

BR

BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



**TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR
CORRESPONENT A LA ZONA 10A*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI**

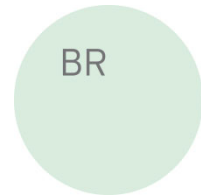
Març 2019

Sant Boi de Llobregat

CLIENT



REDACCIÓ



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, *cap de Planejament i Territori*

COL·LABORACIÓ

Jordi Fuster, *cap d'Infraestructures del Transport*
Marc Montlleó, *cap de l'àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica*
Núria Piè, *arquitecta*
Laura Cancelo, *arquitecta*
Josep Prats, *enginyer de camins, canals i ports*
Sílvia Martín, *ambientòloga*
Gemma Conde, *ambientòloga*

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2019, BARCELONA REGIONAL



ÍNDEX

LLIBRE I. DOCUMENT URBANÍSTIC

1. MEMÒRIA	5
1.1. Antecedents i objecte de la Modificació puntual del Pla General Metropolità	5
1.2. Marc jurídic	6
1.2.1. PROCEDIMENT DE TRAMITACIÓ	6
1.3. Iniciativa de la formulació de la proposta de planejament urbanístic	10
1.4. Situació i justificació de l'àmbit	11
1.5. Estructura de la propietat	11
1.6. Antecedents urbanístics	12
1.6.1. EVOLUCIÓ DEL PLANEJAMENT TERRITORIAL I URBANÍSTIC	12
1.6.2. SÍNTESI DEL PLANEJAMENT VIGENT	15
1.7. Servituds de les infraestructures	17
1.7.1. SERVITUDS AERONÀUTIQUES	17
1.7.2. SERVITUDS FERROVIÀRIES	17
1.7.3. SERVITUDS VIÀRIES	18
1.8. Contingut de la MPPGM	18
1.9. Descripció de l'estat actual	18
1.9.1. ESTRUCTURA URBANA I USOS	18
1.9.2. SISTEMA D'ESPAYS LLIURES I EQUIPAMENTS DE L'ENTORN DEL RECINTE	18
1.9.3. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT	18
1.10. Objectius del pla i justificació de la necessitat i raons d'oportunitat i d'interès públic de la proposta de planejament urbanístic	20
1.11. Descripció de la proposta	21
1.11.1. ORDENACIÓ DE L'EDIFICACIÓ	21
1.11.2. ORDENACIÓ VIÀRIA, D'ACCESSOS I APARCAMENT	23
1.11.3. ORDENACIÓ DE LES ZONES VERDES I DOTACIONS	25
1.11.4. JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DE LES OBLIGACIONS IMPOSADES PER LA LEGISLACIÓ URBANÍSTICA COM A CONSEQÜÈNCIA DELS CANVIS QUE ES PROPOSEN A LA MPPGM	25
1.11.5. JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DELS ESTÀNDARDS D'ESPAYS LLIURES	25
1.12. Quadres comparatius del planejament vigent i proposat	26
1.13. Execució del planejament	26
2. NORMATIVA URBANÍSTICA	27
3. AGENDA DE LES ACTUACIONS	31
4. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA	31
4.1. Avaluació econòmica i financera	31
4.1.1. OBJECTIUS I DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DE LA MPPGM A EFECTES DE LA VALORACIÓ ECONÒMICA	31
4.1.2. MARC LEGAL	31
4.1.3. METODOLOGIA DE CÀLCUL	32
4.1.4. VALOR DE VENDA DELS PRODUCTES IMMOBILIARIS	32
4.1.5. VALOR DE REPERCUSSIÓ DEL SÒL URBANITZAT	36

4.1.6. VALORACIÓ DE LA PROPOSTA	36
4.1.7. DESPESES D'URBANITZACIÓ	37
4.1.8. AVALUACIÓ ECONÒMICA DE LA RENDIBILITAT DE L'OPERACIÓ	37
4.2. Informe de sostenibilitat econòmica	40
4.2.1. MARC LEGAL	40
4.2.2. JUSTIFICACIÓ DE LA SUFICIÈNCIA I ADEQUACIÓ DEL SÒL DESTINAT A USOS PRODUCTIUS	40
4.2.3. IMPACTE EN LES FINANCES DE LES ADMINISTRACIONS RESPONSABLES DE LA IMPLANTACIÓ	40
4.2.4. INCIDÈNCIA ECONÒMICA EN EL MANTENIMENT D'INFRAESTRUCTURES I PRESTACIÓ DE SERVEIS	41

5. JUSTIFICACIÓ DE LA NO NECESSITAT D'INFORME AMBIENTAL 41

6. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA 44

Num.	Nom del plànol	Escala
Plànols informació		
I.01	Situació	1 : 40.000
I.02	Emplaçament	1 : 5.000
I.03	Ortofotoplànol	1 : 2.000
I.04	Topogràfic	1 : 1.000
I.05	Estructura de la propietat	1 : 1.000
I.06	Planejament vigent. Classificació del sòl	1 : 2.000
I.07	Planejament vigent. Qualificació del sòl	1 : 1.000
I.08	Vistes aèrees	-
I.09	Reportatge fotogràfic	-
Plànols ordenació		
O.01	Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries	1 : 1.000
O.02	Comparació del planejament proposat amb el vigent	1 : 1.000
O.03	Servituds aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat	1:10.000
O.04	Servituds de les instal·lacions radioelèctriques	1:5.000

Annex 1. Fitxes complementàries a la justificació de la no necessitat d'informe ambiental

Annex 2. Nota registral de la propietat de la finca 51076 de Sant Boi de Llobregat, objecte de la present Modificació puntual de PGM.

Annex 3. Fitxes de les mostres obtingudes amb data febrer de 2017 per a l'estudi de mercat realitzat en el marc de l'estudi econòmic del la MPPGM

LLIBRE II. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

1. MEMÒRIA

1.1. Antecedents i objecte de la Modificació puntual del Pla General Metropolità

L'any 2008 es va instal·lar el mercat de les flors al sector corresponent a la zona 10a* en l'entorn de l'aeroport de Barcelona, en el municipi de Sant Boi de Llobregat. Durant tots aquests anys, l'activitat de mercat majorista de plantes, juntament amb les activitats complementàries, no ha arribat a esgotar el seu potencial d'activitat econòmica, i per aquest motiu, es proposa l'ajust dels paràmetres urbanístics i d'ordenació amb l'objectiu de donar una major flexibilitat a les instal·lacions, permetent el desenvolupament d'altres activitats.

Per la seva proximitat a l'aeroport, el 1976 el Pla General Metropolità (PGM) destinava els sòls inclosos a l'àmbit d'estudi com a sistema aeroportuari (clau 2 NUPGM). Posteriorment, l'any 2001 es va fer una modificació que va qualificar els sòls de clau 10a (creada l'any 1989 amb una modificació de PGM¹) que permet desenvolupar-los amb unes condicions d'edificació i d'ús, vinculades i compatibles amb l'aeroport, però susceptibles d'aprofitament privat. L'any 2006 es va promoure un altra Modificació de PGM per ajustar els usos, associant-los als de mercat majorista de plantes i activitats complementàries amb la finalitat de traslladar i construir un nou Mercat de les flors. Finalment, el 2007 va desenvolupar-se el sector mitjançant el corresponent Pla Parcial, que va permetre la inauguració de la nova seu del Mercat de la Flor el 2008.

En els darrers anys, l'aeroport de Barcelona ha tingut un creixement significatiu d'activitat que permet pensar en l'oportunitat de recuperar alguns dels usos originals assignats a aquests terrenys pel planejament general, considerant les possibles sinergies principalment amb l'aeroport i els polígons d'activitat econòmica de l'entorn.

Per aquests motius, la present modificació puntual de planejament se centra principalment en els objectius següents:

- L'ajust dels usos admesos i la seva proporció respecte del planejament actual, per recuperar principalment els que originalment es permetien a la zona 10a.
- L'increment de l'edificabilitat i de l'ocupació per tal de permetre una major flexibilitat de la zona de cara a la reorganització i optimització del funcionament de les instal·lacions.
- La definició de la mida mínima de les activitats.

El present document es redacta com una modificació puntual del PGM (MPPGM) de la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari dins el terme municipal de Sant Boi de Llobregat. Dins l'àmbit de la present MPPGM es delimita una actuació de transformació urbanística de dotació, per tal de modificar els paràmetres de regulació de la zona que permeti l'assoliment dels objectius del Pla. Aquest document incorpora per tant, les prescripcions urbanístiques pròpies del planejament general i derivat.

Mercat de la flor - 1964 _ Al carrer Lleida de Barcelona



Font: Mercabarna

1984_ Al recinte de Mercabarna



2001_ Incendi al recinte de la Zona Franca



2008_ A l'entorn aeroportuari



Font: Flirck, La Vanguardia

¹ Modificació del Pla General Metropolità de Barcelona al sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport, al terme municipal del Prat de Llobregat.

1.2. Marc jurídic

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, té 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:

- 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 la present Modificació s'altera una prèvia modificació del PGM que afectava els municipis de Sant Boi de Llobregat i El Prat de Llobregat, però l'àmbit de la present modificació només s'afecta el municipi de Sant Boi de Llobregat, per la qual cosa el seu procediment d'aprovació serà el propi d'una modificació de planejament general que afecta un únic terme municipal.
- 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 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 determinacions que estableixen els articles 99 i 100 del TRLU. En el cas que ens ocupa, la MPPGM que ordena sòl urbà consolidat comporta un increment de la intensitat dels usos i de l'edificabilitat, que comporten la cessió d'aprofitament corresponent i les reserves mínimes per a zones verdes i espais lliures públics, com detalla la memòria del present document.

S'observa del que ha estat referit i de tot el que es ve exposant en la present Memòria que la proposta de MPPGM 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.

1.2.1. Procediment de tramitació

Respecte la tramitació de la MPPGM que es formula, i més enllà del que s'ha referit sobre l'Administració competent per a la seva aprovació, cal posar de manifest que el document, en atenció al seu abast, no se subjecta a avaluació ambiental de conformitat amb la legislació vigent en la matèria, i així es justifica en el punt 6 de la present memòria.

D'altra banda, s'ha de significar que 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.

En el cas de la MPPGM que es planteja, la participació ciutadana es va tramitar i publicitar 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. En aquest sentit, no és necessària cap acció més enllà de les previstes habitualment, atesa la localització de l'àmbit objecte de modificació allunyada de qualsevol nucli de població, i donat que es tracta d'una parcel·la única i indivisible.

A continuació es detallen les mesures i actuacions en relació al període d'informació pública que es duen a terme en el municipi de Sant Boi de Llobregat:

1. Accés a la documentació tècnica íntegra de la MPPGM: memòria i normativa urbanística, plànols d'informació i document comprensiu, així com a les dates d'aprovació, publicació i termini d'al·legacions; mitjançant la pàgina web municipal, amb la següent adreça:

<http://www.santboi.cat/PaginesW.nsf/Web/Planes/6EB7EE852C1FB174C1257A3A002B7BF4?OpenDocument&Clau=Planejamenturbanistic&Idioma=ca&Seu=N>

[www.santboi.cat Ciutat Urbanisme i habitatge Planejament urbanístic]

2. Una còpia del document d'aprovació a disposició del públic a l'OMAP (Oficina municipal d'atenció al públic)
3. Publicació i exposició al públic del document d'aprovació inicial de la MPPGM.

A més, per tal de millorar l'accés a la informació dels ciutadans es va incorporar un link directe des de la web de transparència de l'Ajuntament a l'apartat d'informació urbanística de la mateixa web, on la documentació de l'expedient tècnic i els acords es poden consultar i descarregar en format PDF.

Cal dir que la informació que es dona, tant a la web de l'ajuntament com específicament a l'apartat de transparència de la mateixa, és continua durant tota la tramitació del document urbanístic, ja que la documentació no desapareix quan acaba el període d'informació pública, sinó que es troba accessible des del moment de l'aprovació inicial, avanç de pla o sol·licitud d'informe previ, si s'escau, i resulta accessible des d'aquest moment i fins l'aprovació definitiva i posterior publicació. En aquest moment es manté la referència i informació quant a la tramitació del pla i es procedeix a redirigir al Registre de Planejament de Catalunya, mitjançant un enllaç, pel que fa al contingut del projecte aprovat definitivament i diligenciat (en format PDF).

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 MPPGM que s'altera, aprovada el 20 d'abril de 2006.

L'aprovació inicial del present document de planejament es va produir al Ple de l'ajuntament de Sant Boi de Llobregat del dia 16 d'octubre de 2017. Es va publicar el 23 d'octubre de 2017 a El Periódico, el 26 d'octubre al tauler d'anuncis, i al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona el dia 31 d'octubre de 2017, on s'informa que se sotmet a informació pública pel termini d'un mes a partir l'endemà de l'última de les publicacions d'aquest acord al Butlletí Oficial de la Província i en un

dels diaris de més difusió de la província. El període d'exposició pública va acabar el dia 1 de desembre de 2017.

Consultat el Registre General d'Entrada de l'Ajuntament entre el 16 d'octubre i l'1 de desembre de 2017, ambdós inclosos, no s'ha registrat cap document amb referència a al·legacions a la "Modificació puntual del PGM del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari".

1.2.1.1. Informes sol·licitats amb l'aprovació inicial: contingut dels informes i modificacions introduïdes a raó de les seves prescripcions

En relació a la petició d'informes sectorials, es va demanar l'emissió d'informes als organismes següents: Direcció General de Carreteres del Ministerio de Fomento, Direcció General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, Inspecció ferroviària de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Direcció de Patrimoni i Urbanisme de ADIF, Direcció General de Comerç del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, Agència Catalana de l'Aigua, Serveis Territorials de les Direccions Generals de Carreteres i de Transports del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Durant el període d'informació pública es van rebre els informes següents:

Informe de la Direcció General de Carreteres del Ministerio de Fomento

S'informa favorablement al no afectar cap carretera d'Interès General de l'Estat, així com cap planejament previst en el seu àmbit.

Informe de la Direcció General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento

Aquest informe es va sol·licitar prèviament a l'aprovació inicial del document, tal i com estableix la legislació sectorial aplicable.

S'informa favorablement, referent a servituds aeronàutiques, condicionant a que el planejament inclogui amb caràcter normatiu els plànols de servituds aeronàutiques que s'adjunten com Annex II al present informe i a que s'acompleixin les incorporacions descrites a l'epígraf "Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento", que té el següent contingut:

*Si bien la "Modificación Puntual del Plan General Metropolitano (PGM) del sector correspondiente a la zona 10a*CL en el entorno del sistema aeroportuario" recoge en los artículos 13 y 14 de su normativa, una serie de disposiciones en relación con las servidumbres aeronáuticas, con objeto de que queda asegurado el cumplimiento de la Normativa en materia de servidumbres aeronáuticas en relación con cualquier obra, construcción e instalación que pudiera ejecutarse en su ámbito de ordenación, deberá modificarse el planeamiento, en particular la redacción del artículo 13 de su normativa, conforme a lo que a continuación se dispone:*

Donde dice:

"En cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona, los elementos técnicos de las instalaciones, tales como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire

acondicionado, cajas de ascensor, rótulos, remates decorativos y similares, no podrán sobrepasar la altura de 48 m respecto del nivel del mar, fijada como Superficie Horizontal del Aeropuerto de Barcelona."

Deberá modificarse para decir:

*"Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el ámbito de la "Modificación Puntual del Plan General Metropolitano (PGM) del sector correspondiente a la zona 10a*CL en el entorno del sistema aeroportuario", incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, no podrán sobrepasar las cotas de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat y del Enlace Hertziano entre el Centro de Receptores de Begues y el Centro de Control de Barcelona, que vienen representadas en los planos XXX (a definir en el planeamiento) de servidumbres aeronáuticas."*

Independientemente de lo anterior, debido a que mediante el Real Decreto 297/2013 de 26 de abril (BOE nº 118, de 17 de mayo) se han modificado del Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se recomienda actualizar las referencias a dicha normativa conforme a los cambios introducidos por el Real Decreto 297/2013. En particular, en el artículo 14 de la normativa de la Modificación Puntual, donde se hace referencia a los artículos 29 y 30 de Decreto 584/71 (en la redacción anterior) debería hacer referencia a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72.

S'han modificat els plànols O.03. "Servituds aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat" i O.04. "Servituds de les instal·lacions radioelèctriques" a partir la informació de l'Annex II d'aquest informe dotant-los de caràcter normatiu en el punt 1.8. "Contingut de la MPPGM" de la memòria, i s'ha modificat l'article 13 de la normativa per incorporar el descrit en l'esmentat epígraf.

Informe de la Inspecció ferroviària de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

S'informa favorablement ja que no afecta als terrenys en explotació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Informe de la Direcció de Patrimoni i Urbanisme de ADIF

S'informa favorablement condicionant l'aprovació de la MPPGM a l'esmena i assoliment de les observacions especificades en el punt anterior (en referència al punt 6 de l'esmentat informe) i a les prescripcions que s'estableixin per ADIF Manteniment de Barcelona durant la tramitació de la preceptiva Autorització de les obres que afecten a les zones de protecció del ferrocarril, arts. 15.1 de la LSF i del 28 al 33 del RSF.

L'esmentat punt 6 de l'informe té el següent contingut:

6. Aspectos concretos que resultan de aplicación a la presente MPPGM:

1. Los suelos incluidos en el ámbito de esta Modificación puntual del Plan General Metropolitano tienen la consideración de suelo urbano consolidado. Ja es tenia en consideració, tal com es pot comprovar a l'apartat 1.6.2. "Síntesi del planejament vigent de la memòria.

2. En la Memoria y Normas Urbanísticas, se ha de recoger la normativa sectorial ferroviaria, de la misma forma que se han relacionado las limitaciones aeronáuticas y de carreteras. S'ha incorporat a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria.

Sistema General Ferroviario

En la Memoria de los documentos examinados no aparecen redactados los aspectos más relevantes, referentes a la definición del Sistema General Ferroviario. No s'ha tingut en compte aquest punt de l'informe, doncs la present MPPGM no inclou dins el seu àmbit els terrenys del sistema general ferroviari.

Limitaciones a la propiedad

No se recogen las limitaciones a la propiedad de la zona de Dominio Público Ferroviario, la Zona de Protección y la Línea Límite de Edificación, de acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, LEY 38/2015, que entró en vigor el 29 de septiembre del año 2015. S'ha incorporat a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria, i a l'article 15 de les normes urbanístiques.

3. En los planos de Ordenación:

El Sistema General Ferroviario:

En los planos no aparece grafiado con trama de color que lo distinga claramente, ni con clave propia. En el plano I.07 Planejament vigent. Qualificació del sòl, no podemos apreciar que el sistema general ferroviario, tenga calificación, sino que parece que queda dentro de la trama referida a la calificación de Sistema aeroportuari clave 2. No s'ha tingut en compte aquest punt de l'informe, doncs la present MPPGM no inclou dins el seu àmbit els terrenys del sistema general ferroviari.

La Zona de Dominio Público:

En los planos aparece mal grafiada, la zona de dominio público ferroviario.

Se grafia una distancia aproximada de 7,20 m del eje de vía y paralela a esta, en lugar de tomar como referencia la arista exterior de la explanación, para grafiar paralelamente a ella los 5 mts. que establece la legislación sectorial ferroviaria. S'ha corregit el plànol O.01. "Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries", i a més, s'ha incorporat a la "Secció de les limitacions a la propietat de la infraestructura ferroviària" a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria.

La Zona de Protección Ferroviaria:

En los planos aparece mal grafiada, la zona de protección.

Se grafia a una distancia aproximada 9,60 m del eje de vía y paralela a esta, en lugar de tomar como referencia referencia la arista exterior de la explanación, para grafiar paralelamente a ella los 8 mts. que establece la legislación sectorial ferroviaria. S'ha corregit el plànol O.01. "Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries", i a més, s'ha incorporat a la "Secció de les limitacions a la propietat de la infraestructura ferroviària" a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria.

Línea Límite de Edificación:

En los planos aparece mal grafiada, la línea límite de edificación.

Se grafia a una distancia aproximada 19,20 m del eje de vía y paralela a ésta, en lugar de tomar como referencia la arista exterior de la plataforma, que en este caso sería una distancia de 3 m del carril exterior, y grafiar la línea límite de edificación a 20 mts. S'ha corregit el plànol O.01. "Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries", i a més, s'ha incorporat a la "Secció de les limitacions a la propietat de la infraestructura ferroviària" a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria.

Una vez recogida en la normativa y grafiadas correctamente estas limitaciones a la propiedad, según nuestras apreciaciones podemos identificar que las distintas zonas quedas afectadas por la MPPGM, por lo que en ellas se deben cumplir todo lo que se ha señalado en el punto 5. Destacamos especial atención:

- a la autorización de obras necesaria, para cualquier actuación en las zonas de dominio público y protección. S'ha incorporat a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria, i a l'article 15 de les normes urbanístiques. S'assenyala que per les obres que afectin les zones de domini públic i de protecció del ferrocarril necessitaran la preceptiva autorització per part d'ADIF Mantenimiento de Barcelona.

- y en la zona sur-oeste del ámbito de la MPPGM, tramada en color lila, de 536 m2, con uso comercial, logístico e industrial, podrán conservarse las edificaciones existentes, y realizarse sobre las mismas las reparaciones y mejoras necesarias, sin poder ampliarse si edificabilidad, al situarse dicha zona calificada de 10aCL-ST, dentro de la línea límite de edificación. S'ha incorporat a l'apartat 1.7.2. "Servituds ferroviàries" de la memòria, i a l'article 15 de les normes urbanístiques.

4. No existe referencias del preceptivo informe del Ministerio de Fomento y se ha de tener en cuenta lo dispuesto en el Art. 7.2 LSF .- ... "en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita, en el plazo de un mes computado des de la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes". S'ha sol·licitat informe a la Secretaria de l'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Subdirecció General de Planificació d'Infraestructures i Transports del Ministeri de Foment, segons l'establert en l'informe d'Adif, malgrat l'àmbit de la MpPGM en tràmit no afecta el sistema general ferroviari ni a les seves zones de servitud ja establertes amb anterioritat a la MPPGM de 2007. Dins aquestes zones de servitud no es produeix cap canvi de qualificació urbanística respecte l'anterior MPPGM.

Informe de la Direcció General de Comerç del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya

Aquest informe es considera favorable un cop es recullin un seguit de prescripcions en l'aprovació definitiva en la normativa d'aquesta figura de planejament. En cas contrari, aquest informe s'entén desfavorable i té caràcter vinculant.

Les esmentades prescripcions són les següents:

- *Afegir, en l'article 11 de les NNUU de la Modificació, relatiu als usos admesos en el seu àmbit, la referència del Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, o normativa sectorial que el substitueixi, pel que fa a la definició (article 5) i classificació dels establiments comercials (article 6). S'ha incorporat aquesta referència de la legislació sectorial a l'article 11.8 de la normativa.*
- *Traslladar, a l'article esmentat, els criteris de localització i ordenació de l'ús comercial de l'article 9 de Decret Llei 1/2009 en el sentit que en l'àmbit d'aquesta Modificació, atès que se situa fora de la TUC actual de Sant Boi de Llobregat, els únics establiments comercials que es poden implantar són els singulars (ECS), els quals també es classifiquen en PEC, MEC, GEC i GECT i es detallen en l'article 6.1.b) del Decret Llei esmentat. No es consideren usos admesos les classes C1 i C3 del document d'aprovació inicial, per ser incompatibles en àmbits situats fora de la TUC del municipi. Així, s'han eliminat les referències a aquestes classes a l'apartat 1.11.1. "Ordenació de l'edificació" i a l'article 11.4.c.*
- *Atesa la vinculació de l'ús comercial en la proposta d'admissió de les estacions de servei en l'àmbit, cal introduir en l'article 11 esmentat, la limitació establerta en la Disposició Addicional vuitena del Decret Llei 1/2009 en el sentit que "les noves implantacions d'establiments dedicats a la venda de carburants, localitzades fora de la TUC, en tot cas, poden incorporar un establiment comercial amb una superfície de venda de fins a 200 m2, com a servei complementari de la benzinera, amb la comunicació corresponent a la direcció general competent en matèria de comerç. Qualsevol altra implantació comercial resta subjecta a les determinacions d'aquest Decret Llei". S'ha incorporat aquesta referència de la legislació sectorial a l'article 11.8 de la normativa.*

Informe de l'Agència Catalana de l'Aigua

- S'informa favorablement pel que fa a l'abastament, donat que la modificació no suposa un augment en la demanda d'aigua potable.
- S'informa favorablement per que fa al sanejament, donat que la modificació no suposa un augment en la generació d'aigües residuals.
- S'informa que no es detecten afeccions pel que fa a la inundabilitat.
- S'informa que no es detecten afeccions mediambientals.

En caràcter general, i en relació a l'article 85.5 del TRLUC, cal esmentar que els informes sol·licitats als organismes que puguin veure afectada les seves competències sectorials s'han d'emetre en el termini d'un mes. Havent transcorregut aquest termini, no s'han rebut els informes

dels Serveis Territorials de les Direccions Generals de Carreteres i de Transports del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

En aquest sentit, és d'aplicació l'article 80 de la Llei 39/2015 de procediment administratiu comú de les administracions públiques relatiu a l'emissió d'informes que estableix que si l'informe ha de ser emès per una administració pública diferent de la que tramita el procediment amb vista a expressar el punt de vista corresponent a les seves competències respectives, i el termini transcorre sense que s'hagi emès, es poden prosseguir les actuacions.

1.2.1.2. Canvis introduïts en el document d'aprovació provisional

A més dels canvis motivats per les esmenes contingudes en els diferents informes rebuts dels organismes sectorials, el present document d'aprovació provisional incorpora un seguit de canvis els quals es justifiquen a continuació.

S'han tingut en compte les consideracions del Servei d'Infraestructures i Espai Públic de l'Àrea de Territori i Desenvolupament Econòmic de l'ajuntament de Sant Boi de Llobregat sobre l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent al document d'aprovació inicial de la present MPPGM. Es va fer referència a diferents punts del document que s'havien de rectificar o completar, els quals s'han incorporat a aquest d'aprovació provisional. Els principals canvis són:

- ✓ *Nous plànols, 5.2 Xarxa d'itineraris de vianants i Bicycletes. Detall, 7. Proposta orientativa de disposició de les places d'aparcament i carrega i descarrega, i 8. Verificació dels radis de gir per a les places d'aparcament i carrega i descarrega*
- ✓ *Concreció dels objectius de l'estudi, considerant que la figura de planejament que s'avalua conté les prescripcions urbanístiques pròpies del planejament general i derivat, i no tan sols les del planejament general.*
- ✓ *S'ha considerat a l'avaluació de la mobilitat generada l'increment de 34 m² de zona verda.*
- ✓ *S'han efectuat canvis en la reserva d'espai per a places d'aparcament considerant en el còmput global els diferents tipus de vehicles que tenen accés al recinte, fet que ha comportat l'ajust de la zonificació del sòl (de la zona 10aCL respecte el sistema viari) per a l'optimització de l'espai d'aparcament, sense modificar la seva superfície global.*
- ✓ *S'ha recollit en el plànol 6 els increments / decrements de la mobilitat generada considerant la mobilitat potencial màxima de la MPPGM i la potencial màxima del planejament vigent per cada un dels tipus d'ús.*
- ✓ *S'ha previst la localització de la reserva mínima d'aparcament de bicicletes.*
- ✓ *S'ha incorporat als costos de la proposta de pas de vianants a la B-204, que caldrà coordinar amb les autoritats competents.*
- ✓ *S'han fet una previsió del pressupost per a la implantació dels encoratges per bicicletes i el del pas de vianants.*
- ✓ *S'han corregit els valors relatius a la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.*

Finalment, s'han introduït ajustos en el document urbanístic de la present MPPGM:

- En l'apartat 1.6.2. "Síntesi del planejament vigent" es modifica la referència al Pla especial d'ordenació d'usos urbans (6a modificació), ja que en el transcurs de la present

- tramitació ha estat aprovat definitivament (acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de 19 de gener de 2018)
- Es modifiquen els apartats 1.11.2. "Ordenació viària, d'accessos i aparcament" i 4.1.7. "Despeses d'urbanització", en coherència amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
 - S'introdueix la justificació dels canvis puntuals que el present document proposa respecte la zonificació del sòl, en el punt 1.11. "Descripció de la proposta", els quals també queden reflectits en el plànol O.02. "Comparació del planejament proposat amb el vigent".

1.2.1.3. Aprovació provisional i text refós

L'aprovació provisional de la present Modificació del PGM es va produir al Ple de l'ajuntament de Sant Boi de Llobregat del dia 21 de juny de 2018. Respecte a aquest document la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona (CTUAMB), en sessió d'11 d'octubre de 2018, va emetre l'acord següent:

1. *Emetre informe sobre la Modificació puntual del Pla general metropolità del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari de Sant Boi de Llobregat, promoguda i tramesa per l'Ajuntament, en el sentit que cal aprovar definitivament suspenent la seva publicació al DGOC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, per duplicat, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient i diligenciat, que incorpori les prescripcions següents:*
 - 1.1 *Cal justificar la necessitat i les raons d'oportunitat i d'interès públic d'incrementar el sostre edificable de l'àmbit així com també l'alçada reguladora màxima.*
 - 1.2 *Cal establir normativament les obligacions descrites referents a la cessió de zones verdes i a la cessió d'aprofitament que s'inclouen en el polígons de gestió.*
2. *Eleva l'expedient al conseller de Territori i Sostenibilitat per a l'adopció de la resolució prevista a l'article 79 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, amb independència que, en virtut de l'article 17.4 del text legal esmentat, resolgui sotmetre aquest expedient a consulta prèvia de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya.*

El present document és el text refós de la Modificació puntual del PGM del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari, un cop recollides les prescripcions incloses en el punt 1 de l'acord de la CTUAMB, i que es concreten en els canvis següents de la present Modificació del PGM:

- a) S'amplia el punt 1.10 de la memòria, d'objectius i justificació de la proposta urbanística, per emfatitzar els aspectes que la motiven des del punt de vista de la necessitat i raons d'oportunitat i interès públic.
- b) En el punt 1.11.1 de la memòria, s'amplia la justificació de la necessitat i raons d'oportunitat d'incrementar el sostre edificable de l'àmbit, així com l'alçada reguladora màxima.
- c) En l'article 11 de la normativa urbanística del pla, s'afegeix una determinació al punt dos precisant que a causa de les singulars característiques de l'emplaçament, l'ordenació s'ha de desenvolupar com un conjunt arquitectònic unitari que garanteixi l'adequada integració paisatgística en l'àmbit.

- d) En l'article 12 de la normativa urbanística del pla, s'afegeix un segon punt especificant els drets i deures dels propietaris dels terrenys inclosos en el polígon d'actuació urbanística delimitat en aquesta MPPGM.

1.3. Iniciativa de la formulació de la proposta de planejament urbanístic

La iniciativa de la present modificació puntual del Pla General Metropolità (MPPGM) del sector corresponent a la zona 10aCL i 10aCLST en l'entorn del sistema aeroportuari és de Mercabarna, *Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.*, propietària dels terrenys que conformen l'àmbit de planejament. La proposta es presenta davant l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat per tal que l'assumeixi i procedeixi a la seva aprovació, de conformitat amb el que disposa l'article 101.3 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant, TRLU).

Situació



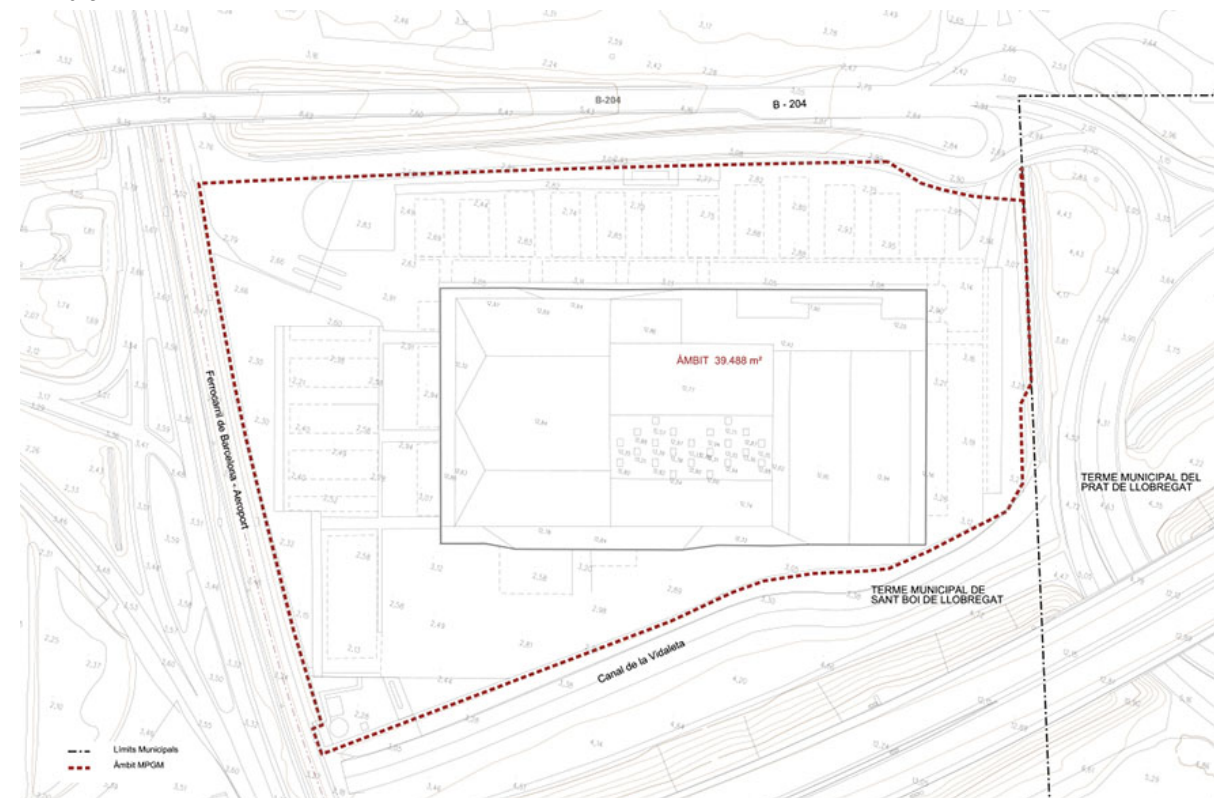
Font: BR

1.4. Situació i justificació de l'àmbit

L'actual recinte de Mercabarna Flor ocupa unes 4 ha i es troba situat dins el límit municipal de Sant Boi de Llobregat, en uns terrenys molt propers a l'Aeroport de Barcelona-El Prat, entre el Parc Agrari del Baix Llobregat, la C-31 i l'actual línia de ferrocarril de Barcelona a l'Aeroport.

La present Modificació té per objecte l'ajust dels paràmetres de les zones 10aCL i 10aCLST, definides per la Modificació del PGM per a l'ajustament del sistema viari i del sector de sòl urbanitzable 10a en l'entorn aeroportuari i posteriorment, desenvolupada pel Pla parcial urbanístic del sector corresponent a la zona 10a en l'entorn del sistema aeroportuari. Aquest sector es troba totalment executat i realitzades les cessions dels sistemes públics previstos, i per tant forma part del sòl urbà consolidat. Per donar compliment a l'objectiu de la modificació del PGM, es delimita un sector corresponent a l'àmbit del Pla parcial vigent dins el terme municipal de Sant Boi de Llobregat, amb una superfície total de **39.488 m²**.

Àmbit



Font: BR. Cartografia 1:1.000 de l'AMB

1.5. Estructura de la propietat

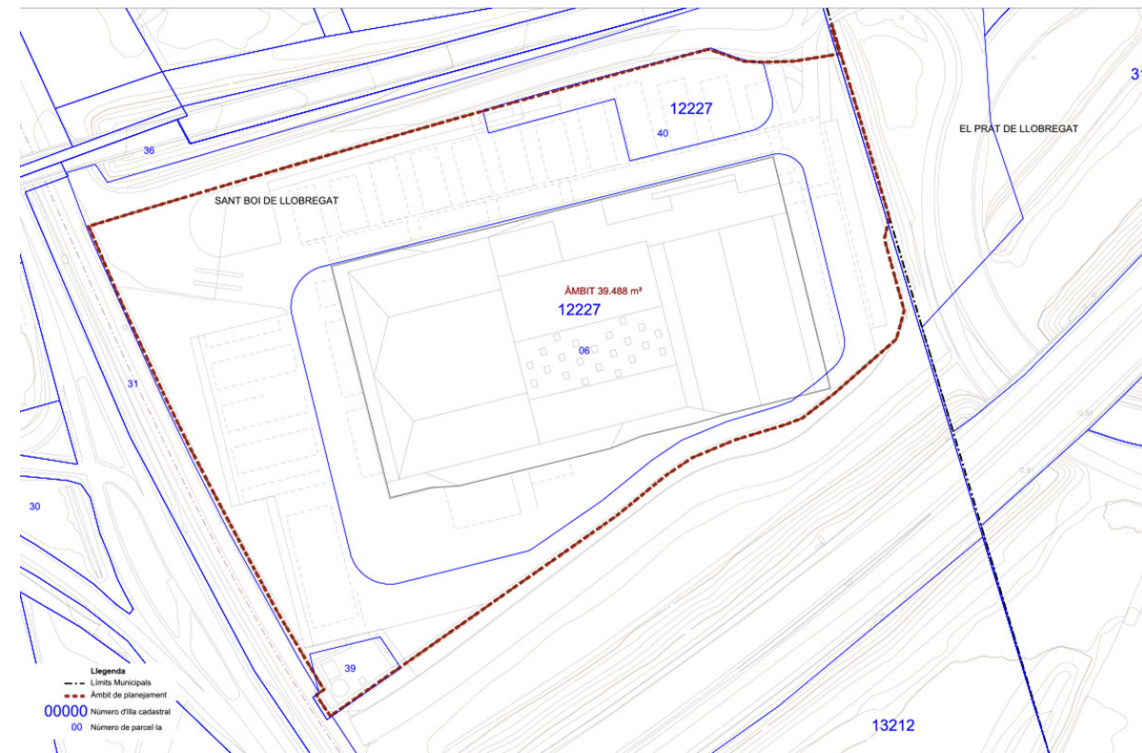
La present MPPGM inclou les finques de Sant Boi de Llobregat següents:

- Finca **51076**. Finca discontinua formada per dues parcel·les, titularitat de la companyia mercantil Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.-Mercabarna. La finca està formada per dues porcions de terreny que són resultat d'una unitat orgànica d'explotació i està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 115. La primera porció ocupa 18.971 m² i la segona 536 m².
- Finca **51078**. Destinada a zona verda, titularitat de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 119. Ocupa una extensió de 1.360 m².
- Finca **51080**. Destinada a zona verda, titularitat de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 120. Ocupa una extensió de 1.853 m².
- Finca **51082**. Destinada a zona verda, titularitat de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 121. Ocupa una extensió de 918 m².
- Finca **51084**. Destinada a vialitat i aparcaments, titularitat de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 122. Ocupa una extensió de 13.818 m².
- Finca **51086**. Destinada a equipaments, titularitat de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, està inscrita al Registre de la Propietat de Sant Boi de Llobregat en el Tom 2068, Llibre 1391, Full 123. Ocupa una extensió de 2.032 m².

A més, el quadre següent mostra les dades cadastrals que consten en l'àmbit, que són:

illa cadastral	parcel·la cadastral	titular	superfície parcel·la	superfície aportada
12227	06	Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.	19.055 m ²	19.055 m ²
12227	39	Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.	541 m ²	541 m ²
12227	40	Ajuntament de Sant Boi de Llobregat	2.023 m ²	2.023 m ²
Domini públic				17.869 m ²
Total àmbit			21.619 m²	39.488 m²

Cadastre

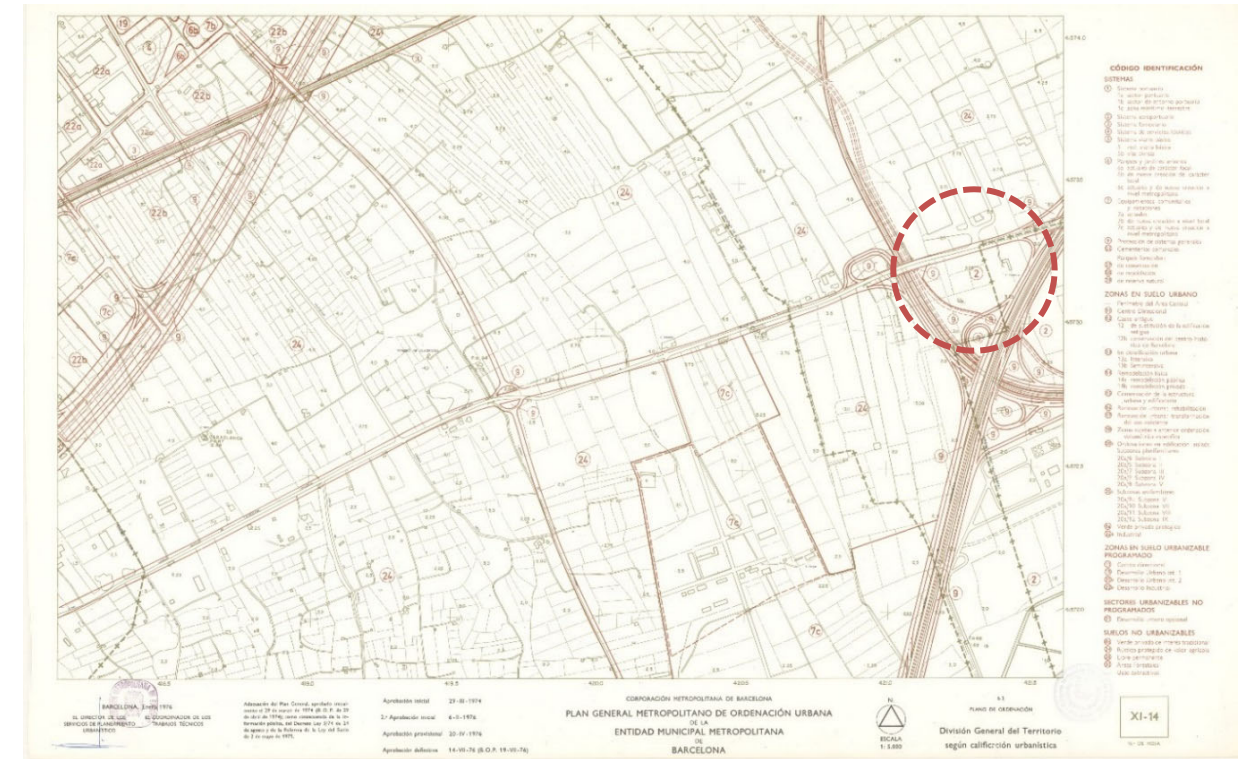


Font: Direcció General de Cadastre

1976. Pla General Metropolità (PGM).

El PGM qualificava els sòls de Sistema aeroportuari (clau 2), definit en els articles 186 fins a 190 de les Normes urbanístiques del PGM (NUPGM).

PGM – 1989_ Full XI-14 escala 5.000. Qualificació de l'àmbit (Clau 2 - Sistema Aeroportuari)



Font: Registre de planejament urbanístic de Catalunya

1.6. Antecedents urbanístics

1.6.1. Evolució del planejament territorial i urbanístic

PLANEJAMENT TERRITORIAL - SECTORIAL

PTMB	Pla Territorial Metropolità de Barcelona	Barcelona	2010
PDU	Pla director urbanístic d'àmbits d'activitat econòmica del Delta del Llobregat	Gavà/ Viladecans/ Sant Boi de Llobregat	2015

PLANEJAMENT URBANÍSTIC

PGM	Pla General Metropolità	Barcelona	1976
MPGM	Modificació del PGM el sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport.	Prat de Llobregat	1989
MPGM	Modificació del sistema general aeroportuari del PGM i ordenació de l'entorn immediat en els termes municipals del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans	Prat de Llobregat/Sant Boi de Llobregat/Viladecans	2001
MPGO	Modificació del PGM per l'ajust del sistema viari i del sector del sòl urbanizable (10a) en l'entorn aeroportuari del Prat	Sant Boi de Llobregat/ El Prat de Llobregat	2006
PP	Pla Parcial d'ordenació del sector corresponent a la zona (10a*) en l'entorn del sistema aeroportuari	Sant Boi de Llobregat/ El Prat de Llobregat	2007

1989. Modificació del PGM de Barcelona al sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport, al terme municipal del Prat de Llobregat.

Tot i que la MPGM no afecta els terrenys que ens ocupen en el present document, modifica les normes urbanístiques del PGM per incorporar els articles 369-376, que corresponen a la creació de la clau 10a.

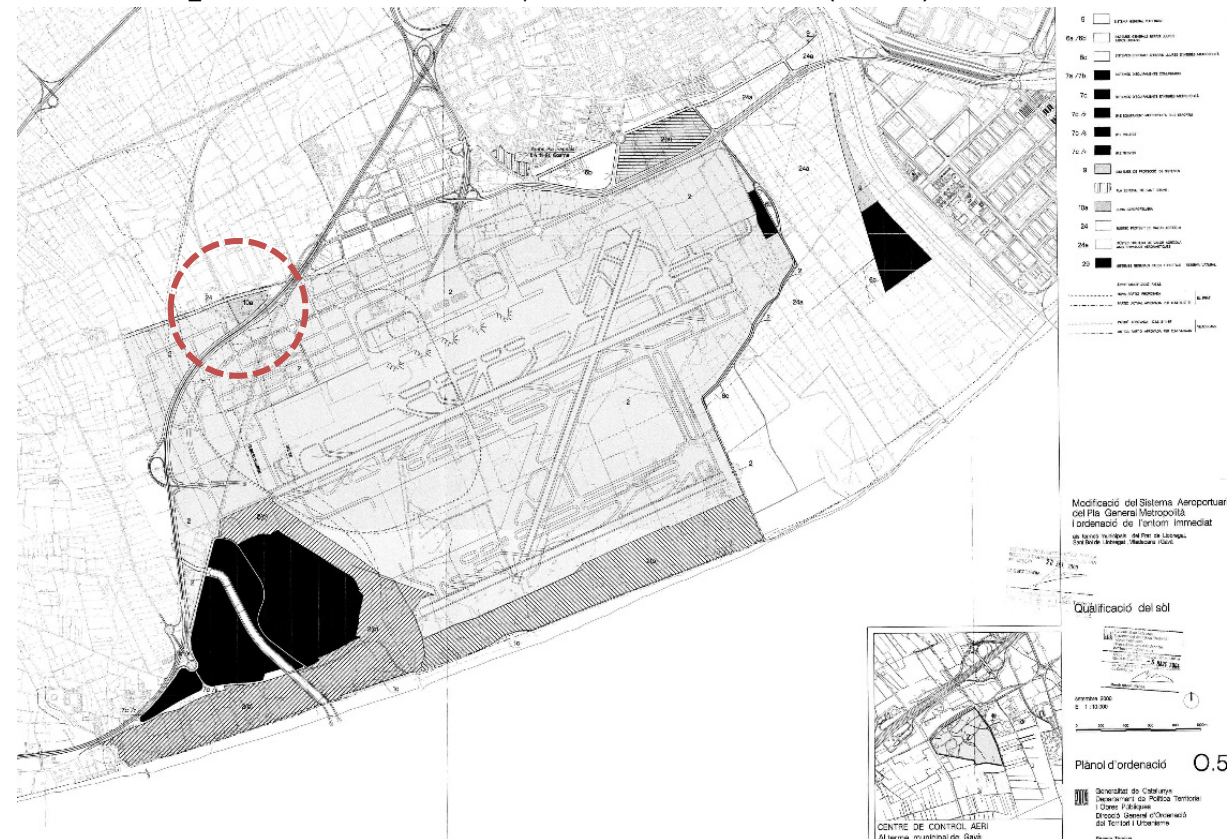
2001. Modificació puntual del sistema aeroportuari del PGM.

L'objecte de la MPGM és enquadrar aquelles importants i necessàries inversions en una lògica d'ordenació territorial d'acord amb les previsions del Pla Director de l'aeroport de Barcelona - el Prat (1999). Els aspectes de desenvolupament urbanístic i territorial a tractar són la protecció de la zona costanera i les zones de reserva natural, la concreció de les infraestructures viàries i logístiques que incideixen en aquest àmbit i la concreció de la nova ordenació de la tercera pista.

Es defineix el sector com a Zona aeroportuària, amb la clau urbanística 10a, la qual va ser incorporada a les NUPGM amb la MPGM Autovia Castelldefels i Aeroport - Mas Blau l'any 1989. Al seu torn, aquesta MPGM es proposa definir uns sòls, els més allunyats de l'aeroport i la seva

zona de servei, idonis per a desenvolupar-hi activitats complementàries per a l'aeroport de Barcelona, de manera que se'ls pugui buscar una nova regulació, ja que no estan afectats pel projecte existent del Pla director Aeroportuari.

MPGM – 2001_ Zonificació de la del sistema aeroportuari. Qualificació de l'àmbit (Clau10a)



Font: Registre de planejament urbanístic de Catalunya

La Zona aeroportuària (clau 10a) comporta per aquests sòls, una definició d'unes condicions d'edificació i d'ús en part vinculades a l'Aeroport i compatibles amb ell, però a diferència de la clau 2, susceptibles d'aprofitament privat. La seva regulació es defineix en els articles 369 fins al 376 de les NUPGM, i es tracta del sòl urbanitzable programat previst per desenvolupar activitats que, per les seves característiques, és necessari ubicar-les properes a l'aeroport de Barcelona. Admet usos segons dos tipus d'ordenació amb usos d'emmagatzematge i aparcament per una banda, i hoteler, comercial i indústria aparador per l'altra.

2006. Modificació del PGM per a l'ajustament del sistema viari i del sector de sòl urbanitzable 10a en l'entorn aeroportuari.

L'objecte principal del pla és l'adequació de les delimitacions de sòl de sistema viari i de sòl urbanitzable (clau 10a) establertes a la vigent planificació a la situació que resulti de l'execució del desviament de l'Autovia C-31 de Castelldefels.

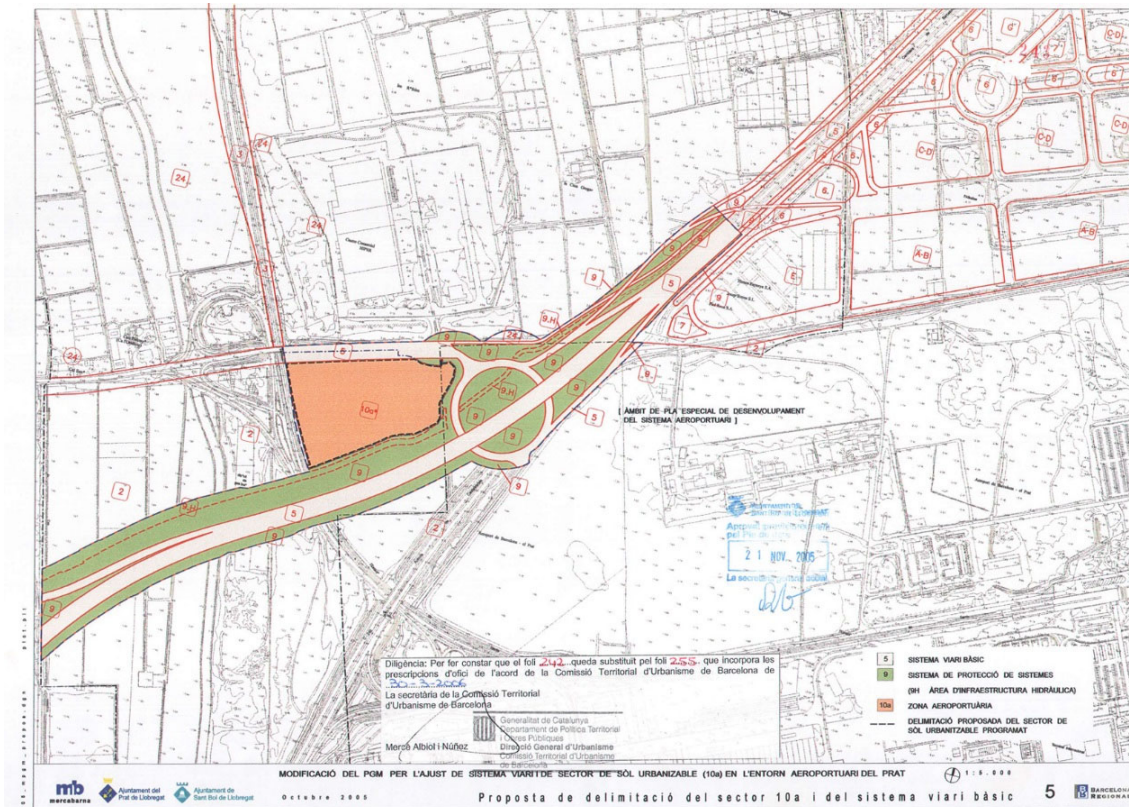
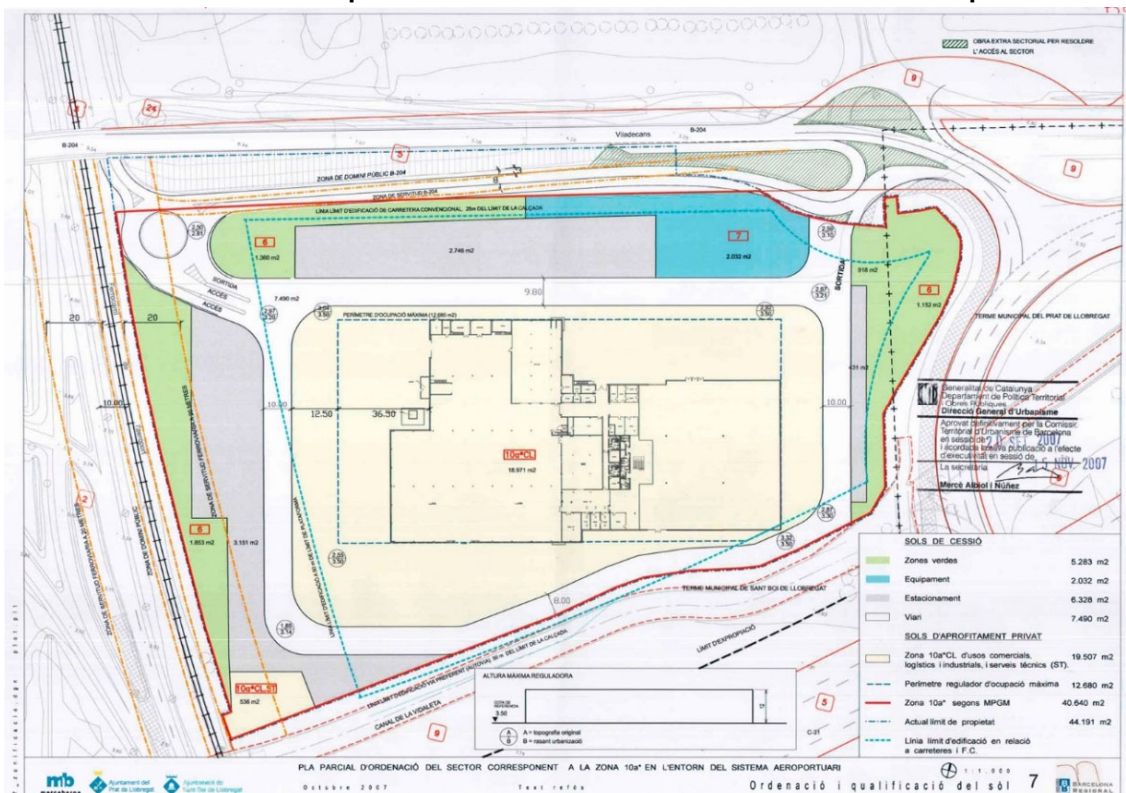
Complementàriament, inclou l'ajust d'alguns paràmetres reguladors de la zona (clau 10a) necessaris per a la implantació del nou Mercat de la Flor en substitució de les instal·lacions provisionals del recinte de Mercabarna a la Zona Franca de Barcelona.

Atesa la singularitat que representa l'ús de mercat majorista, al que coexisteixen els diferents usos previstos en la regulació general de la Zona (10a) del PGM, es proposen uns paràmetres reguladors específics per a aquesta unitat de zona, tot prenent com a punt de partida els definits al seu moment. S'identifica la unitat de zona inclosa en l'àmbit amb la clau (10a) i denominació de "zona aeroportuària de l'antiga Ctra. de València".

2007. Pla parcial urbanístic del sector corresponent a la zona 10a en l'entorn del sistema aeroportuari.

Aquest Pla es desenvolupa simultàniament en aquest àmbit amb la MPGM que defineix els usos i regula els paràmetres de l'edificació, tot mantenint-se els estàndards de reserves de sòl per a sistemes previstos en origen.

El planejament derivat té per objecte l'ordenació urbanística del sòl i de l'edificació en l'àmbit de la MPGM.

2006 MPM per a l'ajustament del sistema viari i del sector SUD 10a en l'entorn aeroportuari**2007 PPU del sector corresponent a la zona 10a en l'entorn del sistema aeroportuari**

Font: Registre de planejament urbanístic de Catalunya

2010. Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB).

El sector de Mercabarna Flor queda definit estratègicament en el PTMB dins l'àrea especialitzada d'infraestructures de l'aeroport.

El sector limita al nord amb el Parc Agrari del Baix Llobregat, que segons el PTMB són espais lliures qualificats d'espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari. A més a més, tenen protecció jurídica supramunicipal per la Xarxa 2000, espais PEIN, Parcs de la Diputació de Barcelona i altres (consorcis) en zones urbanes.

Pel que fa al sistema urbà el PTMB qualifica aquest sector de terciari, si bé el seu entorn ho està de sistema d'aeroport amb urbanitzable no programat terciari i al costat oest, d'urbanitzable programat mixt.

Les principals vies que rodegen el sector són la C-31 i la B-204, que el PTMB categoritza com a Via estructurant suburbana primària i Via estructurant suburbana secundària respectivament. En aquest sentit, la proposta més propera és la Ronda Sud del Prat de Llobregat. En quant al transport públic, les propostes del PTMB estan vinculades a l'aeroport, però no directament amb el sector de Mercabarna Flor.

Pla director urbanístic d'àmbits d'activitat econòmica del delta del Llobregat (PDU Delta).

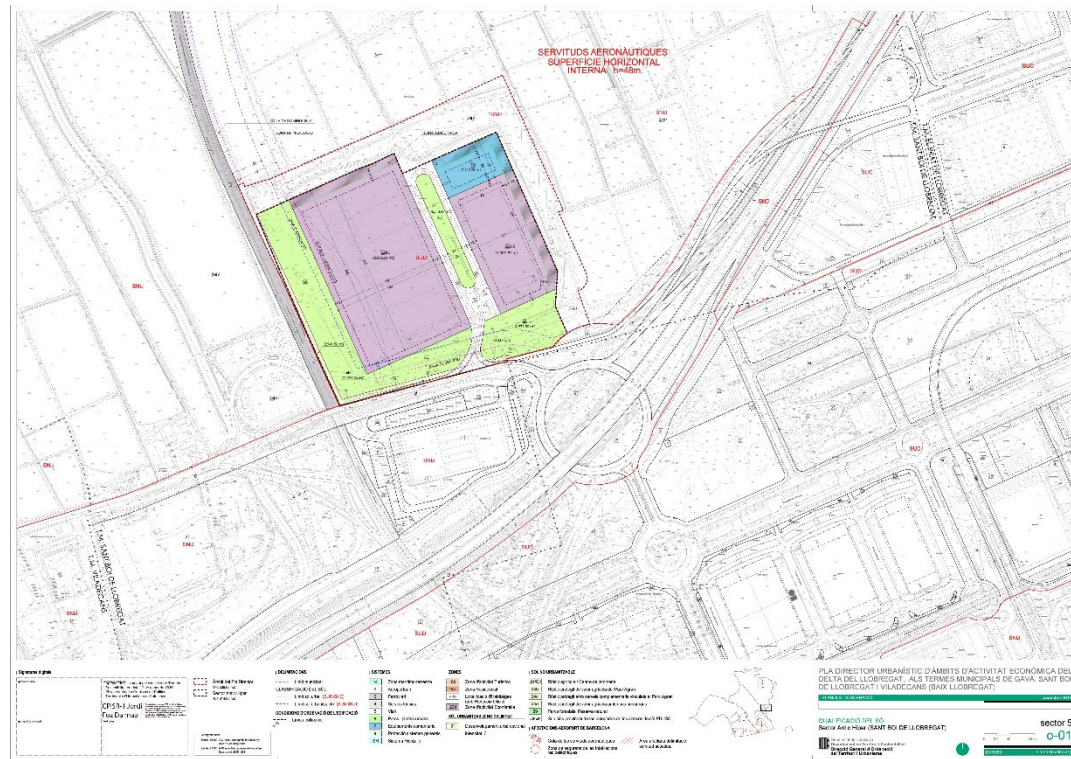
Aprobat definitivament amb data 12 de gener de 2016. El Pla delimita diversos sectors en els municipis de Gavà, Sant Boi i Viladecans, l'àmbit adjacent al sector que el present document modifica és el "Sector 5 Antic Hiper", que té una superfície de 13,5 ha. És un sector d'activitat econòmica amb usos predominants industrial, logístic i d'oficines de suport al sistema aeroportuari, Zona d'activitat econòmica (clau 22d-5).

PTMB - 2010



Font: Generalitat de Catalunya

PDU Delta - 2016



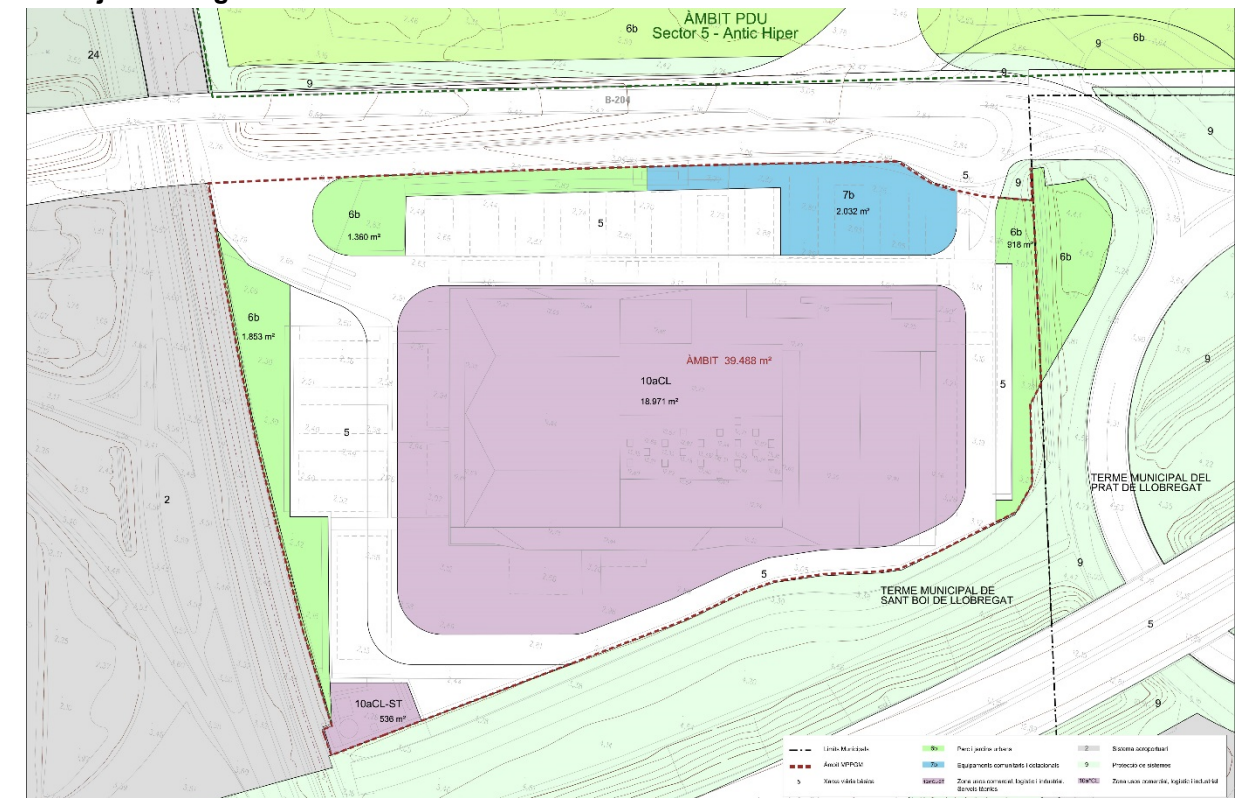
Font: Registre de planejament urbanístic de Catalunya

1.6.2. Síntesi del planejament vigent

La Modificació del PGM per a l'ajustament del sistema viari i del sector de sòl urbanitzable 10a en l'entorn aeroportuari, aprovat el 2006, estableix les condicions normatives de la clau 10a. Simultàniament, el Pla parcial urbanístic del sector corresponent a la zona 10a en l'entorn del sistema aeroportuari, aprovat el 2007, és el document que ordena i desenvolupa les determinacions d'aquest sector. En quant a l'àmbit objecte de la present MPPGM, la regulació dels paràmetres urbanístics que s'hi fixen es resumeixen a continuació.

Qualificacions del sòl	Clau	Superfície	
Sistemes		19.981,00 m²	50,60%
Xarxa viària bàsica	5	13.818,00 m ²	34,99%
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	6b	4.131,00 m ²	10,46%
Equipaments comunitaris de nova creació	7b	2.032,00 m ²	5,15%
Zones		19.507,00 m²	49,40%
Zona usos comercial, logístic i industrial	10aCL	18.971,00 m ²	48,04%
Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics	10aCL-ST	536,00 m ²	1,36%
Total		39.488,00 m²	100,00%

Planejament vigent. Qualificació del sòl



Font: BR

Els usos principals admesos són els comercials a l'engròs i els d'emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista. Els usos complementaris als principals, tals que oficines i locals de comerç, serveis i restauració, que no podran representar més d'un 15% de la superfície construïda total, ni comportar que la superfície subjecta a llicència ambiental de cada establiment superi 350 m². Igualment, són usos admesos complementaris els industrials fins a 3^a categoria, corresponents a manipulació i primera transformació de productes.

El sòl no ocupat per l'edificació pot ser objecte d'aprofitament per als usos d'estacionament i altres complementaris de l'activitat tals com dipòsit transitori de mercaderies i plantació controlada de plantes i flors, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Les condicions de l'edificació en zona són:

Ocupació màxima: 12.680 m², que equival a una ocupació del 65%
 Edificabilitat màxima: 15.606 m², que equival a un índex net 0,8
 Alçada reguladora màxima: 12 m (màxim planta baixa i dues plantes)

El sector de planejament derivat que va desenvolupar l'àmbit objecte de la present modificació puntual es va executar segons el projecte de reparcel·lació de compensació bàsica, a l'aprovació definitiva del qual es va efectuar el deure de cessió d'aprofitament o el seu equivalent econòmic, així com la cessió dels estàndards per a sistemes establerts, que eren:

Vials públics o aparcament: 34%
 Espais verds locals públics: 10%, jardins i passeigs: 3%
 Dotacions locals públiques: 5%

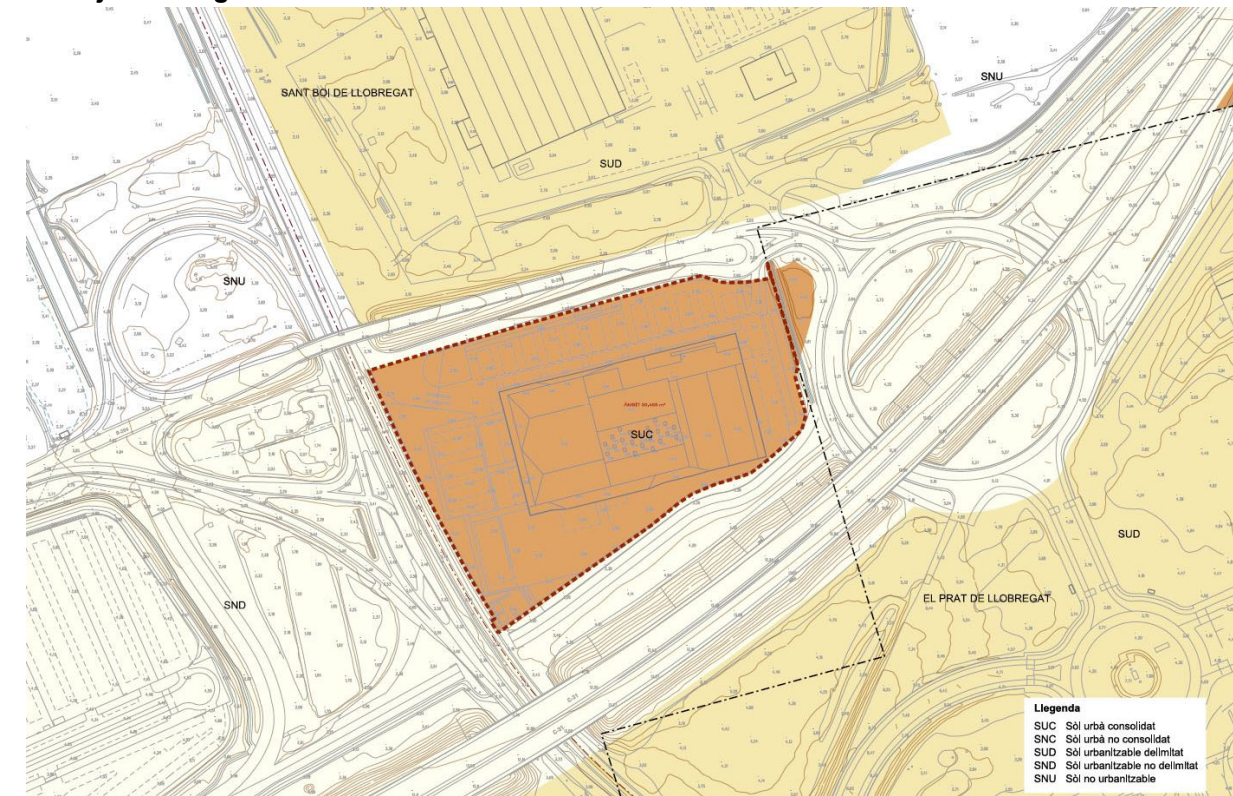
Per tant, les parcel·les resultants que ara són objecte de la present modificació puntual tenen la classificació de sòl urbà consolidat.

El Pla Parcial 2007 feia, dins l'àmbit, les previsions de places d'aparcament segons l'ordenança d'aparcament de Sant Boi vigent en aquell moment:

Reserva places d'aparcament PP 2007

Tipus plaça	num.	m ² /plaça	superfície	
turisme	184	68%	20	3.680 m ²
furgoneta	50	19%	30	1.500 m ²
tràiler	35	13%	40	1.400 m ²
Total	269	100%		6.580 m²

Planejament vigent. Classificació del sòl



Font: BR a partir del MUC

A la memòria del Pla Parcial 2007 es preveuen per a l'aparcament de vehicles part del sistema viari i el 20% de la superfície no edificable de les zones de 10aCL-10aCLST (considerant l'ocupació màxima del 65% de la zona), que resulten suficients per a cobrir els estàndards requerits per la normativa vigent.

Espai previst per aparcament PP 2007

clau urbanística	clau	superfície
sistema viari	5	6.328 m ²
20% zona no edificable	10aCL	1.365 m ²
		7.693 m ²

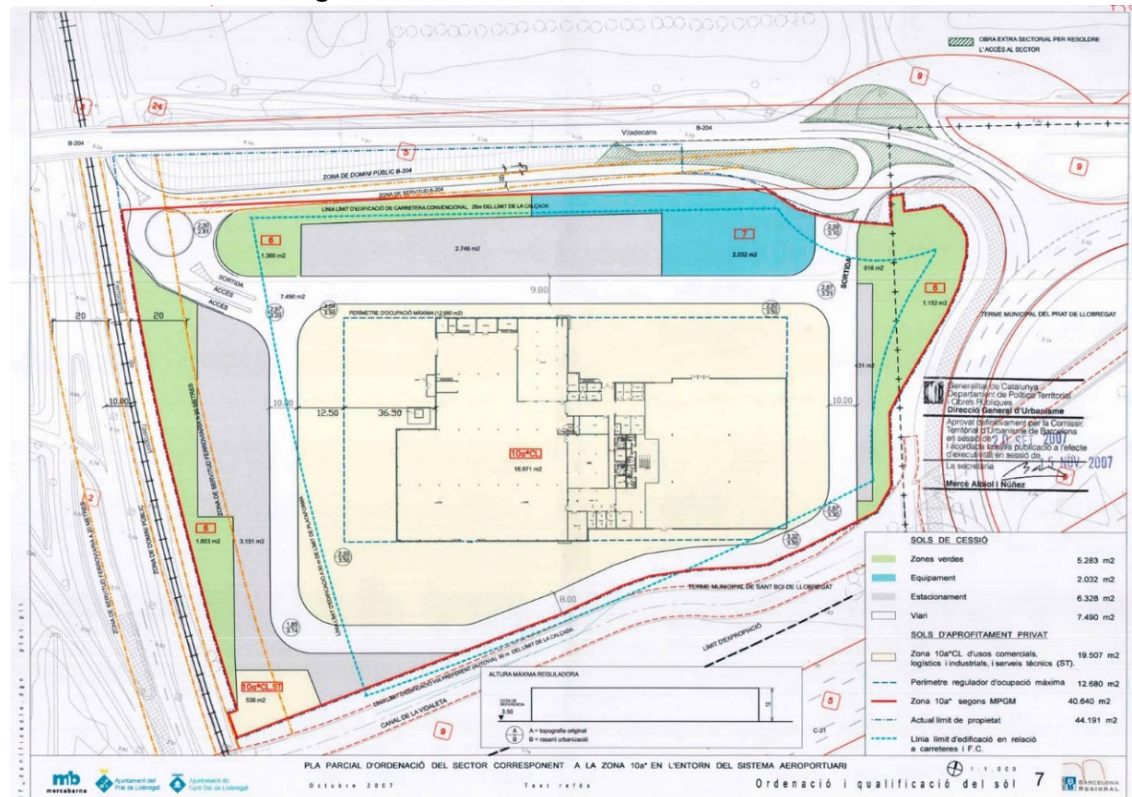
En el transcurs de la tramitació de la present figura de planejament s'ha aprovat definitivament la modificació puntual del Pla especial d'ordenació d'usos urbans (6a modificació), (acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de 19 de gener de 2018). En relació a l'esmentat Pla, el sector objecte d'aquest planejament es troba dintre de la zona de tolerància 1^a i fora de la TUC (Trama urbana consolidada). Les condicions de la zona de tolerància 1^a correspon a la zona industrial, definida a l'article 12 del Pla.

1.7. Servituds de les infraestructures

La present figura de planejament se situa en un àmbit que es troba envoltat de diferents infraestructures relacionades amb la mobilitat, que l'afecten i que per tant suposen limitacions dels usos, condicions sobre l'edificació de part dels terrenys que en formen part.

La figura de planejament vigent recull aquestes servituds, tal com es mostra a la imatge següent, i que s'actualitzen en el present document segons la legislació vigent:

Qualificacions del sòl vigents amb les servituds de les infraestructures viàries i ferroviàries



Font: elaboració pròpia

1.7.1. Servituds aeronàutiques

Per la proximitat de l'àmbit amb l'aeroport de Barcelona i per estar dins la delimitació de les servituds d'aeròdrom i instal·lacions radioelèctriques s'incorpora a aquesta MPPGM el plànol O.03 *Servituds de les infraestructures aeroportuàries*. Aquest plànol ha estat elaborat tenint en compte les determinacions del *Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona, establecidos por Orden FOM/3320/2010, d 16 de noviembre*, pel que fa a les servituds aeronàutiques acústiques, i el *Real Decreto 2051/2004, de 11 de octubre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Barcelona*, pel que fa a les servituds aeronàutiques de l'aeròdrom i radiofreqüències.

Per altra banda, el plànol O.04 *Servituds de les instal·lacions radioelèctriques* respon al *Real Decreto 2285/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las servidumbres de enlace hertziano entre el centro de receptores de Begues y el centro de control de Barcelona*.

1.7.2. Servituds ferroviàries

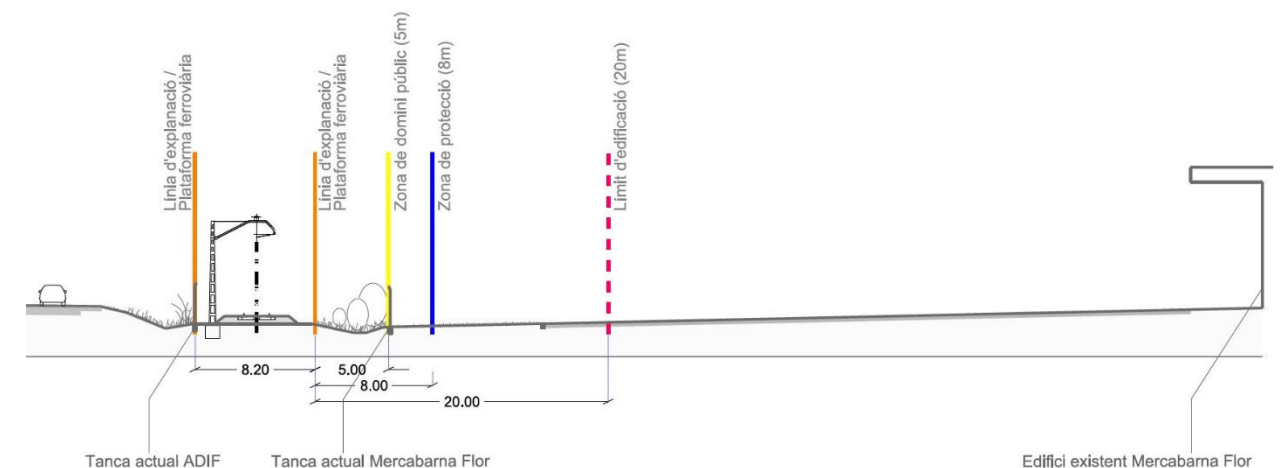
Degut a la contigüitat de l'àmbit amb la línia de ferrocarril de Barcelona a l'aeroport de Barcelona-El Prat, s'incorporen al plànol d'ordenació O.01 *Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries*, diferents servituds que afecten l'àmbit.

Resulten de referència bàsica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, (LSF); el *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, pel que s'aprova el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF)*; el *Real Decreto 2395/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)*, assumint les funcions assignades a l'administrador d'infraestructures ferroviàries en relació a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

S'incorpora el plànol d'ordenació O.01 *Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries*, en el qual es representen, dins l'àmbit de la present Modificació, les limitacions a la propietat de la zona de domini públic, de la zona de protecció i la línia límit d'edificació, que en el cas del 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.

Secció de les limitacions a la propietat de la infraestructura ferroviària



Font: elaboració pròpia

Quan hi hagi obres que afectin a les zones de domini públic i de protecció del ferrocarril, aquestes necessitaran la preceptiva autorització per part d'ADIF Mantenimiento de Barcelona.

1.7.3. Servituds viàries

Per la proximitat de l'àmbit a infraestructures viàries interurbanes, s'incorpora al plànol O.01 *Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries*, diferents servituds que afecten l'àmbit.

Aquest plànol ha estat elaborat tenint en compte les determinacions de la *Ley 37/2015 Sde 29 de septiembre, de carreteres*, la qual en Capítol III incorpora les limitacions a la propietat, per l'ús i defensa de les carreteres, que són:

- Zona de domini públic: 8 metres d'amplada en autopistes i autovies, i 3 metres d'amplada en carreteres convencionals, mesurades des de l'aresta exterior de l'explanació i perpendicularment a aquesta.
- Zona de servitud: 25 metres d'amplada en autopistes i autovies, i 8 metres d'amplada en carreteres convencionals, mesurades des de l'aresta exterior de l'explanació i perpendicularment a aquesta.
- Línia límit d'edificació: 50 metres d'amplada en autopistes i autovies, i 25 metres d'amplada en carreteres convencionals, mesurades des de l'aresta exterior de l'explanació i perpendicularment a aquesta.

1.8. Contingut de la MPPGM

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 present MPPGM està integrada pels següents documents:

Llibre I. Document urbanístic

1. Memòria
2. Normativa urbanística
3. Agenda de les actuacions
4. Avaluació econòmica i financera i informe de sostenibilitat econòmica
5. Justificació de la no necessitat d'informe ambiental
6. Documentació gràfica

Annex 1. Fitxes complementàries a la justificació de la no necessitat d'informe ambiental

Annex 2. Nota registral de la propietat de la finca 51076 de Sant Boi de Llobregat, objecte de la present MPPGM.

Annex 3. Fitxes de les mostres obtingudes per a l'estudi de mercat realitzat en el marc de l'estudi econòmic de la MPPGM

Llibre II. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Es considera el caràcter normatiu de tots els plànols d'ordenació de la present Modificació.

Atenent a les característiques de la present MPPGM, s'estima que la mateixa no ha de contenir Memòria social.

1.9. Descripció de l'estat actual

1.9.1. Estructura urbana i usos

L'àmbit se situa al límit de l'entorn aeroportuari, que té una estructura urbana de polígons industrials i logístics, i el parc agrari del Baix Llobregat.

El terreny objecte de la proposta actualment compta amb una única edificació, originalment un conjunt de naus de tipus indústria-aparador construïdes a començament dels 90, les quals es van rehabilitar i ampliar d'acord amb el projecte de l'any 2008.

L'entrada al recinte es produeix des d'un carril de servei paral·lel a la carretera B-204 que arriba a una rotonda al costat de l'actual línia de ferrocarril a l'Aeroport.

El recinte s'estructura a partir d'un vial d'entre 8 i 10 metres d'ample al perímetre de la parcel·la per donar accés als diferents fronts de molls de càrrega i descàrrega, i també a la façana nord d'accés de vianants. Entorn d'aquest vial hi ha diverses bosses d'aparcament.

Actualment l'ús principal de l'edificació és el de mercat majorista de flors i plantes. Aquest manté el seu funcionament tradicional, concentrant la seva activitat principalment 3 dies a la setmana (dimarts, dijous i dissabtes), amb una activitat més intensa durant les primeres hores del matí.

Igualment, dins el recinte actual se situen elements tècnics d'instal·lacions de serveis: un pou de captació d'aigua, un petita bassa de depuració d'aigües residuals i un tanc de gas propà, agrupats al sud-oest de l'àmbit.

1.9.2. Sistema d'espais lliures i equipaments de l'entorn del recinte

Els espais lliures de l'entorn de l'àmbit responen a l'ordenació del Pla parcial que va desenvolupar el sector objecte d'aquest planejament, i es troben al voltant del perímetre del recinte en tres zones diferents, al límit amb la línia de ferrocarril, en una zona més propera a l'entrada i al límit municipal del Prat del Llobregat seguint el canal de la Vidaleta.

El solar d'equipament es va cedir a l'administració i en l'actualitat no s'ha desenvolupat.

1.9.3. Accessibilitat i mobilitat

1.9.3.1. Accés rodat

L'accés actual a Mercabarna Flor des de l'autovia C-31 es troba a només 100 m de la rotonda situada sota l'autovia. Però el gir a l'esquerra des de la carretera B-204 no està permès i per tant, per accedir a Mercabarna Flor és necessari fer una volta amb un recorregut enrevessat d'uns 1.450 m des de la rotonda esmentada. A més, la rasant del trajecte varia diverses vegades per passar per sobre la via del tren i per sota la pròpia B-204, de manera que arribar al recinte és molt complicat.

Recorregut que cal fer per accedir a Mercabarna Flor des de la C-31



Font: Barcelona Regional. Ortofoto ICC.

Les possibles solucions per millorar el recorregut d'accés al recinte vindran condicionades pels següents factors:

- La desaparició de la via de tren d'accés a l'Aeroport. Un cop entri en funcionament el nou accés de Rodalies en doble via a les dues terminals (T2 i T1), les obres del qual van començar el juny del 2015, s'ha previst el desmantellament de la via actual, restant doncs sense sentit el pont de la carretera B-204 sobre el tren.
- El desenvolupament del sector 5 del PDU del Delta.
- L'ampliació de la carretera B-204 a 2+1 carrils (possiblement en aquest tram seria 2+2) amb enllaços de rotondes a nivell.
- Creació d'un nou carril bici al llarg de la carretera B-204, actualment en estudi.

L'aparcament dins del recinte es distribueix actualment en 6.328 m² de zona d'estacionament en sistema viari (públic) i una part en 1.365 m² de superfície de la zona lliure d'edificació, en total 373 places:

Tipus plaça	Número de places d'aparcament	
	Sistema viari	Zona 10aCL
petita	302	
mitjana		39
tràiler	10	
PMR	6	
semibateria sota porxo		16
	318	55
Total	373	

1.9.3.2. Transport públic, itineraris de vianants i bicicletes

L'únic mitjà de transport públic que dona accés a l'àmbit és l'autobús, que té una parada en cada sentit a la carretera B-204. Hi paren les línies L80, L87, L99 i N16.

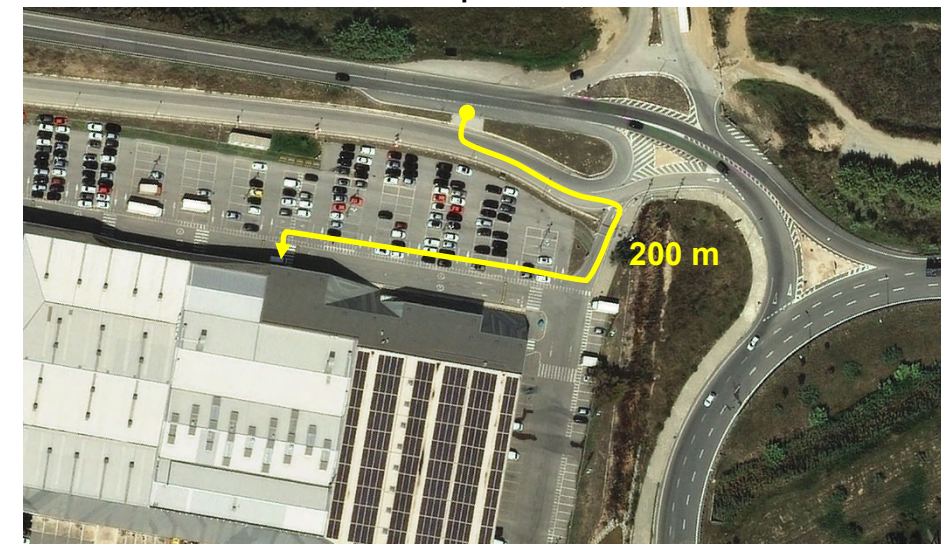
La parada es troba a pocs metres de l'accés al recinte (uns 80 m) i a escassos 100 m més de la porta principal el que sens dubte dona un bon accés. Cal dir però que no hi ha un pas de vianants segur per creuar la B-204 en aquest punt.

La millor connexió del mercat és a través de l'estació de Viladecans i prenent un dels tres autobusos que hi passen.

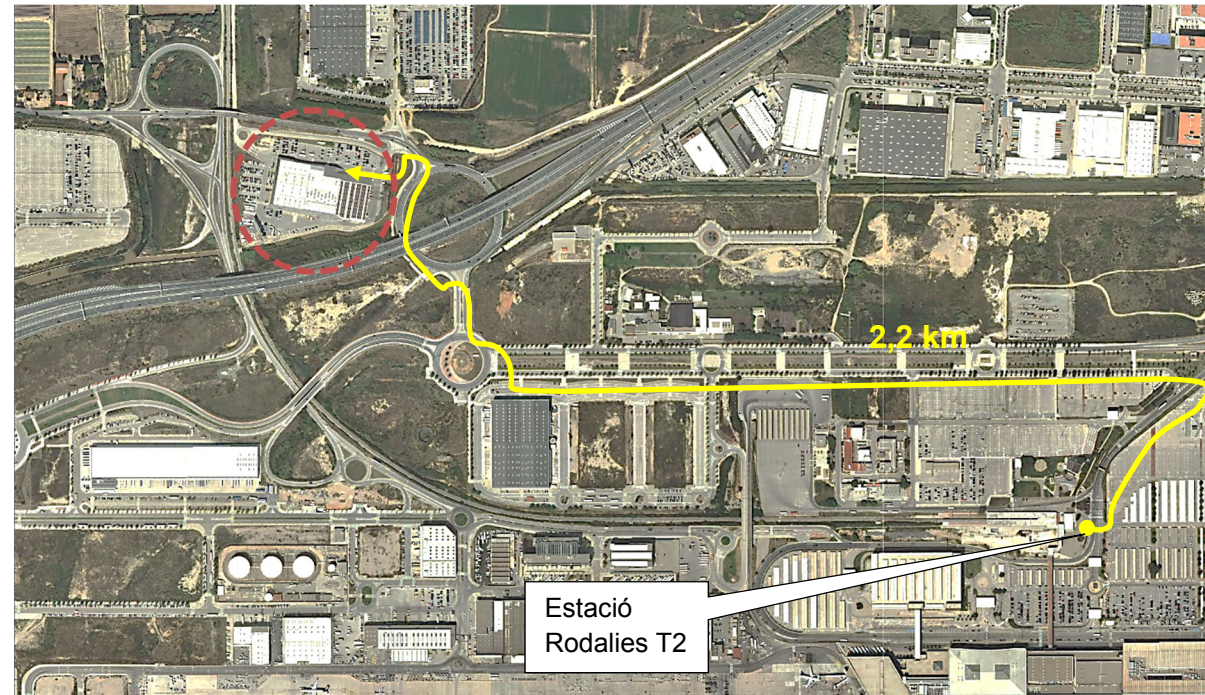
Prop de l'àmbit no hi ha cap parada del ferrocarril. La més propera és la de la terminal T2 de l'aeroport i es troba a 1.700 metres de recorregut real. Aquest recorregut és bastant segur, per vovera. La distància entre el sector i l'estació fa més factible la connexió en bici que a peu.

El mercat es troba apartat dels nuclis urbans i per tant, malgrat el comentat anteriorment, la connectivitat a peu i en bicicleta resulta complicada. Hi ha prevista la continuïtat del carril bici cap a dins del parc agrari i el nuclis de l'entorn.

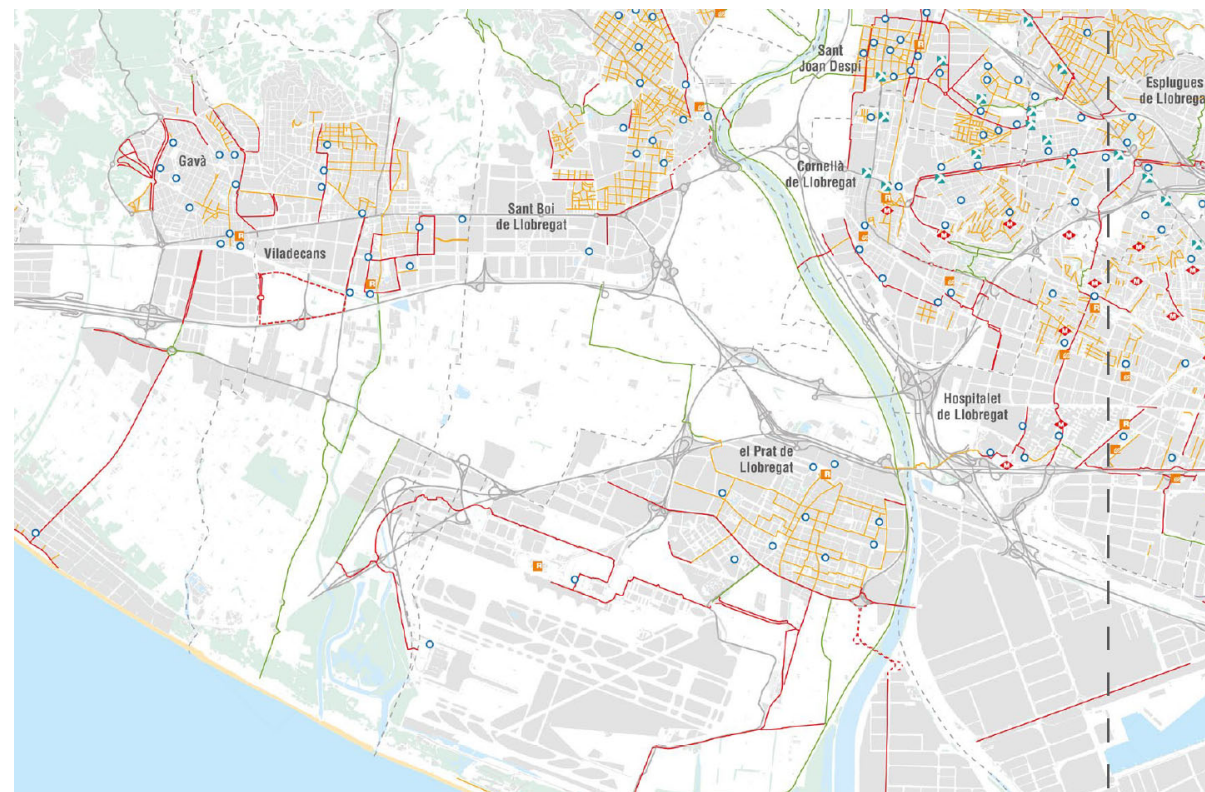
Parada d'autobús i localització respecte del Mercat de la Flor



Font: Img Google. Ortofoto ICC.

Parada de Rodalies aeroport i recorregut en bici o a peu fins al Mercat

Font: Barcelona Regional. Ortofoto ICC.

Carrils bici de l'entorn

Font: Guia Carrils bici AMB

1.10. Objectius del pla i justificació de la necessitat i raons d'oportunitat i d'interès públic de la proposta de planejament urbanístic

El present document té per objecte modificar puntualment el planejament vigent en l'àmbit, tenint en compte les següents circumstàncies de partida, desenvolupades al punt 1.1 del present document d'*Antecedents i objecte de la Modificació puntual del Pla General Metropolità*:

- Des de l'any 2008, el sector de la flor ha viscut una davallada de la seva activitat, concentrant el mercat en poques i més grans empreses.
- Es detecta un canvi de tendència pel que fa al negoci de la floristeria del mercat minorista, ja que molts negocis tanquen per falta de relleu generacional.
- Avui dia, el planejament vigent només admet com a ús principal el de mercat majorista de plantes, i l'edifici no es troba al 100% de la seva ocupació d'activitat.
- Interès, tant per part de la propietat com de l'administració, de promoure l'activitat econòmica del municipi, sobretot considerant el potencial d'aquestes instal·lacions per la seva proximitat amb l'aeroport.
- Perspectiva de millorar l'accés en el futur, a causa del projecte de desviament de la línia del ferrocarril a l'aeroport.

En aquest context, i vistes les expectatives sobre l'evolució del Mercat de la Flor, es planteja com a objectiu principal flexibilitzar les condicions del planejament urbanístic per la clau 10aCL i 10aCLST, per poder ampliar l'oferta del recinte a altres activitats econòmiques, principalment relacionades amb les possibles sinergies que puguin sorgir de la proximitat amb l'Aeroport, possibilitant així activar tots els espais de l'edifici existent.

L'acompliment d'aquests objectius de la modificació no representa un canvi radical respecte les prescripcions del planejament vigent, simplement busca que els paràmetres urbanístics i d'ordenació dotin de més flexibilitat al recinte, recuperant alguns usos que tenen a veure principalment amb l'activitat aeroportuària, facilitant la implantació d'activitats econòmiques segons el model d'ordenació d'aquest territori.

En aquest sentit es considera que aquests canvis, ajudaran a la dinamització de l'activitat econòmica de la zona creant llocs de treball i més economia per al municipi, per tant es considera que la conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents de la proposta queda garantida.

1.11. Descripció de la proposta

D'acord amb als objectius i motivacions descrits, la present modificació puntual del PGM delimita un sector per modificar la regulació de la zona² d'usos comercial, logístic i industrial (clau 10aCL i 10aCLST). Els canvis proposats respecte a el planejament vigent se centren principalment en:

- L'ajust dels usos admesos i la seva proporció recuperant bona part dels que originalment es permetien a la zona 10a de l'entorn aeroportuari.
- Un lleuger increment de l'edificabilitat, l'ocupació i l'alçada màxima permeses, així com la redefinició de la mida mínima de les activitats, per tal de permetre una major flexibilitat de la zona de cara a la reorganització i optimització del funcionament de les instal·lacions actuals.

A més, com a conseqüència d'aquests canvis, es modifica puntualment la zonificació del sòl respecte a l'ordenació vigent de la següent manera:

- Per una banda, per incrementar la zona verda en compliment dels estàndards requerits per la legislació urbanística vigent, tal com es detalla més endavant en el punt 1.11.3. "Ordenació de les zones verdes i dotacions" i 1.11.4. "Justificació del compliment de les obligacions imposades per la legislació urbanística com a conseqüència dels canvis que es proposen a la MPPGM".
- Per l'altra, i sense que suposi una alteració del còmput numèric dels sòls destinats a sistema viari, es modifica la seva geometria en relació a la zona d'aprofitament privat. Els canvis, els quals s'han reflectit al plànol O.02. "Comparació del planejament proposat amb el vigent", tenen l'objectiu d'optimitzar l'ordenació de les zones d'aparcament i millorar els radis de gir dels vehicles amb la finalitat última de millorar la mobilitat interna de l'àmbit.

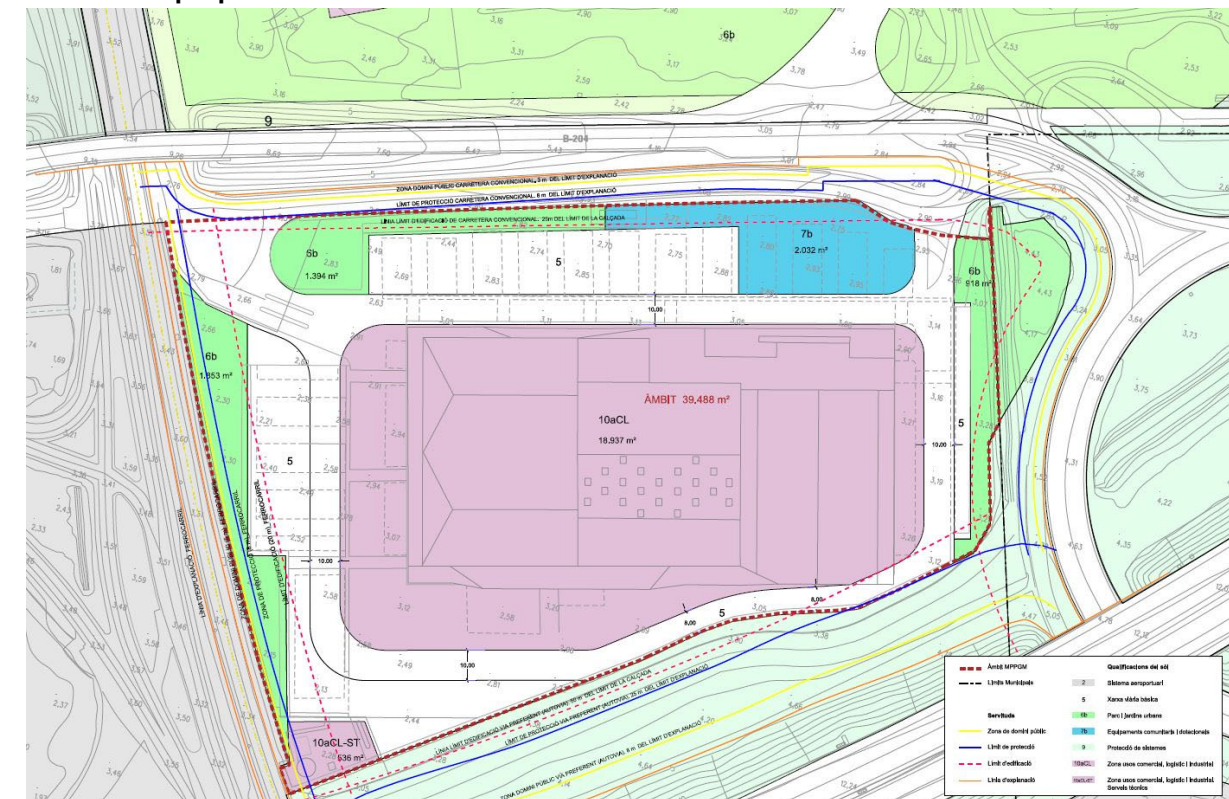
1.11.1. Ordenació de l'edificació

Tenint en compte la singularitat arquitectònica de l'edifici que actualment ocupa la parcel·la, la proposta preveu un lleuger increment d'edificabilitat per tal de donar resposta a la necessitat de reorganització i optimització del funcionament del mercat de la Flor. Els canvis previstos passen bàsicament, per l'optimització d'uns espais semi oberts ja delimitats pel volum de l'edifici actual, propers a l'entrada principal, que si bé computen a efectes d'ocupació i parcialment d'edificabilitat, avui dia no s'utilitzen per ús de mercat majorista. D'aquesta manera, l'optimització d'aquests espais permetria promoure l'ocupació d'una part de l'edifici actualment en desús amb altres activitats econòmiques compatibles amb les existents. Concretament, es preveu tancar una superfície de 670 m² de la zona sotacobert de l'edifici existent, actualment computada a efectes d'edificabilitat al 50%, la qual cosa suposa un increment de sostre de 320 m² tenint en compte els 15 m² d'edificabilitat que restaven per esgotar d'acord amb el planejament vigent. A més, es reserven 274 m² més, amb la finalitat de deixar un marge perquè, una determinada activitat pugui

adaptar les seves necessitats ja sigui disposant de més espai dins el volum actual de l'edifici, i sempre que sigui d'una manera integrada en el conjunt arquitectònic.

Així, en total la proposta incrementa l'edificabilitat en 594 m² respecte als paràmetres vigents.

Zonificació proposada



Imatge de la zona sota coberta prevista d'ampliació



Font: Barcelona Regional

² Aquesta no inclou el sistema aeroportuari, atès que aquest té una regulació pròpia.

L'ocupació màxima de l'edificació s'amplia respecte al planejament vigent per tal de flexibilitzar les condicions d'implantació d'activitats en aquesta zona. En aquest sentit, la normativa preveu que, a causa de la posició i exposició visual de la parcel·la en qüestió, en tot cas, el projecte ha de garantir la integració del conjunt volumètric de la parcel·la en relació al cos principal de l'edificació.

Pel que fa a l'alçada màxima permesa, aquesta s'amplia fins a 15 metres, prenent com a referència aquest paràmetre definit a les NUPGM per a la zona aeroportuària, clau 10a tipus II, qualificació originària de l'actual³. Aquesta alçada garanteix el bon desenvolupament d'alguns usos (com els logístics, de magatzem, etc.), ja que actualment aquests requereixen major alçada per a instal·lacions i maquinària. Els paràmetres que es defineixen són els d'ordenació aïllada i amb la idea de donar la màxima flexibilitat a les activitats econòmiques que es desenvolupen o que es puguin desenvolupar en el futur, tenint en compte les edificacions existents o fins i tot considerant la seva substitució.

A continuació es detallen les condicions de l'edificació proposades:

- Superfície de zona: **19.473 m²** (18.937 m² 10aCL + 536 m² 10aCL-ST)
- Ocupació màxima: **14.605 m²**, que equival a una ocupació del 75%
- Edificabilitat màxima: **16.200 m²**, que equival a un índex net del 0,832
- Alçada reguladora màxima: **15 m**

Pel que fa als usos, es planteja l'ampliació dels usos admesos a més del de mercat majorista que es contempla actualment, recuperant en part, els que originalment es permetien en aquest sector de l'entorn aeroportuari, adaptant-los als definits per la normativa de regulació d'usos del municipi de Sant Boi. Així mateix, es trenca la relació entre usos principals i complementaris que s'estableix en el planejament vigent.

Els usos admesos es divideixen en tres grups, segons la proporció dels mateixos respecte la totalitat de l'edificabilitat permesa, i es pren com a referència per a la seva definició la classificació la normativa de la *Modificació puntual del pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació)*, de Sant Boi de Llobregat.

A efectes dels usos admesos a la zona, la proposta té en consideració la condició de l'àmbit situat fora de la TUC (trama urbana consolidada) i inclou la major part dels usos originalment permesos en aquest àmbit per la clau 10a del PGM, com són els d'emmagatzematge; aparcaments de taxis, terminal de taxis i les dotacions corresponents; aparcament de cotxes de lloguer i instal·lacions de manteniment de pupil·latge; i indústria aparador.

Grup I, que poden ocupar fins a un 100% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- **Classe C: Comercial**, s'admeten les classes C13 i C14.

Classe C13: Establiments comercials singulars (ECS) contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: establiments de venda a l'engròs, establiments dedicats essencialment a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, i de maquinària.

Classe C14: Establiments comercials singulars (ECS) no contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: Establiments comercials singulars definits a la legislació sectorial i que no estiguin inclosos a la classe C13.

- **Classe D: Industrial i assimilable**, s'admeten les classes D1, D3, D4, D7, D13, D14 i D15.

Classe D1: Magatzems que no siguin de productes pulverulents o granulats o perillosos (productes químics, productes petrolers, gasos combustibles i altres productes perillosos).

Classe D3: Trasters o conjunt de trasters, sempre que la seva superfície útil sigui superior a 100 m².

Classe D4: Instal·lacions i activitats per a la neteja de vehicles.

Classe D7: Tallers de reparació mecànica o de vehicles de motor i material de transport sense cabina de pintura.

Classe D13: Activitats purament industrials, que són totes les regulades a l'article 17.2 del Pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat.

Classe D14: Forns de pa amb obrador en què es fa tot el procés per a la preparació i fermentació de les masses i amb una potència total de la maquinària instal·lada superior a 40 kW.

Classe D15: Instal·lacions de generació d'energia fotovoltaica.

- **Classe J: Estacionament i garatge aparcament**, s'admet la classe J2.

Classe J2: Classe J2: Estacionament i Garatge-aparcament, sempre que allotgi més de 4 vehicles o la seva superfície útil sigui superior a 100m², d'acord amb l'article 106 de les Ordenances Metropolitanes d'Edificació.

Grup II, que poden ocupar fins a un màxim del 30% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- **Classe A: Cultural, associatiu i religiós**, s'admeten les classes A5 i A7.

Classe A5: Centres docents, educatius i d'ensenyament en tots els seus graus i modalitats.

Classe A7: La resta d'establiments de tipus cultural i associatiu com són els museus, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus socials, com poden ser centres d'associacions, agrupacions, centres de dia i similars.

³ Article 375, per a la definició de les condicions de l'edificació de la zona aeroportuària a les NUPGM, en la Modificació del Pla General Metropolità de Barcelona al sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport, al terme municipal del Prat de Llobregat (aprovada definitivament el 29 de juny de 1989)

- **Classe G: Oficines-administratiu**, s'admeten totes les classes.

Classe G1: Oficines amb horaris usuals només de matins (bancs i similars).

Classe G2: Oficines sense transacció comercial estricta (agències d'assegurances, agències immobiliàries, i similars).

Classe G3: Dependències administratives de les administracions públiques.

Classe G4: La resta d'establiments del tipus oficines-administratiu (ETT, gestories, assessories jurídiques, despatxos de professionals lliberals, i similars).

- **Classe K: Esportiu**, s'admet només la classe K2.

Classe K2: Pràctica de l'esport i/o cultura física i/o altres disciplines integrals en establiments adequats. Inclou gimnasos, centres de pràctica de ioga i/o pilates.

Grup III, que poden ocupar fins a un màxim del 15% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit, recull les determinacions per als usos comercials que s'estableixen en la Modificació del Pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat.

- **Classe C**: s'admeten les classes C2, C4, C6, C7.

Classe C2: Restaurant: activitat que es realitza en un local que disposa de servei de menjador i cuina per tal d'oferir àpats al públic consistents bàsicament en dinars i sopars, mitjançant preu, per ser consumits en el mateix local.

Classe C4: Restaurant bar: activitat que es realitza en local que ofereix, mitjançant preu, els serveis de restaurant i de bar previstos en les classes C2 i C3.

Classe C6: Serveis a la venda: agències de viatge, perruqueries, centres d'estètica, bugaderies i similars.

Classe C7: Oficines comercials amb magatzem regulador (com els punts de recollida de bugaderies, etc.).

La superfície conjunta dels usos del Grup II i Grup III no podrà superar el 30% de la superfície total construïda, de manera que les activitats dels usos del Grup III aniran en detriment de les del Grup II i no de les del Grup I.

A la zona no edificable, corresponent al 25% de la zona, només seran admesos els usos següents: A7, D1, C9, C13, C14, D4, J2 i K2, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Classe C9: Estacions de servei, incloent botigues annexes: venda al detall de carburants per a motors de combustió interna, amb possibilitat de disposar d'instal·lacions de càrrega d'elements d'acumulació d'energia.

Els terrenys objecte d'aquesta modificació de planejament corresponen a una finca única discontinua, i no es preveu la seva divisió. Tot i així, en la present MPPGM es regula la superfície de les activitats a partir de l'estudi de la distribució i l'estructura de l'edifici actual, així com la referència de dimensions de parcel·les per a edificació contínua d'usos d'activitat econòmica.

- usos del Grup I: superfície mínima de 1000 m²
- usos del Grup II: superfície mínima de 350 m²
- usos del Grup III: una superfície màxima de 350 m², respectant les prescripcions actuals del planejament vigent respecte aquests usos.

1.11.2. Ordenació viària, d'accessos i aparcament

Es mantenen els dos punts d'accés preexistents situats als extrems de la façana principal del recinte. Un es produeix a partir de la rotonda de la carretera B-204, mentre que l'altre, proper a la línia del ferrocarril, es produeix a través del carrer paral·lel a la B-204.

La previsió a mitjà termini, sobre la modificació de la infraestructura ferroviària a l'aeroport que transcorre per l'oest de l'àmbit d'aquesta MPPGM, possibilitaria la millora dels accessos, ja que es podria reorganitzar el pas de la B-204 en aquest punt, podent incorporar un carril bici que actualment es troba en estudi per aquesta zona.

L'ordenació de la vialitat interior tampoc planteja canvis respecte l'actualitat, sinó que considera el vial perimetral a la zona d'aprofitament privat, al voltant del qual se situen unes àrees d'aparcament. A dia d'avui, el vial perimetral de circulació es planteja com una àrea de circulació entorn a la zona de 10 metres d'ample, excepte una part més propera al canal de la Vidaleta, on la reserva és de 8 metres, i deixant la resta com a espai d'aparcament. En aquest sentit però, no es descarta la possibilitat de reorganització d'aquest espai viari per tal de facilitar el desenvolupament de les activitats desenvolupades a la zona de clau 10aCL, sempre i quan es respecti la zonificació del sòl definida.

Respecte els estàndards de places d'aparcament necessàries per als usos previstos pel present planejament, s'han calculat segons la Modificació puntual del pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat.

Per calcular aquesta reserva s'han considerat diversos escenaris segons els usos que poden ocupar l'edificació, del menys a més restrictiu, de tal manera que s'obté un rang en el qual es mourà la reserva d'espai necessària. Els quatre escenaris estudiats són els següents:

1. Com a **usos més restrictius** es fa una hipòtesi d'un escenari on el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 30% (4.860 m²) d'usos culturals (grup II).
2. A l'escenari d'**usos probables** s'ha pres la proporció del el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 30% (4.860 m²) d'usos d'oficina (grup II).
3. A l'escenari **menys restrictiu** es considera el 100% de l'activitat destinada a usos industrials (16.200 m²).
4. Escenari de màxima ocupació del grup III, **intermedi alt** on les proporcions són el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 15% (2.419 m²) d'usos culturals (grup III) i el 15% (2.419 m²) de restauració.

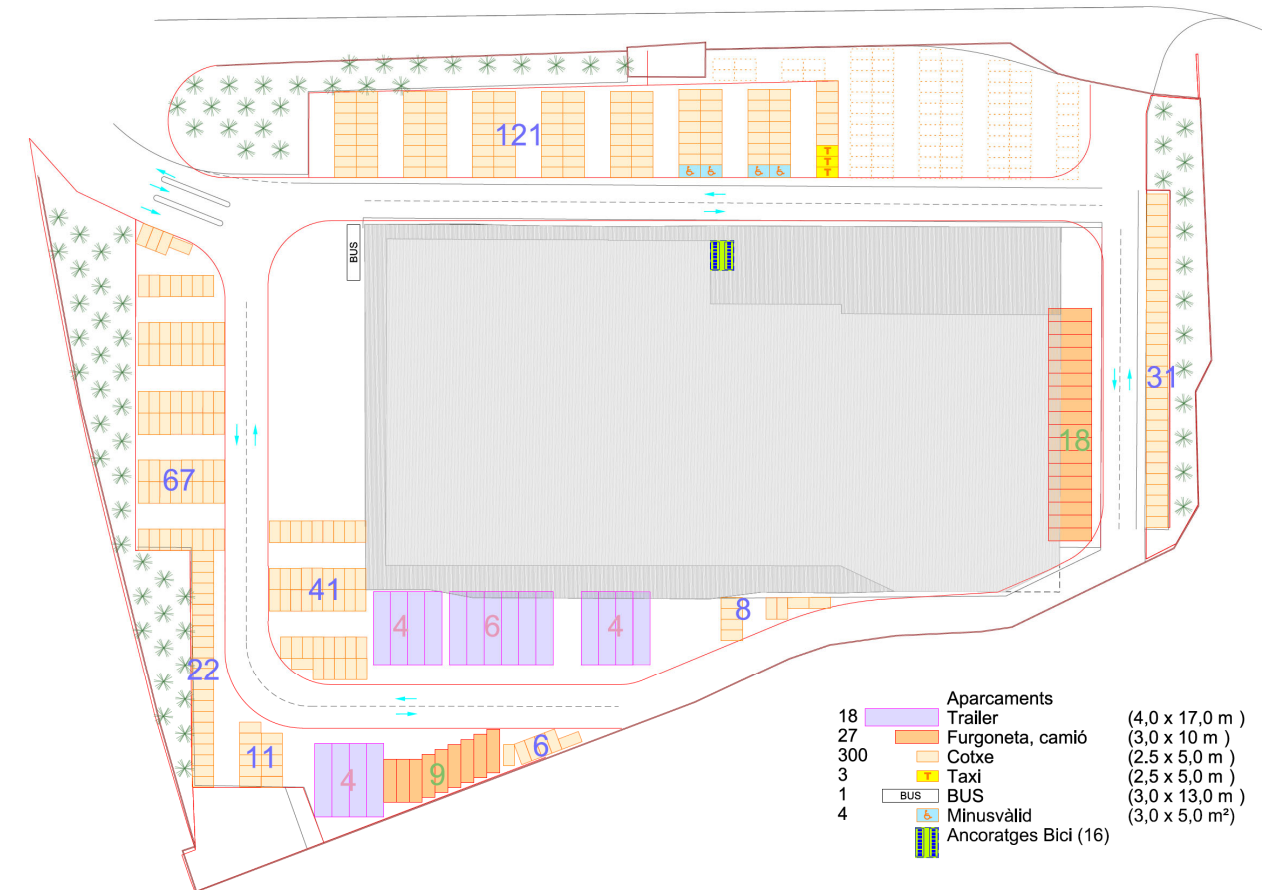
Reserva places d'aparcament

<i>Escenari d'usos menys restrictius</i>		<i>ratis</i>	<i>m² places vehicles</i>	
industrial	100% grup I	1 pl / 100 m ² st	16 200	162
Total				162
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		41
<i>Escenari d'usos probables</i>		<i>ratis</i>	<i>m² places vehicles</i>	
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
oficines	30% grup II	1 pl / 50 m ² st	4 860	98
Total				240
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		60
<i>Escenari d'usos més restrictius</i>		<i>ratis</i>	<i>m² o aforament places vehicles</i>	
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
cultural (auditori)	30% grup II	1 pl / 10 localitats en aforament > 500	(localitats) 2 069	207
Total				349
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		88
<i>Escenari restrictiu alt (15% grup III)</i>		<i>ratis</i>	<i>m² o aforament places vehicles</i>	
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
cultural (auditori)	15% grup II	1 pl / 10 localitats en aforament > 500	(localitats) 1 035	104
comercial (restauració)	15% grup III	1 pl / 10 que ultrapasi les 75 pers. autoritzades	(aforament) 862	87
Total				333
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		84

En el quadre anterior es reflecteixen els dos cassos extrems, així com un escenari probable d'ocupació intermèdia que representa una necessitat de places més realista. Per tant, la reserva d'aparcament vinculada a la present modificació serà **d'entre 162 i 349 places per a vehicles**.

A efectes de la reserva de sòl que s'ha de preveure per a aquestes places s'ha comprovat, mitjançant l'ordenació física de l'espai, la cabuda de 352 places superior en 3 places a l'escenari d'usos més restrictius. En aquesta ordenació, de caràcter merament indicatiu, es comprova que la major part de les places es poden distribuir en el sistema viari que actualment ja compleix aquesta funció, mentre que la resta podria fer-se en part de la zona no edificable de la clau 10aCL, i que ocuparia aproximadament el 57% de la zona no edificable. A més, en l'ordenació de la imatge següent, s'han mantingut els espais de molls per a furgonetes (del costat est) i tràilers (del costat sud) que s'utilitzen en l'actualitat.

Ordenació indicativa de les places d'aparcament en l'escenari d'usos més restrictius



Font: Barcelona Regional

Considerant els mateixos criteris pels ratis i tipologia de plaça que es van prendre en la previsió del Pla vigent. En el quadre següent es mostra la previsió de sol destinat a aparcament pels diferents escenaris:

Reserva espai d'aparcament		Escenari Usos menys restrictius			Escenari Usos probables			Escenari Usos més restrictius			Escenari restrictiu Alt (15% grup III)			
Tipus plaça	m ² /plaça	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	
turisme	20	110	68%	2 203 m ²	97	68%	1 931 m ²	97	68%	1 931 m ²	97	68%	1 931 m ²	
furgoneta	grup I	30	31	19%	923 m ²	27	19%	809 m ²	27	19%	809 m ²	27	19%	809 m ²
tràiler	68	21	13%	1 432 m ²	18	13%	1 255 m ²	18	13%	1 255 m ²	18	13%	1 255 m ²	
turisme	grup II	20	-	-	98	-	1 960 m ²	207	-	4 140 m ²	104	-	2 080 m ²	
turisme	grup III	20	-	-	-	-	-	-	-	-	87	-	1 740 m ²	
Total vehicles		162		4 559 m²	240		5 956 m²	349		8 136 m²	333		7 816 m²	
Bicicleta	1	41		41 m ²	60		60 m ²	88		88 m ²	84		84 m ²	
Total reserva				4 600 m²			6 016 m²			8 224 m²			7 900 m²	

En qualsevol cas, suposant l'escenari més restrictiu, la superfície de sòl destinada a l'aparcament en funció dels usos seria com a màxim de 8.224 m². En aquest sentit, cal considerar que en el Pla Parcial 2007 ja es va fer una reserva de 6.328 m² (6.207 m² segons l'actual cartografia projectada en ETRS89) de sistema viari destinada als estàndards de sòl per a aparcament per a les activitats d'aquesta zona, segons l'ordenança d'aparcament de Sant Boi vigent en aquell moment. I a més, es considera que el 50% de la zona lliure d'edificació de l'àmbit (2.454 m²) també es destinava als

esmentats estàndards d'aparcament. En aquest cas pels usos més restrictius aquesta ocupació representa ara el 57% de la superfície lliure dins la parcel·la.

En quant a les dimensions de les places de tràiler, s'ha considerat un plaça de 4,0x17,0 m = 68,0 m², més adequada que no la de 40 m² considerades en l'anterior Pla Especial, clarament insuficient.

L'apartat 4 de l'article 104 de la normativa urbanística metropolitana determina que per cada 100 places de vehicles lleugers als garatges i aparcaments públics caldrà reservar permanentment, a la planta d'accés més fàcil, el més pròxim possible a aquest, almenys una plaça per cada cent de la seva capacitat total, per a vehicles que transportin passatgers minusvàlids. La seva amplada mínima serà de 2,90 m. En aquest cas doncs per l'aparcament de 348 places **caldrà reservar 4 places per minusvàlids**.

En quant a la bicicleta la normativa vigent preveu una plaça per cada 4 places d'automòbil, el que representa doncs per l'escenari amb més places (349) un total de **88 places d'aparcament de bicicletes** (en l'apartat d'avaluació de la mobilitat generada es matisa aquesta xifra degut al repartiment modal considerat).

En el plànol s'han representat tres places per a taxi prop de la porta principal. Tot i això, si és per deixar un client o esperar algun que puntualment hagi trucat, el poc tràfic intern que hi ha permet esperar-se en qualsevol altra lloc prop de la vorera.

També s'ha marcat una plaça orientativa per a bus en cas de puntuals visites de grups. Al igual que el taxi, el reduït flux de trànsit permet esperar-se en qualsevol altre lloc.

1.11.3. Ordenació de les zones verdes i dotacions

L'estructura dels espais lliures i equipaments manté la seva disposició dins l'àmbit seguint un esquema perimetral a la zona, amb una funcionalitat entesa més en termes mediambientals i d'integració paisatgística que per al gaudi i ús social dels ciutadans. La peça situada al nord de l'àmbit seguint la carretera B-204 s'ajusta per tal de complir amb la cessió d'espais lliures derivada dels canvis que es proposen a aquesta MPPGM.

1.11.4. Justificació del compliment de les obligacions imposades per la legislació urbanística com a conseqüència dels canvis que es proposen a la MPPGM

La proposta de Modificació planteja un increment del sostre existent actualment en el seu àmbit i els canvis en la regulació de la zona suposen un increment d'intensitat de les activitats permeses. Per tant, constitueix una actuació de transformació urbanística de dotació en sòl urbà consolidat, amb increment d'aprofitament, en els termes establerts per la Disposició addicional 2a (apartat 3) del TRLU. De conformitat amb què disposa l'apartat 4 d'aquesta mateixa disposició, els propietaris hauran de cedir el percentatge de l'increment d'aprofitament urbanístic que correspongui d'acord amb l'article 43.1 del TRLU. A l'apartat 1.b) d'aquest article, es fixa la cessió gratuïta a l'administració actuant del 15% de l'increment de l'aprofitament urbanístic, pels casos que s'incrementi el sostre edificable de l'àmbit de la modificació.

D'altra banda, d'acord amb l'article 100.4.b) del TRLU i, per remissió, amb l'apartat 1 del mateix article 100, els propietaris estan obligats a preveure una reserva per a espais lliures públics de 5m² de sòl per cada 100 m² de nou sostre.

1.11.5. Justificació del compliment dels estàndards d'espais lliures

L'edificabilitat màxima fixada en el planejament vigent és del 0,80 sobre el sòl net de zona, el que dóna 15.606 m², la present Modificació proposa incrementar en 594 m², resultant una edificabilitat de 16.200 m² de sostre, que representa un índex de 0,832.

La present MPPGM s'ajusta al contingut del que estableix l'article 100 del TRLU, respecte les modificacions de les figures de planejament urbanístic que requereixen un increment de les reserves per a sistemes urbanístics, ja que comporta un increment de sostre edificable en sòl urbà.

Es tracta d'una actuació de transformació urbanística de dotació que no transforma globalment els usos, sinó que recupera usos originalment contemplats en la clau original 10a i en l'anterior clau de sistema aeroportuari 2 del PGM, i que a efectes de cessions obligatòries de sistemes únicament són necessàries per l'increment de sostre edificable.

D'acord amb el punt 4 d'aquest article, la reserva mínima per a zones verdes i espais lliures per aquesta MPPGM és de 5 m² cada 100 m² d'increment de sostre, al tractar-se d'usos no residencials, el que equival a $(594 / 100) \times 5 = 29,70$ m² de cessió de zona verda.

La proposta de MPPGM incrementa les zones verdes en 34 m², pel que es compleix amb escriure el mínim de cessió de zona verda requerida per llei.

1.12. Quadres comparatius del planejament vigent i proposat

Zonificació del sòl

Qualificacions del sòl	Clau	Planejament vigent		Planejament proposat		Diferència
Sistemes		19.981 m²	50,60%	20.015 m²	50,69%	34,00
Xarxa viària bàsica	5	13.818 m ²	34,99%	13.818 m ²	34,99%	0,00
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	6b	4.131 m ²	10,46%	4.165 m ²	10,55%	34,00
Equipaments comunitaris de nova creació	7b	2.032 m ²	5,15%	2.032 m ²	5,15%	0,00
Zones		19.507 m²	49,40%	19.473 m²	49,31%	-34,00
Zona usos comercial, logístic i industrial	10aCL	18.971 m ²	48,04%	18.937 m ²	47,96%	-34,00
Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics	10aCL-ST	536 m ²	1,36%	536 m ²	1,36%	0,00
Total		39.488 m²	100,00%	39.488 m²	100,00%	0,00

Paràmetres reguladors de la zona 10aCL

QUADRE COMPARATIU PARÀMETRES CLAU 10aCL	PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT	
	PLA PARCIAL 2007	índex	MPPGM 2017	índex
Edificabilitat	15.606 m ² /st	0,800	16.200 m ² /st	0,832
Ocupació de l'edificació en zona	12.680 m ²	65%	14.605 m ²	75%
Alçada màxima	12 m		15 m	
Usos admesos	Principals comercials a l'engròs i emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista. Complem. oficines i locals comerç, serveis i restauració (màx. 15% sup constr. total) Industrials 3 ^a cat., corresponents a manipulació i primera transformació de productes.		Grup I C13, C14 100% D1, D3, D4, D7, D13, D14, D15 J2 Grup II A5, A7 màx. 30% G1, G2, G3, G4 K2 Grup III C2, C4, C6, C7 màx. 15%	
Usos fora de l'ocupació màxima	estacionament i altres complementaris de l'activitat tals com dipòsit transitori de mercaderies i plantació controlada de plantes i flors, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.		A7, D1, C9, C13, C14, D4, J2, K2 (sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi)	
Limitació de superfície de les activitats	Principals és defineix un únic ús Complem. fins un màxim de 350 m ²		Grup I activitat mínima de 1.000 m ² Grup II activitat mínima de 350 m ² Grup III activitat màxima 350 m ²	

1.13. Execució del planejament

La MPPGM delimita un polígon d'actuació urbanística (PAU) corresponent a l'àmbit de planejament, l'execució del qual es portarà a terme mitjançant reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

La Disposició Addicional Segona del TRLUC determina que per a les actuacions aïllades de dotació sotmeses a l'exigència de majors reserves per a zones verdes, per espais lliures i per equipaments prevista a l'article 100.4, el compliment dels deures dels propietaris es fa efectiu mitjançant el sistema i la modalitat d'actuació que s'estableixin per a l'execució del polígon d'actuació urbanística que a aquest efecte s'ha de delimitar.

Barcelona, 7 de març de 2019

Erick Valdez Valderrama,
Arquitecte
Cap de Planejament i Territori

2. NORMATIVA URBANÍSTICA

CAPÍTOL 1

DISPOSICIONS GENERALS

Article 1. Objecte i àmbit de la Modificació

1. L'objecte de la present MPPGM és la modificació dels paràmetres de regulació de la zona de clau 10aCL-10aCLST.

2. L'àmbit de la present modificació té una superfície de 39.488 m² i inclou els terrenys del municipi de Sant Boi de Llobregat inclosos al Pla Parcial del sector corresponent a la zona 10aCL en l'entorn del sistema aeroportuari, aprovat definitivament el 2007 (en endavant, Pla Parcial 2007).

Article 2. Marc legal i obligatorietat

1. La present Modificació Puntual del Pla General Metropolità s'ha redactat d'acord amb l'ordenament vigent a Catalunya en matèria urbanística, més concretament el DL 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant, TRLU) i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (en endavant, RLU).

2. L'administració i els particulars estan obligats a respectar les disposicions d'aquesta Modificació Puntual del Pla General Metropolità, i en particular les de la present Normativa Urbanística, a la qual haurà d'ajustar-se tota la intervenció sobre l'àmbit de planejament.

3. Les referències a les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità ho són al Pla General Metropolità aprovat definitivament el 14 de juliol de 1976, en la versió del Text de Refós de la modificació de determinats articles de les seves Normes Urbanístiques (en endavant NUPGM), aprovat definitivament per Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya de data 8 d'agost de 1998 i les seves modificacions successives.

4. En tot allò no previst expressament per aquestes normes regiran amb caràcter supletori les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità (NUPGM) i les Ordenances Metropolitanas d'Edificació (OME).

5. És d'aplicació en matèria de regulació d'usos urbans la Modificació puntual del pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat; o bé la Modificació del Pla Especial d'usos que la substitueixi i sigui vigent en aquell moment.

Article 3. Contingut

1. La Modificació Puntual de Pla General està integrada pels següents documents:

LLIBRE I. Document urbanístic, integrat per:

1. Memòria
2. Normativa urbanística
3. Agenda de les actuacions
4. Avaluació econòmica i financera i informe de sostenibilitat econòmica
5. Justificació de la no necessitat d'informe ambiental
6. Documentació gràfica

Num.	Nom del plànol	Escala
Plànols informació		
I.01	Situació	1 : 40.000
I.02	Emplaçament	1 : 5.000
I.03	Ortofotoplànol	1 : 2.000
I.04	Topogràfic	1 : 1.000
I.05	Estructura de la propietat	1 : 1.000
I.06	Planejament vigent. Classificació del sòl	1 : 2.000
I.07	Planejament vigent. Qualificació del sòl	1 : 1.000
I.08	Vistes aèrees	-
I.09	Reportatge fotogràfic	-
Plànols ordenació		
O.01	Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries	1 : 1.000
O.02	Comparació del planejament proposat amb el vigent	1 : 1.000
O.03	Servituds aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat	1:10.000
O.04	Servituds de les instal·lacions radioelèctriques	1:5.000

Annex 1. Fitxes complementàries a la justificació de la no necessitat d'informe ambiental.

Annex 2. Nota registral de la propietat de la finca 51.076 de Sant Boi de Llobregat, objecte de la present MPPGM.

Annex 3. Fitxes de les mostres obtingudes per a l'estudi de mercat realitzat en el marc de l'estudi econòmic de la MPPGM

LLIBRE II. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Article 4. Interpretació

S'apliquen les regles d'interpretació de l'article 10 del TRLU.

Article 5. Vigència i modificació

1. La vigència del present pla és indefinida, sense perjudici de la seva modificació en els termes legalment establerts a l'efecte.
2. Les determinacions de la present MPPGM relatives a l'ordenació urbanística detallada de l'àmbit poden ser modificades per mitjà d'un pla especial o de l'instrument de planejament urbanístic derivat que correspongui de conformitat amb la legislació urbanística vigent en el moment que la modificació es porti a terme.

CAPÍTOL 2

REGULACIÓ DEL SÒL

Article 6. Classificació del sòl

Els sòls inclosos en l'àmbit d'aquesta Modificació puntual del Pla General Metropolità tenen la consideració de sòl urbà consolidat.

Article 7. Qualificació del sòl

El sòls inclosos a l'àmbit de la modificació puntual de PGM són qualificats, segons el seu destí en l'ordenació, de:

- Xarxa viària bàsica i d'aparcament (clau 5)
- Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b)
- Equipaments comunitaris de nova creació (clau 7b)
- zona usos comercial, logístic i industrial (clau 10aCL i 10aCLST)

Article 8. Regulació del sistema de xarxa viària bàsica i d'aparcament (clau 5)

1. Comprèn els sòls de sistemes destinats a la vialitat i l'aparcament, que han de permetre garantir un nivell d'accessibilitat i de mobilitat adequat, i que s'identifica en el plànol de *O.01 Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries* amb la clau 5.
3. La seva regulació s'estableix en els articles 196 a 199 de les NUPGM.
4. Tots els espais destinats a sistema viari delimitats són de titularitat pública.

Article 9. Regulació dels sistemes de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b)

1. Comprèn els sòls de sistemes que s'identifiquen en el plànol *O.01 Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries* amb la clau 6b.
2. La regulació d'aquests sòls es determina en els articles 202 i 203 de les NUPGM.

Article 10. Regulació dels equipaments comunitaris de nova creació (clau 7b)

1. Comprèn els sòls de sistemes que s'identifiquen en el plànol *O.01 Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries* amb la clau 7b.
2. Sobre el sòl destinat a dotacions es podrà admetre una ocupació màxima del 50% i una edificació d'alçada màxima 8,00 metres, equivalents a planta baixa i planta pis. El sòl restant d'aquesta qualificació restarà sotmès a les limitacions generals que diuen els articles 202 i 203 de les NUPGM.
3. El canvi dels paràmetres establerts en el punt anterior, així com la concreció del tipus d'equipament s'efectuarà mitjançant la redacció d'un Pla Especial, segons preveu l'article 215 de les NUPGM.

Article 11. Regulació de la zona d'usos industrial, logístic i comercial (clau 10aCL i 10aCLST)

1. Comprèn els sòls d'aprofitament que s'identifiquen en el plànol *O.01 Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries* amb la clau 10aCL i 10aCLST.
2. El tipus d'ordenació correspon al d'ordenació d'edificació aïllada. Ateses les singulars característiques de l'emplaçament, l'ordenació s'ha de desenvolupar com un conjunt arquitectònic unitari que garanteixi l'adequada integració paisatgística en l'àmbit.
3. Els paràmetres reguladors de l'edificació i del sòl són:
 - L'ocupació màxima de sòl és de 14.605 m², equivalent a un 75%.
 - L'edificabilitat màxima és de 16.200 m², que equival a un índex net del 0,832, podent-se concentrar en una unitat de projecte en la zona 10aCL.
 - El perfil regulador de l'alçada de l'edificació és de 15 m.
 - Les cotes de referència de planta baixa, són les del terreny actual.
4. Els usos admesos per a la zona ocupada per l'edificació són:
 - a. Grup I, que poden ocupar fins a un màxim del 100% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:
 - Classe C: Comercial, s'admeten les classes C13 i C14. Classe C13: Establiments comercials singulars (ECS) contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: establiments de venda a l'engròs, establiments dedicats essencialment a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, i de maquinària. Classe C14: Establiments comercials singulars (ECS) no contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: Establiments comercials singulars definits a la legislació sectorial i que no estiguin inclosos a la classe C13.
 - Classe D: Industrial i assimilable, s'admeten les classes D1, D3, D4, D7, D13, D14 i D15. Classe D1: Magatzems que no siguin de productes pulverulents o granulats o perillosos (productes químics, productes petrolers, gasos combustibles i altres productes perillosos). Classe D3: Trasters o conjunt de trasters, sempre que la seva superfície útil sigui superior a 100 m². Classe D4: Instal·lacions i activitats per a la neteja de vehicles. Classe D7: Tallers

de reparació mecànica o de vehicles de motor i material de transport sense cabina de pintura. Classe D13: Activitats purament industrials, que són totes les regulades a l'article 17.2 del Pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat. Classe D14: Forns de pa amb obrador en què es fa tot el procés per a la preparació i fermentació de les masses i amb una potència total de la maquinària instal·lada superior a 40 kW. Classe D15: Instal·lacions de generació d'energia fotovoltaica.

- Classe J: Estacionament i garatge aparcament, s'admet la classe J2. Classe J2: Classe J2: Estacionament i Garatge-aparcament, sempre que allotgi més de 4 vehicles o la seva superfície útil sigui superior a 100m², d'acord amb l'article 106 de les Ordenances Metropolitanas d'Edificació.

b. Grup II, que poden ocupar fins a un màxim del 30% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- Classe A: Cultural, associatiu i religiós, s'admeten les classes A5 i A7. Classe A5: Centres docents, educatius i d'ensenyament en tots els seus graus i modalitats. Classe A7: La resta d'establiments de tipus cultural i associatiu com són els museus, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus socials, com poden ser centres d'associacions, agrupacions, centres de dia i similars.
- Classe G: Oficines-administratiu, s'admeten totes les classes. Classe G1: Oficines amb horaris usuals només de matins (bancs i similars). Classe G2: Oficines sense transacció comercial estricta (agències d'assegurances, agències immobiliàries, i similars). Classe G3: Dependències administratives de les administracions públiques. Classe G4: La resta d'establiments del tipus oficines-administratiu (ETT, gestories, assessories jurídiques, despatxos de professionals lliberals, i similars).
- Classe K: Esportiu, s'admet només la classe K2. Classe K2: Pràctica de l'esport i/o cultura física i/o altres disciplines integrals en establiments adequats. Inclou gimnasos, centres de pràctica de ioga i/o pilates.

c. Grup III, que poden ocupar fins a un màxim del 15% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- Classe C: s'admeten les classes C2, C4, C6, C7. Classe C2: Restaurant: activitat que es realitza en un local que disposa de servei de menjador i cuina per tal d'oferir àpats al públic consistents bàsicament en dinars i sopars, mitjançant preu, per ser consumits en el mateix local. Classe C4: Restaurant bar: activitat que es realitza en local que ofereix, mitjançant preu, els serveis de restaurant i de bar previstos en les classes C2 (restaurant) i C3 (bar). Classe C6: Serveis a la venda: agències de viatge, perruqueries, centres d'estètica, bugaderies i similars. Classe C7: Oficines comercials amb magatzem regulador (com els punts de recollida de bugaderies, etc.).

5. La superfície conjunta dels usos del Grup II i Grup III no podrà superar el 30% de la superfície total construïda.

6. El sòl no ocupat per l'edificació podrà ser objecte d'aprofitament per als usos A7, D1, C9, C13, C14, D4, J2 i K2, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

- Classe C9: Estacions de servei, incloent botigues annexes: venda al detall de carburants per a motors de combustió interna, amb possibilitat de disposar d'instal·lacions de càrrega d'elements d'acumulació d'energia.

7. Es defineix una intensitat d'usos mínima de 1.000 m² per les activitat del Grup I, i de 350 m² per les activitats del Grup II. Les activitats corresponents als usos del Grup III podran ser d'una superfície màxima de 350 m².

8. Els usos admesos estaran sotmesos a les normatives sectorials corresponents. Concretament, els usos comercials admesos a la zona se sotmeten al Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, o normativa sectorial que el substitueixi, pel que fa a la definició i classificació i regulació dels establiments comercials, així com les limitacions d'aquests en àmbits situats fora de la TUC.

Article 12. Execució del planejament

1. L'MPPGM delimita un polígon d'actuació urbanística corresponent a l'àmbit de planejament, l'execució del qual es portarà a terme mitjançant reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

2. En l'execució del polígon d'actuació urbanística que desenvolupi les determinacions previstes en aquesta Modificació puntual del PGM, la propietat és titular dels següents drets i obligacions:

- a) Dret i obligació d'urbanitzar i edificar dins els terminis previstos.
- b) Cessió dels sòls destinats a sistemes inclosos en el sector.
- c) Pagament i execució de la urbanització del sector.
- d) Cessió del 15% de l'aprofitament de l'àmbit d'actuació, de conformitat i amb els requisits establerts a tal efecte a l'article 43 del TRLUC.

Article 13. Servituds aeronàutiques

1. Atenent que una part del terme municipal de Sant Boi de Llobregat es troba afectat per les determinacions relatives a servituds aeronàutiques de l'aeroport de Barcelona, l'execució de qualsevol construcció, instal·lació (pals, antenes, aerogeneradors – incloses les pales-, mitjans necessaris per a la seva construcció (incloses les grues de construcció i similars)) o plantació, requerirà acord favorable previ de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), conforme als articles 30 i 31 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de Servituds Aeronàutiques, modificat pel Reial Decret 297/2013.

2. Les construccions i instal·lacions, així com qualsevol altra actuació que es contempli en l'àmbit de la present MPGGM, inclosos tots els seus elements (com antenes, parallamps, xemeneies, equips d'aire condicionat, caixes d'ascensors, cartells, acabament decoratiu), així com qualsevol altre afegit sobre les esmentades construccions, així com els mitjans mecànics necessaris per a la seva construcció (grues, etc.) modificacions dels terreny o objecte fixe (pals, antenes, aerogeneradors incloses les seves pales, cartells, etc.), així com el gàlib de viari o via ferroviària, no podran sobrepassar les cotes de les Servituds Aeronàutiques del Aeroport de

Barcelona-El Prat i l'Enllaç Hertzia entre el Centre de Receptors de Begues i el Centre de Control de Barcelona, les quals apareixen representades en els plànols O.03 de Servituds aeronàutiques.

3. D'acord amb l'article 10 del Decret 584/1972 de Servituds Aeronàutiques, modificat pel Reial Decret 297/2013, la superfície compresa dins de la projecció ortogonal sobre el terreny de l'àrea de servituds d'aeròdrom i de les instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat queda subjecta a una servitud de limitació d'activitats, en virtut de la qual l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) podrà prohibir, limitar o condicionar activitats que s'ubiquin dins la mateixa i puguin suposar un perill per a les operacions aèries o per al correcte funcionament de les instal·lacions radioelèctriques. L'esmentada possibilitat s'estendrà als usos del sòl que facultin per a la implantació o exercici de dites activitats, i abastarà, entre d'altres:

- a. Les activitats que suposin o portin aparellada la construcció d'obstacles de tal mena que puguin induir turbulències.
- b. L'ús de llums, inclosos projectors o emissors làser, que puguin crear perills o induir a confusió o error.
- c. Les activitats que impliquin l'ús de superfícies grans i molt reflectants que puguin donar lloc a enlluernament.
- d. Les actuacions que puguin estimular l'activitat de la fauna en l'entorn de la zona de moviments de l'aeròdrom.
- e. Les activitats que donin lloc a la implantació o funcionament de fonts de radiació no visible o la presència d'objectes fixes o mòbils que pugui interferir el funcionament dels sistemes de comunicació, navegació i vigilància aeronàutiques o afectar-los negativament.
- f. Les activitats que facilitin o portin aparellada la implantació i funcionament d'instal·lacions que produeixin fum, boires o qualsevol altre fenomen que suposi un risc per a les aeronaus.
- g. L'ús de mitjans de propulsió o sustentació aeris per a la realització d'activitats esportives, o de qualsevol altra mena.

4. Qualsevol emissor radioelèctric o altre tipus de dispositiu que pogués originar radiacions electromagnètiques perturbadores del normal funcionament de les instal·lacions radiomagnètiques aeronàutiques, encara que no vulnerin les superfícies limitadores d'obstacles, requerirà la corresponent autorització d'acord amb el previst a l'article 16 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de Servituds Aeronàutiques.

5. Atès que la funció social de les servituds aeronàutiques constitueixen limitacions legals al dret de la propietat, la resolució que a aquests efectes pugui executar-se només podrà generar algun dret a indemnització quan afecti a drets ja patrimonialitzats.

Article 14. Zona d'afectació de carreteres. Seguretat viària

1. Prèviament a l'execució de qualsevol obra o actuació dintre de la zona d'afectació de carretera (franja de terreny, a cada costat de la via, de 100 m d'amplada per la C-31 i de 30 m per la B-204, mesurats des de l'aresta exterior de l'explanació) s'haurà de demanar la preceptiva autorització al Servei Territorial de Carreteres.

2. Es prohibeixen expressament les activitats que generin fums, pols i vapor o qualsevol altre residu que pugui afectar a la seguretat viària, sense perjudici de la subjecció de les activitats que s'hi desenvolupin a la Llei 7/1998, de 27 de febrer de la intervenció integral de l'administració ambiental i desenvolupament reglamentari.

3. Es respectaran les previsions de la Llei 6/2001, 31 de maig, d'ordenació ambiental d'enllumenat per a la protecció del medi nocturn i també es prendran les mesures oportunes per donar compliment a la Llei 6/2002, de protecció contra la contaminació acústica.

Article 15. Servituds ferroviàries

1. Les construccions, instal·lacions, usos i edificacions i altres activitats necessitades d'obtenció de llicència que s'hagin d'efectuar a les zones de protecció del sistema ferroviari estan sotmeses a llicència municipal, amb independència de la intervenció d'altres administracions públiques, sempre d'acord amb les determinacions contingudes a l'art 7.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, (LSF), en relació a l'article 182 del DL 1/05.

2. La legislació sectorial vigent delimita una zona de domini públic, i la zona de protecció, així com la línia límit d'edificació que s'estableix en la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari (LSF) i el Real Decreto 2387/2004, de 30 de desembre, pel que s'aprova el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF). Les diferents zones i distàncies assenyalades anteriorment estan representades al plànol *O.01 Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries* de la present modificació puntual, que 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.

3. No obstant l'anterior, en el cas que s'autoritzi la reducció de les esmentades distàncies d'acord amb el que assenyalava la legislació vigent, prevaldran aquestes per sobre de les indicades en el present article.

4. Pel que fa a les limitacions de la propietat s'han de tenir en compte els articles 12 al 16 de la LSF i el 34 del RSF.

Barcelona, 7 de març de 2019

Erick Valdez Valderrama,
Arquitecte
Cap de Planejament i Territori

3. AGENDA DE LES ACTUACIONS

D'acord amb les característiques d'aquesta MPPGM on les actuacions d'urbanització són mínimes, es fixa un calendari d'execució del planejament de dos anys per l'aprovació definitiva del projecte de reparcel·lació i urbanització, i un termini de sis mesos més per l'execució de la urbanització.

4. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

4.1. Avaluació econòmica i financera

4.1.1. Objectius i descripció de l'àmbit de la MPPGM a efectes de la valoració econòmica

Els objectius principals de la MPPGM són: flexibilitzar els paràmetres urbanístics de la zona inclosa a l'àmbit i realitzar un petit increment de sostre principalment per ajudar a la dinamització d'alguns espais de l'edifici existent.

Aquests canvis deriven en el deure de cessions a l'administració actuant respecte l'increment d'aprofitament urbanístic i de reserves de zones verdes i espais lliures. Donades les característiques d'aquesta modificació de planejament, tal com ja s'ha justificat en la present memòria, resulta materialment impossible individualitzar en una parcel·la urbanística l'aprofitament urbanístic que, en virtut de la MPPGM, s'ha de cedir a l'Administració actuant.

En aquest sentit la finalitat del present estudi econòmic és per una banda, el de la valoració de la cessió dels 15% relativa a l'increment d'aprofitament, per l'increment d'edificabilitat i intensificació dels usos i per l'altra, la valoració de les despeses d'urbanització dels sòls de cessió de zones verdes.

4.1.2. Marc legal

El TRLU estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic es subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació (art. 96). Pel que fa a l'estudi econòmic de l'operació, formen part de la documentació del planejament l'avaluació econòmica i financera i l'informe de sostenibilitat econòmica.

L'article 59 del TRLU especifica la necessitat d'incloure a la documentació dels plans generals el següents documents de contingut econòmic. Concretament especifica:

Art. 59 1.e) L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.

El RLU detalla la documentació necessària del planejament general i especifica a l'article 76.3 les característiques de l'avaluació econòmica financera.

Art. 76.3 L'avaluació econòmica i financera del pla d'ordenació urbanística municipal conté l'estimació del cost econòmic de les actuacions previstes, la determinació del caràcter públic o privat de les inversions necessàries per a l'execució del pla, les previsions de finançament públic, i l'anàlisi de la viabilitat financera de les actuacions derivades de l'execució del pla.

A més, l'article 99 refereix les especificacions que han d'incloure les Modificacions de les figures de planejament urbanístic general que comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat, o la transformació d'usos:

Art. 99.1. Les modificacions d'instruments de planejament general 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 establerts anteriorment han d'incloure en la documentació les especificacions següents:

a) La identitat de tots els propietaris o titulars d'altres drets reals sobre les finques afectades, públiques o privades, durant els cinc anys anteriors a l'inici del procediment de modificació, i els títols en virtut dels quals han adquirit els terrenys. Aquesta especificació es duu a terme mitjançant la incorporació a la memòria d'una relació d'aquestes persones i de les certificacions pertinents expedides pel Registre de la Propietat i, si s'escau, pel Registre Mercantil. En el cas de manca d'identificació del propietari en el Registre de la Propietat s'han de fer constar les dades del cadastre. També s'ha de fer constar a la memòria si hi ha un adjudicatari de la concessió de la gestió urbanística, i la seva identitat.

b) La previsió, en el document de l'agenda o del programa d'actuació del pla, de l'execució immediata del planejament i l'establiment del termini concret per a aquesta execució, el qual ha d'ésser proporcionat a la magnitud de l'actuació.

c) Una avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació, en la qual s'ha de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació. Aquesta avaluació s'ha d'incloure en el document de l'avaluació econòmica i financera, com a separata.

D'altra banda, la llei estatal RDL 7/2015, de 30 d'octubre, pel que se aprova el text refós de la llei del sòl i rehabilitació urbana, estableix en l'article 22.5:

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.

4.1.3. Metodologia de càlcul

A efectes de la viabilitat econòmica s'han calculat els ingressos per l'increment de l'aprofitament resultant de la MPPGM, en el supòsit de venda dels terrenys urbanitzats, d'acord als diferents usos que es defineixen en la MPPGM.

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

Aquest mètode de valoració consisteix en obtenir el valor del sòl deduït 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. 22 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.

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:

- 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.
- 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.

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.

4.1.4. Valor de venda dels productes immobiliaris

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 urbanitzat per a cadascun dels usos mitjançant el mètode residual estàtic definit al Reglament de Valoracions de la Llei del sòl.

L'estudi s'ha portat a terme considerant que es tracta d'una actuació aïllada de dotació, i que per tant el producte final de venda és d'una tipologia similar a l'edifici existent considerat d'obra nova.

En aquest apartat s'explica l'estudi de mercat portat a terme per establir el valor de venda dels diferents productes a valorar, per l'escenari del planejament vigent i el proposat, que permetrà valorar l'increment d'aprofitament derivat de la proposta.

Per l'escenari del planejament vigent s'ha considerat:

- com a usos principals, naus o locals en edificació aïllada de més de 5.000 m² en polígon o en un entorn industrial/terciari, considerant que aquesta tipologia edificatòria correspon als usos de comercial a l'engròs que defineix el planejament actual, atesa la dificultat de trobar mostres amb idèntic ús al producte a valorar i al fet que aquesta tipologia de nau pot albergar múltiples activitats sense canvis significatius en l'immoble.
- per determinar el major i millor ús dels usos complementaris, s'ha fet una comparativa entre l'oferta de venda de l'ús de local comercial diferent del singular i el d'oficina, ambdós en

edificis d'ús mixt, d'una superfície entorn als 350 m², comprovant que resulten preus de venda més elevats per l'ús d'oficines⁴.

Per l'escenari del planejament proposat s'ha considerat:

- com a usos del grup I, naus o locals d'usos industrial, logístic, comercial a l'engròs en edificació adossada d'una superfície entorn als 1.000 m², significant així la intensificació dels usos.
- com a usos del grup II, i amb les mateixes consideracions que s'han fet pels usos complementaris del planejament vigent, es valora l'ús d'oficina en edifici mixt d'una superfície d'uns 350 m².

Per tant, aplicant el principi del major i millor ús es realitzen tres estudis de mercat per determinar el valor de venda dels diferents usos que finalment ens han de permetre determinar el valor de l'increment d'aprofitament que representa la present Modificació, considerant l'increment d'edificabilitat, així com els canvis en els usos i la seva intensitat.

1. nau o local en edificació aïllada de més de 5.000 m²
2. nau o local en edificació adossada d'una superfície de 1.000 m²
3. oficina en edifici mixt d'una superfície d'uns 350 m²

Per tal de definir el valor en venda dels diferents usos s'han analitzat diferents mostres de mercat, deduint en tots els casos un 10% del preu per ajustar els preus d'oferta al que finalment es tanquen les transaccions, el que s'ha denominat com a coeficient d'oportunitat (OPORT). Aquest coeficient s'aplica homogèniament a la totalitat de les mostres degut a que són immobles de segona mà, on normalment hi ha més capacitat de negociació.

A més, s'han homogeneïtzat els preus de venda de les mostres obtingudes amb els coeficients relatius a diferents característiques, i els criteris emprats s'expliquen a continuació.

- l'ús
- la localització,
- la geometria de l'immoble,
- la superfície segons l'activitat mínima,
- l'antiguitat i estat de conservació,
- la qualitat de l'edificació

Les mostres s'han pres homogènies o equivalents respecte l'ús a valorar en cada estudi.

La localització s'ha ponderat segons la posició de la mostra respecte l'emplaçament a valorar, com mostra el quadre següent. Així, s'ha equiparat l'element a valorar amb el polígon del Mas Blau (El Prat de Llobregat), als polígons de Sant Boi més propers a l'àmbit i aquells més propers al centre de Barcelona, minorant les mostres situades a l'aeroport, i majorant els valors a mesura que la

mostra s'allunya de les vies principals amb més visibilitat o que empitjora la connexió amb l'aeroport.

LOCALITZACIÓ

Aeroport	0,95
M Blau /St. Boi	1
Eix C-32	1,05
Baix Ll. sud	1,1
Baix Ll.	1,15

El càlcul del coeficient d'antiguitat i estat de conservació s'ha obtingut aplicant l'article 24 del *Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo*, que en el punt 2 diu:

Para realizar la homogeneización por antigüedad y estado de conservación se utilizarán los coeficientes correctores establecidos en la tabla del Anexo II de este Reglamento, aplicados en proporción al peso correspondiente del valor de la construcción respecto al valor en venta del producto inmobiliario considerado, de acuerdo con la siguiente expresión:

$$Vv' = Vv \cdot \frac{1 - \beta \cdot F}{1 - \beta_i \cdot F}$$

Siendo:

Vv' = Valor en venta del inmueble homogeneizado por antigüedad y estado de conservación, en euros por metro cuadrado.

Vv = Valor en venta del inmueble, en euros por metro cuadrado.

F = Factor de relación del valor estimado de las construcciones, respecto al valor total de la propiedad característico de la zona, expresado en tanto por uno.

β = Coeficiente corrector por antigüedad y estado de conservación del inmueble objeto de valoración.

β_i = Coeficiente corrector por antigüedad y estado de conservación de la muestra.

El coeficient β es determina amb la taula de l'annex II del mateix reglament, a partir de l'edat i l'estat de conservació de la mostra. Per a l'edat de les mostres (FA) s'ha pres a partir de l'any de construcció de cadastre (FC), i per a l'estat de conservació s'ha fet una estimació (entre normal, regular i deficient) a partir de la informació de les mostres publicada als portals immobiliaris. L'element a valorar es considera amb un estat de conservació normal.

El coeficient de qualitat es determina a partir de la classificació de la mostra en bona, mitjana o modesta, considerant l'element a valorar de qualitat mitjana.

QUALITAT

BONA	0,95
MITJANA	1
MODESTA	1,05

Càlcul del valor de venda de nau o local en edificació aïllada de més de 5.000 m²

De l'estudi de mercat s'han escollit únicament les següents mostres (veure annex 3):

⁴ Per determinar el major i millor ús del grup d'usos complementaris s'han fet una anàlisi a la zona del Baix Llobregat Sud amb els criteris següents: la primera, locals de superfície màxima de 350 m², ubicats en entre planta (resulten 5

mostres amb una mitjana de 1.335 €/m²); la segona, oficines de superfície màxima de 350 m² en edifici d'ús mixt (resulten 16 mostres amb una mitjana de 1.428 €/m²)

MOSTRA	VENEDOR	MUNICIPI	LOCALITZACIÓ	SUPERF. (m2)	PREU VENTA (€)	PREU UNITARI (€/m2)	ÚS	GEOMETRIA	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	Data construc.	Edat
1	Sareb	St. Boi	c. Ma Deu Núria 17	8.436	5.209.300 €	617,51	nau	aïllada	NORMAL	MITJANA	2008	9
2	Franklin BCN	St. Boi	c. Prat 4	6.090	4.800.000 €	788,18	nau	adossada	NORMAL	MITJANA	1976	41
3	NCI Asesores	Molins de Rei	av. Barcelona 241	7.718	5.000.000 €	647,84	nau	aïllada	NORMAL	MITJANA	1999	18
4	Fincas Siglo XXI	Viladecans	c. Torrent Fondo 9	5.107	3.950.000 €	773,45	nau	aïllada	NORMAL	MODESTA	1999	18
5	Absis 2004	Sant Just Desvern	c. Alexandre Goicoechea 10	6.509	8.000.000 €	1229,07	nau	aïllada	NORMAL	BONA	2011	6
6	Cutillas Naves SL	Hospitalet Ll.	c. Ciències 115	7.628	8.500.000 €	1114,32	nau	aïllada	NORMAL	BONA	1989	28
						861,73 €/m²						

Pel coeficient de geometria de l'immoble es diferencia la tipologia de l'edificació aïllada de l'adossada (coeficient 1,05), considerant l'element a valorar com a nau aïllada (coeficient 1,00).

Pel coeficient de superfície s'han considerat les ponderacions següents:

SUPERFÍCIE

5000-7500	1,0000
>7500	1,0500

Càlcul del coeficient d'antiguitat i estat de conservació, com a quocient entre el valor de venda homogeneïtzat i el de la mostra extret de l'oferta de mercat, obtenint-se el primer a partir de la formulació següent:

Homogenització per antiguitat i grau de conservació Art 24.2 RVLS

$$Vv' = Vv \times (1 - \beta \times F) / (1 - \beta_1 \times F)$$

Mostra	Valor venda (Vv)	Antiguetat efectiva	Estat de conservació	anex II RD	F (493/862)	Valor venda homog (Vv')	COEF. HOMO.
1	617,51	9	NORMAL	0,0491	0,57	635,36	1,0289
2	788,18	41	NORMAL	0,2891	0,57	944,57	1,1984
3	647,84	18	NORMAL	0,1062	0,57	689,80	1,0648
4	773,45	18	NORMAL	0,1062	0,57	823,55	1,0648
5	1.229,07	6	NORMAL	0,0318	0,57	1.251,87	1,0186
6	1.114,32	28	NORMAL	0,1792	0,57	1.241,78	1,1144

Un cop homogeneïtzades les mostres, s'obté el valor de venda:

MOSTRA	PREU UNITARI (€/m2)	COEFICIENTS D'HOMOGENEÏTZACIÓ							PREU UNITARI HOMOG. (€/m2)	
		OPORT.	LOCALITZ.	GEOMETRIA	SUPERF.	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	COEF. HOMOG.		
1	617,51	0,90	1	1,00	1,05	1,0289	1,000	0,8751	540,37	
2	788,18	0,90	1	1,05	1,00	1,1984	1,000	1,1325	892,62	
3	647,84	0,90	1,1	1,00	1,00	1,0648	1,000	1,0541	682,90	
4	773,45	0,90	1,05	1,00	1,00	1,0648	1,050	1,0565	817,16	
5	1229,07	0,90	1	1,00	1,00	1,0186	0,950	0,8709	1070,35	
6	1114,32	0,90	1	1,00	1,00	1,1144	0,950	0,9528	1061,72	
		861,73 €/m²							844,19 €/m²	

Analitzades les mostres considerem un valor de mercat per a nau o local en edificació aïllada de més de 5.000 m² de **844,19 €/m²**.

Càlcul del valor de venda de nau o local en edificació adossada d'una superfície de 1.000 m²

De l'estudi de mercat s'han escollit únicament les següents mostres (veure annex 3):

MOSTRA	VENEDOR	MUNICIPI	LOCALITZACIÓ	SUP (m2)	PREU VENTA (€)	PREU UNITARI (€/m2)	ÚS	GEOMETRIA	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	Data construc.	Edat
1	NCI Asesores	St. Boi	Enric Prat de la Riba, 13	3.630	4.000.000 €	1101,93	logística	aïllada	NORMAL	BONA	2010	7
2	Premium house	St. Boi	c. de Castelló, 13	645	517.800 €	802,79	industrial	adossada	NORMAL	MITJANA	1999	18
3	2236	El Prat	Av. Onze de setembre	4.800	4.604.000 €	959,17	logística	adossada	NORMAL	BONA	2000	17
4	Consulta NavesBCN	St. Boi	Av. Marina, 66	3.630	4.200.000 €	1157,02	industrial	adossada	NORMAL	MITJANA	1996	21
5	Premium house	Gavà	c. Enginy 8	1.181	795.000 €	673,16	industrial	adossada	NORMAL	MITJANA	2001	16
6	Particular	Sant Joan De c.	Tambor del Bruc 6	3.500	2.890.000 €	825,71	industrial	aïllada	REGULAR	MITJANA	1978	39
						919,96 €/m²						

Pel coeficient de geometria de l'immoble es diferencia la tipologia de l'edificació adossada de l'aïllada (coeficient 0,95), considerant l'element a valorar com a nau adossada (coeficient 1,00).

Pel coeficient de superfície s'han considerat les ponderacions següents:

SUPERFÍCIE

301-1000	0,9500
1001-2000	1,00
2000-5000	1,05

Càlcul del coeficient d'antiguitat i estat de conservació, com a quocient entre el valor de venda homogeneïtzat i el de la mostra extret de l'oferta de mercat, obtenint-se el primer a partir de la formulació següent:

Homogenització per antiguitat i grau de conservació Art 24.2 RVLS

$$Vv' = Vv \times (1 - \beta \times F) / (1 - \beta_i \times F)$$

Mostra	Valor venda (Vv)	Antiguetat efectiva	Estat de conservació	anex II RD	F (990/2144)	Valor venda homog (Vv')	COEF. HOMO.
1	1.101,93	7	NORMAL	0,0375	0,5762	1.126,23	1,0221
2	802,79	18	NORMAL	0,1062	0,5762	855,12	1,0652
3	959,17	17	NORMAL	0,0995	0,5762	1.017,47	1,0608
4	1.157,02	21	NORMAL	0,1271	0,5762	1.248,42	1,0790
5	673,16	16	NORMAL	0,0928	0,5762	711,19	1,0565
6	825,71	39	REGULAR	0,2711	0,5762	978,55	1,1851

Un cop homogeneïtzades, s'obté el valor de venda:

MOSTRA	PREU UNITARI (€/m ²)	COEFICIENTS D'HOMOGENEÏTZACIÓ							PREU UNITARI HOMOG. (€/m ²)
		OPORT.	LOCALITZ.	GEOMETRIA	SUPERF.	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	COEF. HOMOG.	
1	1101,93	0,90	1	0,95	1,05	1,0221	0,950	0,7845	864,47
2	802,79	0,90	1	1,00	0,95	1,0652	1,000	0,9107	731,13
3	959,17	0,90	1	1,00	1,05	1,0608	0,950	0,9523	913,44
4	1157,02	0,90	1	1,00	1,05	1,0790	1,000	1,0196	1179,76
5	673,16	0,90	1,05	1,00	1,00	1,0565	1,000	0,9984	672,07
6	825,71	0,90	1,1	0,95	1,05	1,1851	1,000	1,1703	966,34
919,96 €/m²									887,87 €/m²

Analitzades les mostres considerem un valor de mercat per nau o local en edificació adossada d'una superfície de 1.000 m² de **887,87 €/m²**.

Càlcul del valor de venda d'oficina en edifici mixt d'una superfície d'uns 350 m²

De l'estudi de mercat s'han escollit les següents mostres (veure annex 3):

MOSTRA	VENEDOR	MUNICIPI	LOCALITZACIÓ	SUP (m ²)	PREU VENTA (€)	PREU LLOGUER (€/mes)	PREU UNITARI (€/m ²)	LOCALITZ.	GEOMETRIA	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	Data construc.	Edat
1	Particular	Castelldefels	Pg. Ferrocarril 339	420	850.000 €		2023,81	Eix C-32	exclusiu	NORMAL	MITJANA	2002	15
2	Forcadell	Castelldefels	Anec Blau. Pol. Cami ral	901	2.162.400 €		2400,00	Eix C-32	exclusiu	NORMAL	BONA	2008	9
3	Forcadell	Cornellà	Parc Empresarial	2.359	6.043.758 €	15 €	2562,00	Mas Blau/BCN	exclusiu	NORMAL	BONA	2008	9
4	Forcadell	El Prat	Aeroport	103	223.248 €	13 €	2167,45	Aeroport	exclusiu	NORMAL	BONA	2008	9
5	BNOParibas Real Estate	Cornellà	Almeda. c/Hospitalet, 147	1.148	2.227.000 €		1939,90	Mas Blau/BCN	exclusiu	NORMAL	MITJANA	2000	17
6	Forcadell	Castelldefels	Passeig Ferrocarril	456	1.003.200 €		2200,00	Eix C-32	exclusiu	NORMAL	MITJANA	2003	14
2.215,53 €/m²													

Pel coeficient de geometria de l'immoble es diferencia la tipologia d'oficines en edifici exclusiu (coeficient 0,95) de l'edifici amb usos compartits, sent aquest equiparable al valor buscat, per tant, 1,00.

Pel coeficient de superfície s'han considerat les ponderacions següents:

SUPERFÍCIE

60-300	0,95
300-500	1
501-1000	1,05
>1000	1,1

Càlcul del coeficient d'antiguitat i estat de conservació, com a quocient entre el valor de venda homogeneïtzat i el de la mostra extret de l'oferta de mercat, obtenint-se el primer a partir de la formulació següent:

Homogenització per antiguitat i grau de conservació Art 24.2 RVLS

$$Vv' = Vv \times (1 - \beta \times F) / (1 - \beta_i \times F)$$

Mostra	Valor venda (Vv)	Antiguetat efectiva	Estat de conservació	anex II RD	F (990/2063)	Valor venda homog (Vv')	COEF. HOMO.
1	2.023,81	15	NORMAL	0,0862	0,447	2.104,99	1,0401
2	2.400,00	9	NORMAL	0,0491	0,447	2.453,82	1,0224
3	2.562,00	9	NORMAL	0,0491	0,447	2.619,45	1,0224
4	2.167,45	9	NORMAL	0,0491	0,447	2.216,06	1,0224
5	1.939,90	17	NORMAL	0,0995	0,447	2.030,18	1,0465
6	2.200,00	14	NORMAL	0,0798	0,447	2.281,41	1,0370

Un cop homogeneïtzades, s'obté el valor de venda:

MOSTRA	PREU UNITARI (€/m ²)	COEFICIENTS D'HOMOGENEÏTZACIÓ							PREU UNITARI HOMOG. (€/m ²)
		OPORT.	LOCALITZ.	GEOMETRIA	SUPERF.	ANTIG. I ESTAT CONSERV.	QUALITAT EDIFICACIÓ	COEF. HOMOG.	
1	2023,81	0,90	1,05	0,95	1,00	1,0401	1,0000	0,9338	1.889,76
2	2400,00	0,90	1,05	0,95	1,05	1,0224	0,9500	0,9156	2197,41
3	2562,00	0,90	1	0,95	1,10	1,0224	0,9500	0,9135	2340,42
4	2167,45	0,90	0,95	0,95	0,95	1,0224	0,9500	0,7495	1624,49
5	1939,90	0,90	1	0,95	1,10	1,0465	1,0000	0,9843	1909,38
6	2200,00	0,90	1,05	0,95	1,00	1,0370	1,0000	0,9310	2048,13
2.215,53 €/m²									2.001,60 €/m²

Analitzades les mostres considerem un valor de mercat de **2.001,60 €/m²**.

4.1.5. 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.

$$VRS = \frac{V_v}{K} - V_c$$

Pel que fa a costos de construcció hem utilitzat els següents valors, a partir de la revista especialitzada Boletín Económico de la Construcción - maig 2017 (cost de contracte):

- Naus / locals: **422,55 €/m²**
- Oficines en edifici mixt: **1.070,43 €/m²**

Com a despeses de promoció s'han tingut en compte els següents conceptes, que aproximadament són de l'ordre d'un 18% del cost de contracte:

- Seguretat i Salut + control qualitat: **4,0%**
- Honoraris professionals: **10,0%**
- Permisos i taxes: **4,0%**

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

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

Tipologia	VR= Vv /1,4 - (CC+DP)				VR (€/m ²)
	VV const. (€/m ²)	CC (€/m ²)	DP (18%)	k	
Naus / locals en edificació aïllada de 5.000 m ²	844,19	422,55	76,06	1,40	104,38
Naus / locals adossada de 1.000 m ²	887,87	422,55	76,06	1,40	135,58
Oficines en edifici compartit	2.001,60	1.070,43	192,68	1,40	166,61

4.1.6. Valoració de la proposta

A partir dels valors obtinguts, es calcula el valor de repercussió del sòl en la situació del planejament vigent i del planejament proposat, de manera que es podrà obtenir l'increment d'aprofitament corresponent a la proposta de MPPGM. Com a escenari de major i millor ús, aplicable a la valoració urbanística s'ha considerat el següent:

- a) Planejament vigent, **85% d'usos principals** (industrial, logístic, comercial a l'engròs en edificació aïllada de més de 5.000 m²), i **15% d'usos complementaris** (oficines en edifici d'usos compartits d'uns 350 m²)
- b) Planejament proposat, **70% d'usos del grup I** (industrial, logístic, comercial a l'engròs) en edificació adossada d'entre 1.000 i 5.000 m²), i **30% d'usos del grup II** (oficines en edifici d'usos compartits d'uns 350 m²)

Per tal de determinar l'increment d'aprofitament derivat de la MPPGM, i en conseqüència el valor econòmic del deure de cessió, es consideren les dades generals de la proposta respecte el planejament vigent, que són:

Dades generals de la valoració

Planejament vigent	Superfície zona	19.507 m ² s
	Edificabilitat planejament vigent	15.606,00 m ² st
	IEN vigent	0,800
Planejament proposat	Superfície zona	19.473 m ² s
	Edificabilitat planejament proposat	16.200,00 m ² st
	IEN proposta	0,832

A partir d'aquí es pot calcular l'aprofitament urbanístic en la situació del planejament vigent i el proposat i per tant, deduir-ne l'increment. En l'operació s'aplica, en les proporcions esmentades anteriorment, els valors de repercussió dels usos amb més rendiment aplicats a l'edificabilitat de cada cas:

Planejament vigent	Superfície zona (m ²)	Edificabilitat (m ² st)	VR (€/m ²)	Valoració aprofitament	Valor sòl (€/m ²)
		15.606,00			
Naus / locals en edificació aïllada de 5.000 m ²	85%	13.265,10	104,38	1.384.662,30	€
Oficines en edifici compartit	15%	2.340,90	166,61	390.008,78	
Aprofitament planejament vigent				1.774.671,09	€
Valor sòl	19.507			1.774.671,09	€ 90,98

Planejament proposat	Superfície zona (m ²)	Edificabilitat (m ² st)	VR (€/m ²)	Valoració aprofitament	Valor sòl (€/m ²)
Ingressos		16.200,00			
Naus / locals adossada de 1.000 m ²	70%	11.340,00	135,58	1.537.520,94	
Oficines en edifici compartit	30%	4.860,00	166,61	809.706,82	
Aprofitament planejament proposat				2.347.227,76	€
Valor sòl	19.473			2.347.227,76	€ 120,54

Increment d'aprofitament	Valoració aprofitament	Valor sòl (€/m ²)
Planejament proposat	2.347.227,76	120,54
Planejament vigent	1.774.671,09	90,98
	572.556,67	€ 29,56

Es calcula el deure de cessió dels 15% relativa al l'increment d'aprofitament:

Cessió increment aprofitament	Valor €
Increment d'aprofitament	15% 572.556,67 € 85.883,50 €

4.1.7. Despeses d'urbanització

Les despeses d'urbanització són les corresponents a:

1. L'arranjament dels 34 m² d'espais lliures que incrementa la proposta de MPPGM. S'ha considerat un preu unitari de 103 €/m², tenint en compte que es tracta d'un arranjament tipus de zona semi-naturalitzada, afegint un increment del 20% per imprevistos.
2. Els costos generats per l'increment de la mobilitat generada, corresponents a la implantació dels ancoratges per bicicletes, tal com es detalla al punt 6.1. *Cost d'implantació dels ancoratges per bicicletes*, de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada que acompanya aquesta Modificació puntual del PGM

DESPESES URBANITZACIÓ

	Preu unitari	Amidament	Total
1. Arrenjament zona verda			
Enderrocs	15 €/m ²	34 m ²	510 €
Vorada	40 €/m	22 m	880 €
Aportació terra adient	15 €/m ³	10 m ³	150 €
Plantació	35 €/m ²	34 m ²	1190 €
Gestió runa			200 €
Total			2.930 €
Contractació obra petita		20% +	586 €
Cost arrenjament zona verda	103 €/m²		3.516 €

2. Implantació ancoratges bicis

Enderrocs	287,98	2 u	30 u	4.319,70 €
Cost ancoratges bicis				4.319,70 €

TOTAL DESPESES URBANITZACIÓ	7.835,70 €
------------------------------------	-------------------

Per tant, les despeses totals associades a aquesta Modificació puntual del PGM són de **7.835,70€**.

4.1.8. Avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació

En relació a la rendibilitat de l'operació, i per justificar el compliment de l'article 99.1c, sobre la comparativa del rendiment econòmic de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació, a part de la valoració anterior, s'han fet dos exercicis tenint en consideració les característiques de la MPPGM, on és difícil realitzar un model on es pugui valorar en el temps, unes inversions i uns ingressos que permetin calcular una determinada rendibilitat de l'operació.

Els dos exercicis complementaris a la valoració de la proposta són:

- Anàlisi de l'evolució dels preus del sòl i els lloguers dels diferents usos.
- Comparatiu del rendiment econòmic anual derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació en termes d'exploació de l'operador de l'edifici.

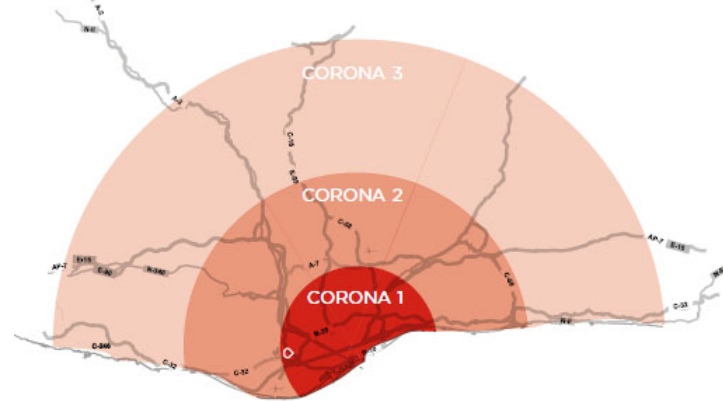
Evolució de preus i lloguers

En referència a l'evolució dels preus i de les tendències del mercat s'han consultant diferents fonts⁵. Respecte dels usos industrials i logístics l'àmbit de la MPPGM es pot considerar dins la segona corona de preus de l'àrea d'influència de Barcelona.

Les rentes de l'ús industrial es mantenen des del 2012 amb una mitjana de 4,25 €/m² (abans de la crisi havia arribat a 7 €/m²), mentre que la logística en el 2016 ha experimentat un creixement del 5% amb una mitjana de 5,25 €/m². Pel que fa a l'evolució del preu del sòl per aquests usos es manté sense variacions des del 2013 i es situen entre 150 i 400 €/m².

Pel que fa als preus de les oficines, l'àmbit de la MPPGM es situa a la zona perifèrica de la zona d'influència de Barcelona (després de la "zona Passeig de Gràcia – Diagonal", "centre ciutat" i "les noves àrees de negoci").

Àrees d'influència de Barcelona de les zones industrials i logístiques

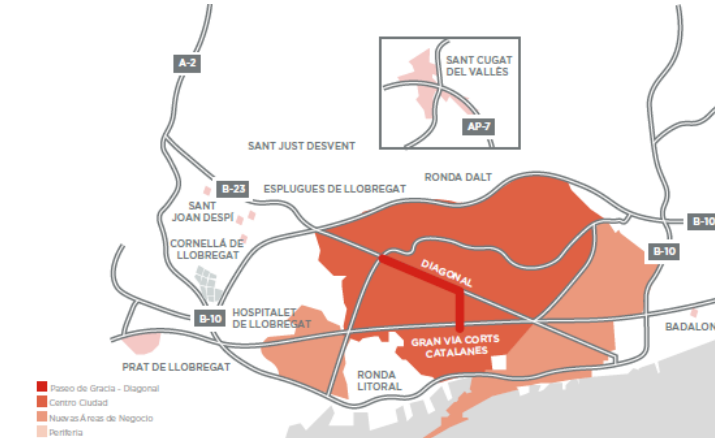


Font: JLL 3T 2016

En general el mercat d'oficines ha experimentat una recuperació en els darrers anys, tot i que en la zona perifèrica aquesta no va iniciar-se fins el 2015, situant els preus de lloguer en 9,75 €/m² a finals del 2016. La tendència del mercat pel 2017⁶ es preveu a l'alça i consumint els estocs existents a les zones més buscades de Barcelona i l'Hospitalet, que actualment són el 22@ i la plaça Europa.

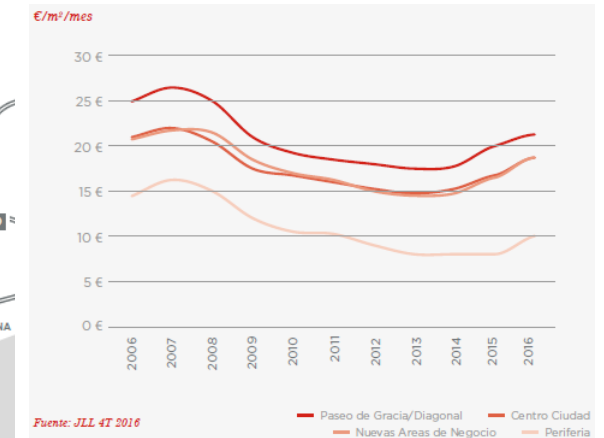
En conclusió, després d'alguns anys de crisi, avui dia es detecta una certa recuperació dels preus dels diferents productes immobiliaris, però no hi ha un increment significatiu diferenciat en l'evolució dels preus de lloguer ni del sòl segons els diferents usos que poguessin desequilibrar considerablement la rendibilitat entre el planejament vigent i el proposat.

Àrees d'influència de Barcelona d'oficines



Font: JLL 4T 2016

Evolució dels preus de lloguer d'oficines



Comparativa entre el rendiment econòmic anual derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació en termes d'explotació de l'operador de l'edifici.

En aquest apartat es compara del rendiment econòmic anual derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació en termes d'explotació de l'operador de l'edifici. Amb aquesta finalitat es té en compte, per a les dues situacions, el següent:

- La inversió d'obtenció del sòl i de la construcció amb la màxima edificabilitat.
- El benefici anual que resulta del guany del lloguer dels diferents espais deduïnt-ne les despeses de manteniment i d'IBI.

El cost d'obtenció del sòl es calcula a partir del valor de repercussió del sòl aplicat a la superfície de la zona (àmbit de la MPPGM). El cost de la construcció s'ha calculat de l'aplicació dels preus de construcció a l'edificabilitat màxima.

Cost de la inversió	PLANEJAMENT VIGENT				PLANEJAMENT PROPOSAT			
	valor repercusió		Superfície sòl		valor repercusió		Superfície sòl	
Valor sòl	90,98 €/m ²		19.507 m ²		120,54 €/m ²		19.473 m ²	
	1.774.671,09 €				2.347.227,76 €			
	Preu unitari		sostre màx.		Preu unitari		sostre màx.	
			15.606 m ²				16.200 m ²	
			Cost				Cost	
Construcció edifici	Nau/local 5.000 m ²	422,55 €/m ²	85%	13.265 m ²	5.605.168,01 €			
	Nau/local 1.000 m ²	422,55 €/m ²				70%	11.340 m ²	4.791.717,00 €
	Oficines)	1070,43 €/m ²	15%	2.341 m ²	2.505.769,59 €	30%	4.860 m ²	5.202.289,80 €
	Total construcció edifici				8.110.937,59 €			9.994.006,80 €
Total inversió	9.885.608,68 €				12.341.234,56 €			

⁵ Informe del Mercado Industrial y Logístico en España. Madrid & Barcelona 3T 2016. JLL. Informe de Mercado Oficinas. Madrid & Barcelona 4T 2016. JLL

⁶ <https://www.busquetsgalvez.com/web/la-escasez-oferta-marcar-la-evolucion-del-mercado-oficinas-2017/>

Per al càlcul del benefici anual, s'han estudiat dos escenaris diferents, per una banda, s'han considerat com a ingressos uns preus de lloguer a partir d'una mitjana de l'oferta de mercat i per l'altra s'han pres els preus de lloguer facilitats per part de la propietat (Mercabarna).

Com a ingressos, es suposa el lloguer dels diferents espais amb el 100% d'ocupació i amb l'edificabilitat corresponent a cada situació i els usos més rendibles econòmiques del grup I (nau / local / comercial) i el grup II (oficines).

Així, es compara la rendibilitat anual del lloguer en aquestes dues situacions:

- 1) Planejament vigent, 15.606 m² de sostre, amb usos principals al 85% i complementaris al 15%
- 2) Planejament proposat, 16.200 m² de sostre, amb usos del grup I al 70% i grup II al 30%

Com a despeses, s'ha considerat el manteniment general i l'impost de béns immobles (IBI), prenent com a referència un valor calculat proporcionalment a partir dels actuals per a aquests conceptes de l'edifici existent.

Despeses anuals	
Manteniment general	16,03 €/m ²
IBI	5,42 €/m ²

4.1.8.1. Escenari 1: rendibilitat anual segons preus de l'estudi de mercat

Segons l'estudi de mercat⁷, els preus per l'ús del grup I de la zona entorn a l'àmbit (zona del Mas Blau i la zona industrial de Sant Boi de Llobregat per sota la C-245) varien entre 6,00 €/m² i 4,60 €/m².

En el cas del grup II, la mitjana d'oferta de lloguer d'oficines del Prat de Llobregat és de 7,14 €/m² i la de Sant Boi de Llobregat és de 7,50 €/m². S'ha pres el preu de 7,32 €/m², tenint en compte que aquest és el preu respecte l'espai net de lloguer sense comptar amb els espais comuns de l'edifici (accés, passadissos, escales, serveis,...), els quals s'ha considerat que ocupen un 23% del sostre.

Per tant, s'ha pres els preus de lloguer mensuals per als diferents usos:

Preus de lloguer mensual	preu net	% sup. neta	preu brut
Grup I (nau / local / comercial)			5,30 €/m ²
Grup II (oficines)	7,32 €/m ²	77%	5,64 €/m ²

El benefici anual per l'escenari 1 resulta, per a l'ordenació del planejament vigent i proposat:

Dades estudi mercat	Preu unitari superfície bruta	PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT			
		sostre 15.606 m ²	sostre 16.200 m ²	sostre 15.606 m ²	sostre 16.200 m ²		
Ingressos							
Grup I (nau/local)	5,30 €/m ²	85%	13.265 m ²	70.305,03 €	70%	11.340 m ²	60.102,00 €
Grup II (oficines)	5,64 €/m ²	15%	2.341 m ²	13.194,25 €	30%	4.860 m ²	27.392,90 €
Total ingressos mensuals				83.499,28 €	87.494,90 €		
Total ingressos anuals 12 mesos				1.001.991,35 €	1.049.938,85 €		
Despeses							
Manteniment general	16,03 €/m ²			250.240,52 €	259.765,25 €		
IBI	5,42 €/m ²			84.589,30 €	87.808,97 €		
Total despeses anuals				334.829,83 €	347.574,22 €		
Benefici anual				667.161,52 €	702.364,63 €		

La rendibilitat anual resulta del benefici respecte el cost de la inversió:

Rendibilitat	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
Inversió (valor sòl + construcció)	9.885.608,68 €	12.341.234,56 €
Benefici anual segons estudi mercat	667.161,52 €	702.364,63 €
Rendibilitat anual	6,75%	5,69%

4.1.8.2. Escenari 2: rendibilitat anual segons preus de Mercabarna

Els preus de lloguer de Mercabarna en relació a cada grup d'usos són referits a la superfície neta de lloguer. En aquest cas, per a l'obtenció del preu brut per al càlcul del benefici respecte el sostre total, s'ha aplicat en cada cas la relació d'espais comuns de l'edifici actual.

Preus de lloguer mensual	preu net	% sup. neta	preu brut
Grup I (nau / local / comercial)	6,52 €/m ²	81,90%	5,34 €/m ²
Grup II (oficines)	5,12 €/m ²	72,30%	3,70 €/m ²

Així com els preus del grup I pràcticament coincideixen en els dos escenaris, no és així per als usos del grup II, quals resulten en general més baixos en relació a la mitjana de preus de l'entorn de l'àmbit, fins al punt que el preu unitari de lloguer és més baix per a les oficines que per a l'ús de mercat. Això s'explica per les condicions especials de l'edifici en qüestió, el qual es troba en un entorn aïllat amb un accés en un recinte tancat, en comptes de formar part d'un conjunt de polígon industrial, i on les oficines se situen en una planta altell d'un edifici amb ús majoritari d'altres usos, en comptes d'un edifici d'ús exclusiu.

⁷ S'han pres les mostres del portal immobiliari Idealista, amb data març de 2017

El benefici anual per l'escenari 2 resulta, per a l'ordenació del planejament vigent i proposat:

Dades Mercabarna		PLANEJAMENT VIGENT			PLANEJAMENT PROPOSAT			
	Preu unitari superfície bruta	sostre 15.606 m ²			sostre 16.200 m ²			
Ingressos	Grup I (comercial a l'engròs)	5,34 €/m ²	85%	13.265 m ²	70.834,04 €	70%	11.340 m ²	60.554,24 €
	Grup II (oficines)	3,70 €/m ²	15%	2.341 m ²	8.665,45 €	30%	4.860 m ²	17.990,55 €
	Total ingressos mensuals				79.499,49 €			78.544,79 €
	Total ingressos anuals	12 mesos			953.993,91 €			942.537,51 €
Despeses	Manteniment general	16,03 €/m ²			250.240,52 €			259.765,25 €
	IBI	5,42 €/m ²			84.589,30 €			87.808,97 €
	Total despeses anuals				334.829,83 €			347.574,22 €
Benefici anual					619.164,08 €			594.963,30 €

La rendibilitat anual resulta del benefici respecte el cost de la inversió:

Rendibilitat	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
Inversió (valor sòl + construcció)	9.885.608,68 €	12.341.234,56 €
Benefici anual segons preus Mercabarna	619.164,08 €	594.963,30 €
Rendibilitat anual	6,26%	4,82%

Es conclou que la rendibilitat de l'operació derivada d'aquesta MPPGM no es basa tant en el major benefici d'uns o altres usos, com en l'oportunitat de sortida al mercat, ja que actualment el 40% dels espais per a activitats de l'edifici es troben desocupats.

Per tant, aquest anàlisi reforça l'objectiu de la present MPPGM de donar major flexibilitat als paràmetres urbanístics de la zona 10aCL-10aCLST i poder ampliar així l'oferta del recinte a altres activitats econòmiques, principalment relacionades amb les possibles sinèrgies que puguin sorgir de la proximitat amb l'Aeroport.

4.2. Informe de sostenibilitat econòmica

4.2.1. Marc legal

El TRLUC 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'altra banda, la llei estatal RDL 7/2015, de 30 d'octubre, pel que se aprova el text refós de la llei del sòl i rehabilitació urbana, defineix a l'art. 22.4 la documentació de les actuacions de nova urbanització referent a sostenibilitat econòmica:

Artículo 22. Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio 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.

El Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl, concreta les determinacions establertes a la Llei i els continguts venen definits per el seu article 3.1:

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.

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

A l'àmbit objecte d'aquesta MPPGM es desenvolupen activitats econòmiques i la seva finalitat principal és la de flexibilitzar les condicions urbanístiques per poder ampliar la seva oferta a altres activitats econòmiques, i en conseqüència implicaria la generació de nous llocs de treball.

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

La modificació puntual de PGM prevista, és autosuficient econòmicament i no comporta cap despesa per part de l'administració responsable. Pel contrari, l'impacte sobre les finances municipals és positiu, atès que l'actuació suposarà l'abonament en metàl·lic de l'equivalent econòmic corresponent a la cessió del 15% d'increment d'aprofitament.

4.2.4. Incidència econòmica en el manteniment d'infraestructures i prestació de serveis

Aquesta MPPGM incrementa únicament 34 m² de zona verda, per tant la despesa de manteniment que es genera amb aquest increment és insignificant en relació a la despesa corrent que l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat destina a manteniment dels espais lliures de la ciutat. En tot cas quedarà compensada amb l'augment de recaptació de l'administració en concepte d'IBI derivats de l'increment del sostre i per l'abonament en metàl·lic de l'equivalent econòmic corresponent a la cessió del 15% d'aprofitament.

En conclusió considerem que l'impacte econòmic de l'actuació és positiu per l'administració, atès que es tracta d'una actuació autosuficient econòmicament, que suposarà l'aportació en metàl·lic de l'equivalent a la compensació de les cessions de l'aprofitament, i no suposarà un augment rellevant de la despesa en el manteniment de les infraestructures respecte l'actualitat.

5. JUSTIFICACIÓ DE LA NO NECESSITAT D'INFORME AMBIENTAL

En matèria d'avaluació ambiental de planejament, a Catalunya hi ha diversa normativa, tant urbanística com ambiental, que determina la documentació de caràcter ambiental que ha de contenir el planejament urbanístic i el procés d'avaluació ambiental que ha de seguir. Això es determina bàsicament en funció de la figura de planejament de què es tracti, la classificació urbanística afectada, i atenent a si els efectes ambientals es consideren o no rellevants. La normativa també determina en quins casos és perceptiva una avaluació ambiental estratègica. En aquests sentit, cal considerar que el present planejament consisteix en una modificació de planejament general en sòl urbà.

La Llei d'Urbanisme 2/2002 del 14 de març (LUC) va introduir el concepte de sostenibilitat i de protecció ambiental a les polítiques urbanístiques. Així ho recull l'actual TRLUC vigent, que exigeix com a part de la documentació necessària dels plans d'ordenació urbanística l'elaboració d'un informe ambiental (article 59). En el cas de les modificacions de planejament urbanístic, l'article 94.1 especifica que se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació.

En aquest context, el RLU, que desenvolupa la LUC, matisa aquesta normativa i estableix el requeriment d'informe ambiental a la redacció i execució del planejament urbanístic en cas que aquest estigui sotmès al procés d'avaluació ambiental estratègica. En concret, en el seu article 118 sobre *Determinacions i documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic* especifica que (punt 4) "Les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada a la finalitat, contingut i abast de la modificació. En tot cas, han d'incorporar l'informe ambiental corresponent les modificacions de plans urbanístics que se sotmetin a avaluació ambiental o aquelles altres que tinguin alguna repercussió ambiental".

D'altra banda, en matèria d'avaluació ambiental a Catalunya són aplicables la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes i la Llei espanyola 21/2013 d'avaluació ambiental estratègica. També, la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica. Aquesta darrera estableix en la disposició addicional vuitena quins plans estan sotmesos a avaluació ambiental estratègica i sota quines condicions.

És aquesta disposició que especifica que les modificacions dels plans que no constitueixen variacions fonamentals de les seves estratègies, directrius i propostes o la seva cronologia i que no produeixen diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència (Modificacions menys que menors) no estan sotmeses a Avaluació Ambiental Estratègica. Un altre supòsit és en relació a les Modificacions de Pla General que només afecten a sòl urbà, les quals, en general, no estan sotmeses a Avaluació Ambiental Estratègica.

La proposta de planejament en aquest cas és la **Modificació puntual del PGM (MPPGM) del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari, dins el límit municipal de Sant Boi de Llobregat**, per tant, una modificació de planejament general en sòl urbà. Així doncs, no sotmesa a Avaluació Ambiental Estratègica.

En relació a les repercussions ambientals que pot tenir la proposta es considera el següent:

1. L'àmbit és corresponent al Pla parcial vigent dins el terme municipal de Sant Boi de Llobregat, amb una superfície total de 39.488 m².

Els objectius generals de la modificació de planejament es centren en:

- L'ajust dels usos admesos i la seva proporció respecte del planejament actual, per recuperar els originalment es permetien a la zona 10a.
- Un lleuger increment d'edificabilitat per tal de permetre la flexibilitat de la zona de cara a la reorganització i optimització del funcionament de les instal·lacions.

2. La proposta es centra en un canvi d'usos d'una parcel·la urbanitzada, la major part de la seva superfície està ocupada per un edifici. No hi ha canvis respecte l'ordenació dels espais lliures i equipaments existents, que es mantenen seguint un esquema perimetral a la zona, amb una funcionalitat entesa més en termes mediambientals i d'integració paisatgística que per al gaudi i ús social dels ciutadans.

3. L'augment d'aprofitament urbanístic consisteix en passar d'una ocupació màxima del 65% al 75% de la parcel·la (és a dir, s'incrementen 1.925m²). Actualment el terreny està pavimentat, per tant ja és un sòl impermeable, que no implica cap nova ocupació en extensió, ni la desaparició de zones lliures o verdes. Així doncs, es considera que la proposta no té els impactes associats a la ocupació del territori, és a dir, que no té afectació sobre els aspectes ambientals relatius a la geomorfologia, el sòl fèrtil, la geologia, els cursos d'aigua, la hidrologia subterrània, la qualitat del paisatge, la biodiversitat de l'àmbit ni de l'entorn proper, ni tampoc sobre la connectivitat ecològica.

4. S'incrementa l'edificabilitat màxima en 594 m² (de 15.606m² a 16.200m²) i l'alçada permesa en 3 m (de 12 m d'alçada a 15 m). L'increment d'edificabilitat suposa només un 3,8%. En el context de teixit industrial en què es troba l'àmbit no es considera que tingui repercussions significatives a nivell ambiental. D'altra banda, l'increment en alçada és compatible amb l'alçada màxima permesa de seguretat en relació a l'aeroport. Per tant no s'afecta aquest risc, ni tampoc es considera rellevant l'afectació sobre el paisatge ni sobre la visibilitat.

5. El canvi d'usos proposat persegueix l'objectiu de possibilitar l'ampliació de les activitats econòmiques actualment permeses (relacionades al comerç a l'engròs) a d'altres, sobretot, considerant les possibles sinèrgies amb la proximitat de l'Aeroport. La proposta inclou la major part dels usos originalment permesos en aquest àmbit per la clau 10a del PGM, com són els d'emmagatzematge; aparcaments de taxis, terminal de taxis i les dotacions corresponents; aparcament de cotxes de lloguer i instal·lacions de manteniment de pupil·latge; i indústria aparador.

⁸ Classe D1: Magatzems que no siguin de productes pulverulents o granulats o perillosos (productes químics, productes petrolers, gasos combustibles i altres productes perillosos). Classe D3: Trasters o conjunt de trasters, sempre que la seva superfície útil sigui superior a 100 m². Classe D4: Instal·lacions i activitats per a la neteja de vehicles. Classe D7: Tallers de reparació mecànica o de vehicles de motor i material de transport sense cabina de pintura. Classe D13: Activitats purament industrials, que són totes les regulades a l'article 17.2 del Pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat. Classe D14: Forns de pa amb obrador en què es fa tot el procés per a la preparació i fermentació de les masses i amb una potència total de la maquinària instal·lada superior a 40 kW. Classe D15: Instal·lacions de generació d'energia fotovoltaica.

⁹ Classe C2: Restaurant: activitat que es realitza en un local que disposa de servei de menjador i cuina per tal d'oferir àpats al públic consistents bàsicament en dinars i sopars, mitjançant preu, per ser consumits en el mateix local. Classe

Grup I, que poden ocupar fins a un màxim del 100% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- Classe C: Comercial, s'admeten només les classes C13 i C14, que es defineixen com C13: establiments comercials singulars (ECS) de venda a l'engròs, establiments dedicats essencialment a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, i de maquinària i C14: ECS definits a la legislació sectorial que no estan inclosos a la classe C13.
- Classe D: Industrial i assimilable, s'admeten les classes D1, D3, D4, D7, D13, D14 i D15⁸, que bàsicament corresponen a magatzems de productes no perillosos, neteja de vehicles, reparació mecànica, forns de pa i generació d'energia fotovoltaica i altres usos industrials regulats per l'article 17.2 del pla d'usos de Sant Boi.

Grup II, que poden ocupar fins a un màxim del 30% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- Classe A: Cultural i religiós, s'admeten només les classes A5 i A7, que corresponen a centres docents educatius i d'ensenyament en tots els seus graus i modalitats, culturals associatius com són els museus, biblioteques, sales de conferències, art i similars.
- Classe G: Oficines-administratiu.
- Classe K: Esportiu, s'admet només la classe K2, que correspon a la pràctica de l'esport i/o cultura física en establiments adequats.

Grup III, que poden ocupar fins a un màxim del 15% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit.

Classe C, comercial, s'admeten les classes C2, C4, C6, C7⁹, que corresponen bàsicament al comerç alimentari, la restauració, agència de viatge, centres d'estètica, bugaderies i similars, oficines comercials amb magatzem regulador.

El sòl no ocupat per l'edificació podrà ser objecte d'aprofitament per als usos A7, D1, C9¹⁰, C13, C14, D4, J2¹¹ i K2, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Es defineix una intensitat d'usos màxima de 1.000 m² per les activitat del Grup I, de 350 m² per les activitats del Grup II. Les activitats corresponents als usos del Grup III podran ser d'una superfície màxima de 350 m².

Es considera que aquests nous usos no impliquen una major intensitat de l'activitat des del punt de vista ambiental, és a dir, que no es produirà un increment significatiu del consum energètic (cal

C4: Restaurant bar: activitat que es realitza en local que ofereix, mitjançant preu, els serveis de restaurant i de bar previstos en les classes C2 i C3. Classe C6: Serveis a la venda: agències de viatge, perruqueries, centres d'estètica, bugaderies i similars. Classe C7: Oficines comercials amb magatzem regulador (com els punts de recollida de bugaderies, etc.).

¹⁰ estacions de servei, incloent botigues annexes

¹¹ Estacionament i garatge-aparcament, sempre que allotgi més de 4 vehicles o la seva superfície útil sigui superior a 100m²

tenir en compte que actualment ja hi ha plaques solars en el sostre de l'edifici), del consum d'aigua ni de l'emissió de contaminants, aigües residuals i residus. Es considera que no hi haurà impactes significatius sobre la qualitat atmosfèrica, acústica i lumínica, la qualitat de l'aigua, ni sobre el canvi climàtic. Hi haurà una probable afectació a la mobilitat, no només pel canvi d'usos sinó també per l'increment en l'aprofitament. En aquest sentit, l'abast del grau d'afectació sobre aquest aspecte s'estudia en l'Estudi de Mobilitat Generada, que es presenta amb aquesta proposta de modificació.

En relació a la connectivitat ecològica, l'àmbit es situa a tocar del Canal de la Vidaleta, en concret, el límit es separa aproximadament 7 m del calaix del canal. El marge dret, on és el recinte de Mercabarna Flor, està pavimentat, per tant, aquest espai no fa de suport a la connexió, estructurada pel flux d'aigua i potenciada pels espais vegetats adjacents o propers. Es considera, per tant, que la proposta no afecta la connectivitat actual. En tot cas, però, es fan una sèrie de propostes que, aprofitant la ubicació de l'actuació, podrien millorar la connectivitat i la biodiversitat de l'espai:

- Millorar les condicions de les zones verdes amb una plantació que:
 - o Incrementi la oferta tròfica per a la fauna (amb l'ús d'espècies que aportessin fruit en èpoques clau, com per exemple amb bardissa –*Rubus ulmifolius*–, o altres espècies.
 - o Proporcioni complexitat estructural, amb l'ús de vegetació arbustiva i herbàcia, i si el substrat i les dimensions ho permeten, també l'arbòria
 - o Incrementi la biodiversitat
 - o Estigui adaptada a les condicions climàtiques i tingui baixes exigències de manteniment (poc o cap necessitat de reg, fertilitzants, insecticides).
- Instal·lar verd en els espais més propers al canal, on actualment està pavimentat, amb, com a mínim, jardineres o d'altres elements a sobre de l'asfalt que puguin aportar verd, si no és possible remoure el paviment.
- En el projecte d'edificació, estudiar la possibilitat d'instal·lar cobertes verdes i cobertes aljub a l'edifici.

D'altra banda, en relació a la compatibilitat de la proposta de nous usos amb els riscos ambientals es considera que són compatibles:

- En relació a la inundabilitat: l'espai edificable de la proposta està fora de la zona inundable, tot i que sí són inundables els terrenys adjacents corresponents als accessos i al pàrquing. Aquests es troben en una zona d'inundació amb període de retorn de 50 anys de les rieres de l'hemidelta del Llobregat. Aquesta inundabilitat s'associa al baix pendent del territori i a un drenatge insuficient d'aquestes rieres i sèquies. La zona no està inclosa en la Planificació d'Espais Fluvials, perquè no es considera prioritària.
- Es troba dins de la zona d'alerta del risc químic (Plaseqcat), la qual és compatible amb el canvi d'ús.
- El municipi està afectat pel risc de transport de matèries perilloses per carretera i per ferrocarril. En el cas de la zona d'estudi, es troba a més de 500 m de les carreteres i vies incloses en el Transcat (Pla Especial d'emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya) i per tant fora de la Zona genèrica d'afectació per risc per transport de matèries perilloses. Les vies més properes en relació a aquest risc són la B-22/C-32b (a 1,5 km) i la C-32 (a 2,3 km), considerades de risc mig. La via de tren inclosa al Transcat més propera es situa a més de 5 km i té un risc molt alt.

El municipi té la obligació de redactar els Plans d'Actuació Municipals corresponent aquests riscos. Actualment els documents estan pendents de revisió.

Per tot això, es conclou que **la proposta no té repercussions ambientals rellevants i que per tant, d'acord amb el que es disposa en la normativa vigent, no és necessari un informe ambiental.**

A l'annex 1 s'incorporen les fitxes que il·lustren la situació de la proposta en relació als principals aspectes ambientals.

6. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

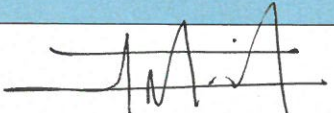
Num.	Nom del plànol	Escala
Plànols informació		
I.01	Situació	1 : 40.000
I.02	Emplaçament	1 : 5.000
I.03	Ortofotoplànol	1 : 2.000
I.04	Topogràfic	1 : 1.000
I.05	Estructura de la propietat	1 : 1.000
I.06	Planejament vigent. Classificació del sòl	1 : 2.000
I.07	Planejament vigent. Qualificació del sòl	1 : 1.000
I.08	Vistes aèrees	-
I.09	Reportatge fotogràfic	-
Plànols ordenació		
O.01	Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries	1 : 1.000
O.02	Comparació del planejament proposat amb el vigent	1 : 1.000
O.03	Servituds aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat	1:10.000
O.04	Servituds de les instal·lacions radioelèctriques	1:5.000

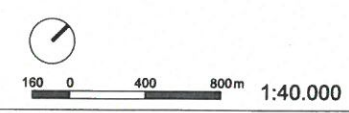


- Llegenda**
- Límits Municipals
 - //// Zona Aeroportuària
 - - - Àmbit de planejament

Codi: F150977_06/04/2018 F150977_01_Situacio_AP_40000.dgn



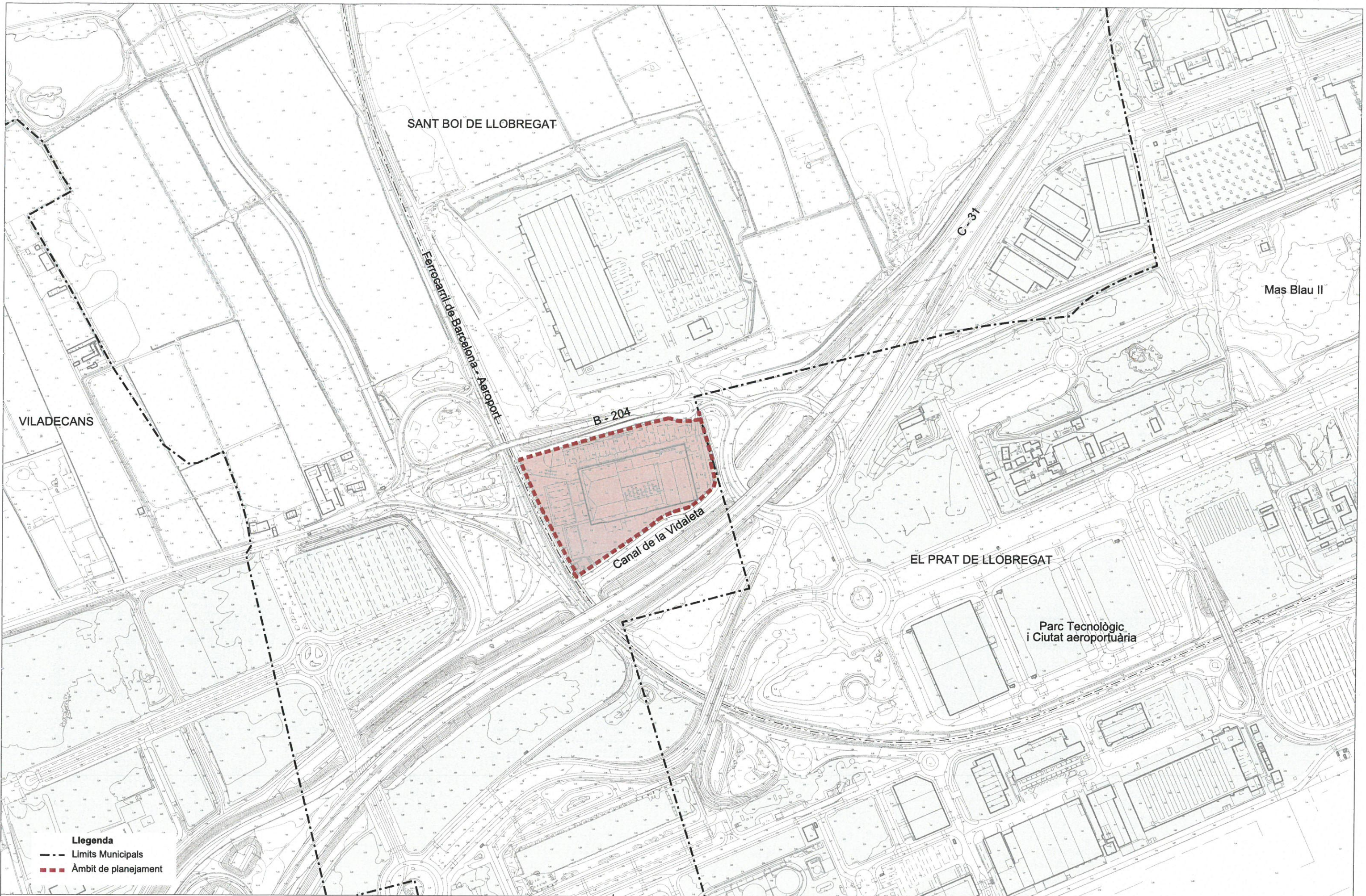

 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018

Situació **1.01**



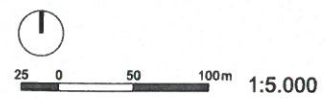


Llegenda

- Limits Municipals
- Àmbit de planejament



Erick Valdez
 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018

Emplaçament

1.02



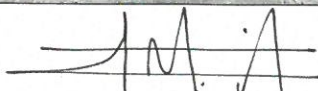
SANT BOI DE LLOBREGAT

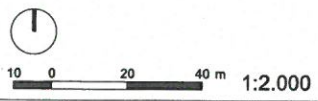
EL PRAT DE LLOBREGAT

ÀMBIT 39.488 m²

- Llegenda**
- Límits Municipals
 - Àmbit de planejament




Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori



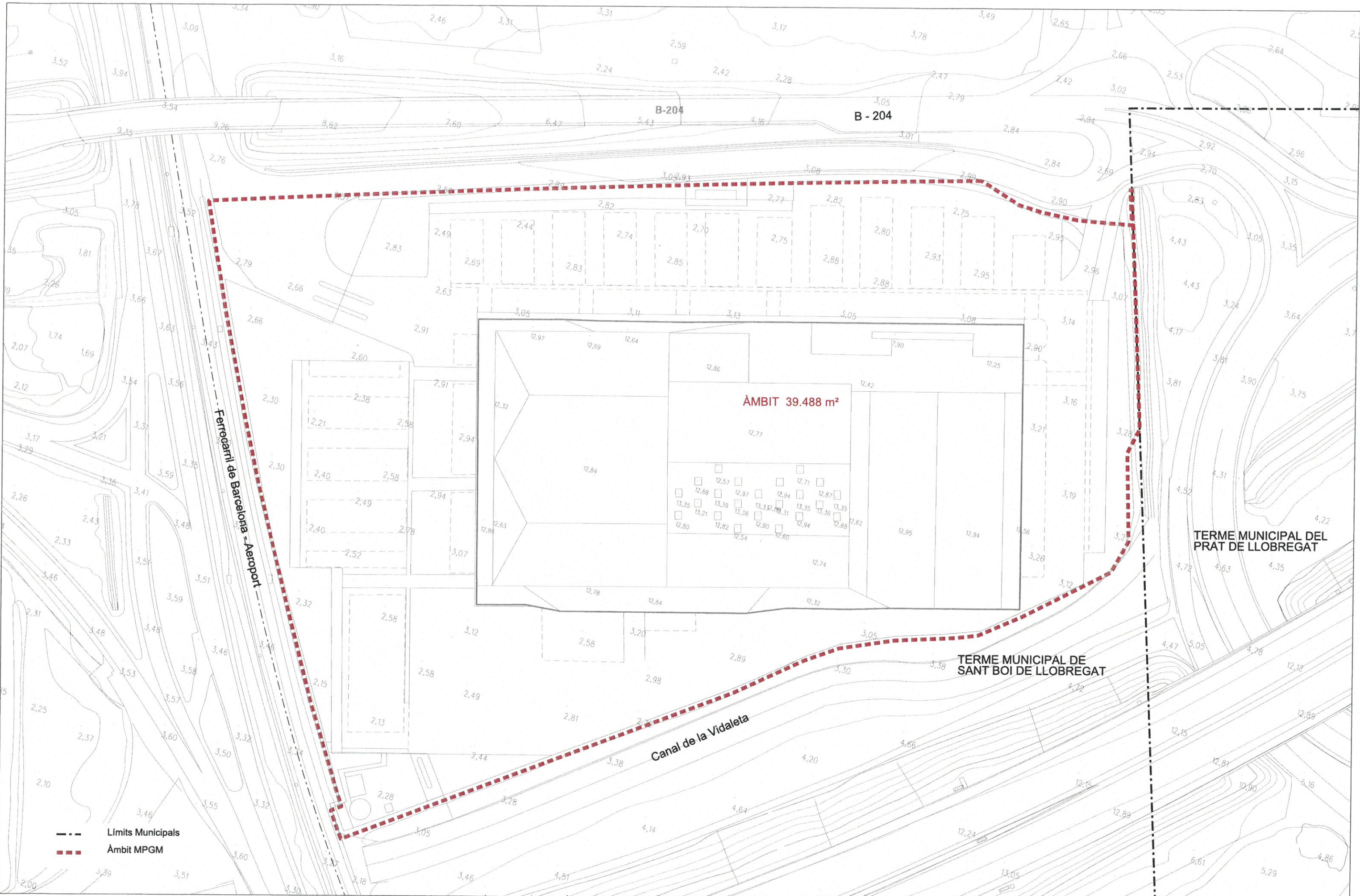
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

Ortofotoplànol

1.03



Codi: F150977_06/04/2018 F150977_103_Ortofotoplànol_AP_2000.dgn



Ferrocarril de Barcelona -Aeroport

Canal de la Vidaleta

ÀMBIT 39.488 m²

TERME MUNICIPAL DEL PRAT DE LLOBREGAT

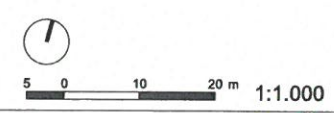
TERME MUNICIPAL DE SANT BOI DE LLOBREGAT

--- Límits Municipals
 - - - Àmbit MPGGM

Codi: F150977_04_Topografic_AP_1000.dgn



Erick Valdez
 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori

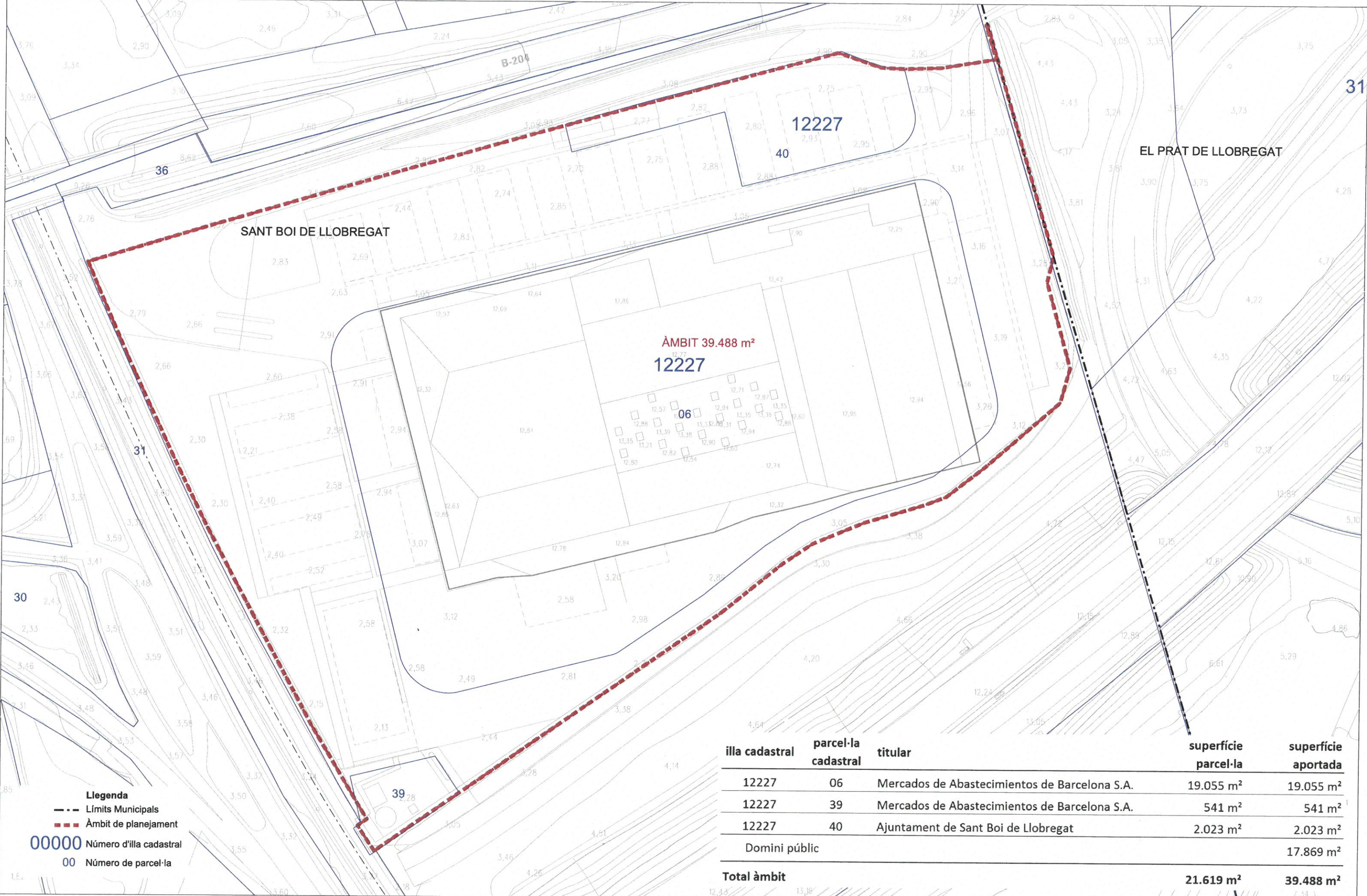


MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018

Topogràfic

1.04

BR
 BARCELONA REGIONAL
 AGENCIA D'ENDESVOLUPAMENT URBÀ



EL PRAT DE LLOBREGAT

SANT BOI DE LLOBREGAT

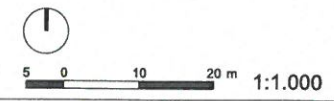
ÀMBIT 39.488 m²
12227

- Llegenda**
- Límits Municipals
 - Àmbit de planejament
 - 00000 Número d'illa cadastral
 - 00 Número de parcel·la

illa cadastral	parcel·la cadastral	titular	superfície parcel·la	superfície aportada
12227	06	Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.	19.055 m²	19.055 m²
12227	39	Mercados de Abastecimientos de Barcelona S.A.	541 m²	541 m²
12227	40	Ajuntament de Sant Boi de Llobregat	2.023 m²	2.023 m²
Domini públic				17.869 m²
Total àmbit			21.619 m²	39.488 m²



Erick Valdez
Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori



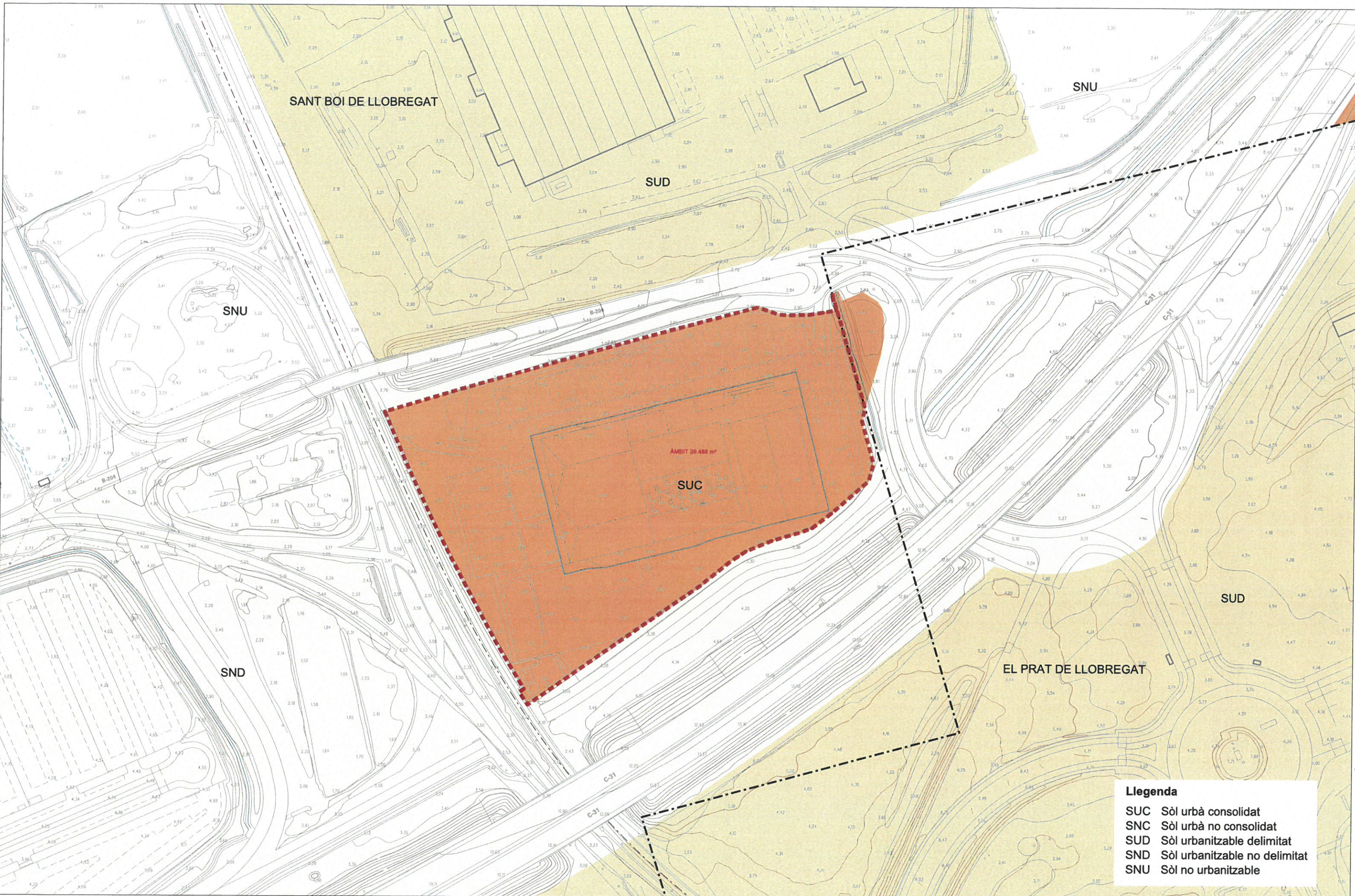
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^{aa} EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

Estructura de la propietat

1.05



Codi: F150977_05_Estructura_Propietat_AP_2000.dgn F150977_05_Estructura_Propietat_AP_2000.dgn 06/04/2018

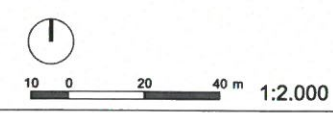


Llegenda

SUC	Sòl urbà consolidat
SNC	Sòl urbà no consolidat
SUD	Sòl urbanitzable delimitat
SND	Sòl urbanitzable no delimitat
SNU	Sòl no urbanitzable



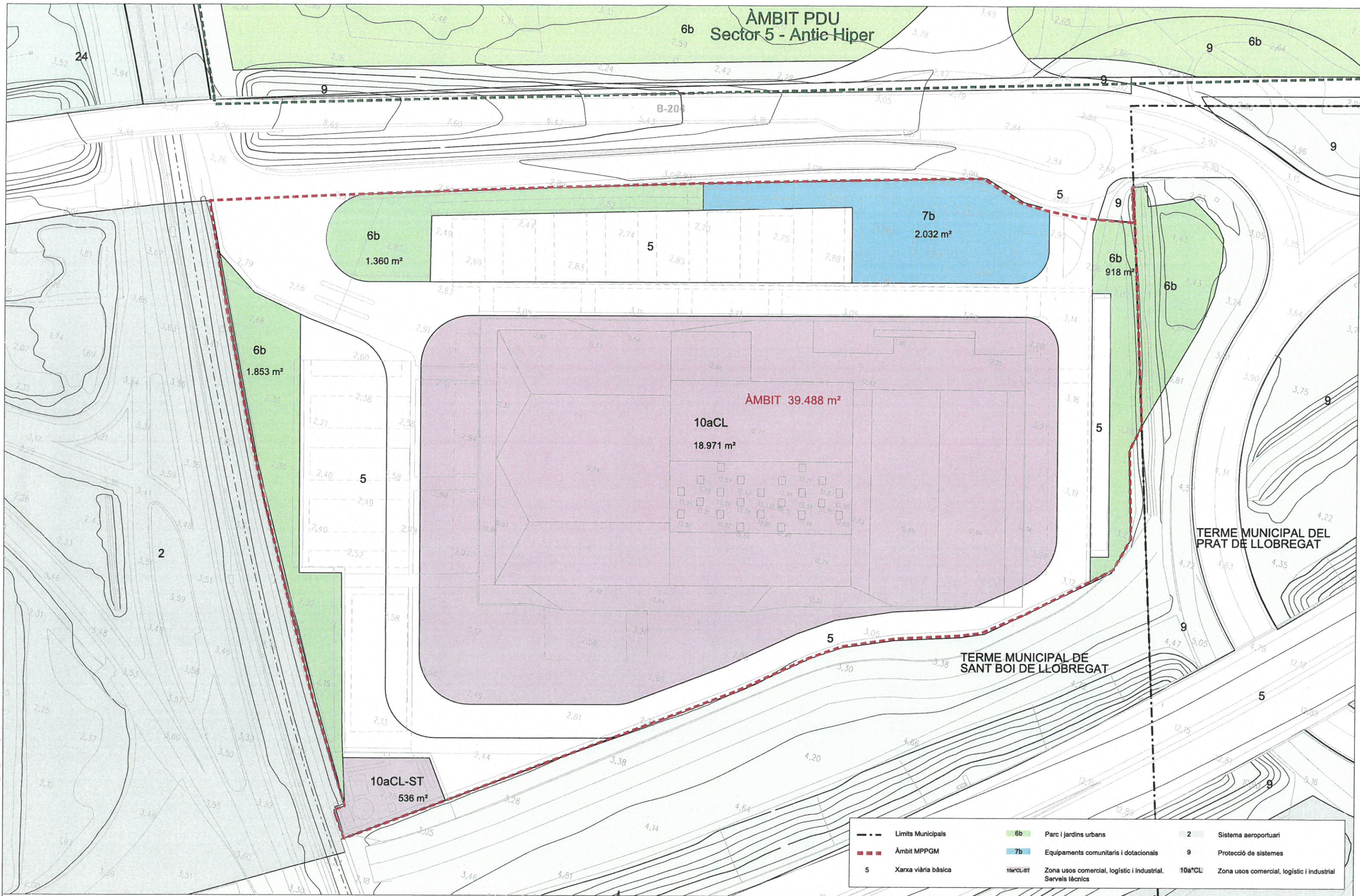
Erick Valdez
 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10ª EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018
1.06
 Classificació del sol



Codi: F150977_06/04/2018 F150977_07_PlaVigent_AP_1000.dgn



ÀMBIT PDU
Sector 5 - Antie Hiper

6b
1.360 m²

7b
2.032 m²

6b
1.853 m²

ÀMBIT 39.488 m²

10aCL
18.971 m²

6b
918 m²

10aCL-ST
536 m²

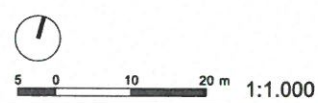
TERME MUNICIPAL DEL PRAT DE LLOBREGAT

TERME MUNICIPAL DE SANT BOI DE LLOBREGAT

	Limits Municipals		6b Parc i jardins urbans		2 Sistema aeroportuari
	Àmbit MPPGM		7b Equipaments comunitaris i dotacionals		9 Protecció de sistemes
	Xarxa viària bàsica		10aCL-ST Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics		10a*CL Zona usos comercial, logístic i industrial



Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

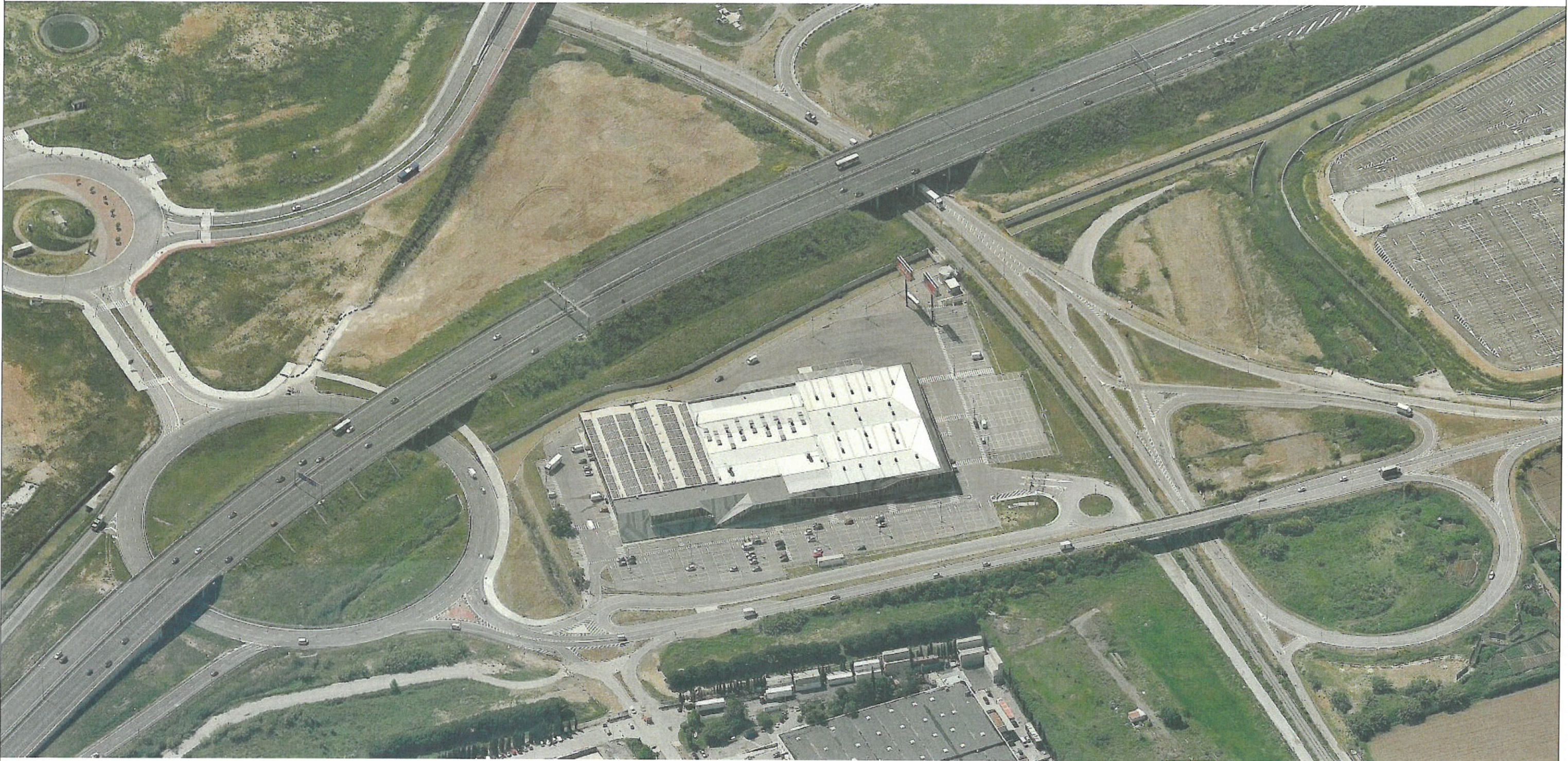
Planejament vigent. Qualificació del sòl

1.07

BR
BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA D'ENDESVOLUPAMENT URBÀ



Codi: F150977_09/04/2018 F150977_108_Vistes_Aerrees_AP.dgn



Codi: F150977_06/04/2018 F150977_08_Vistes_Aerrees_AP.dgn



01



02



03



04



05



06



07



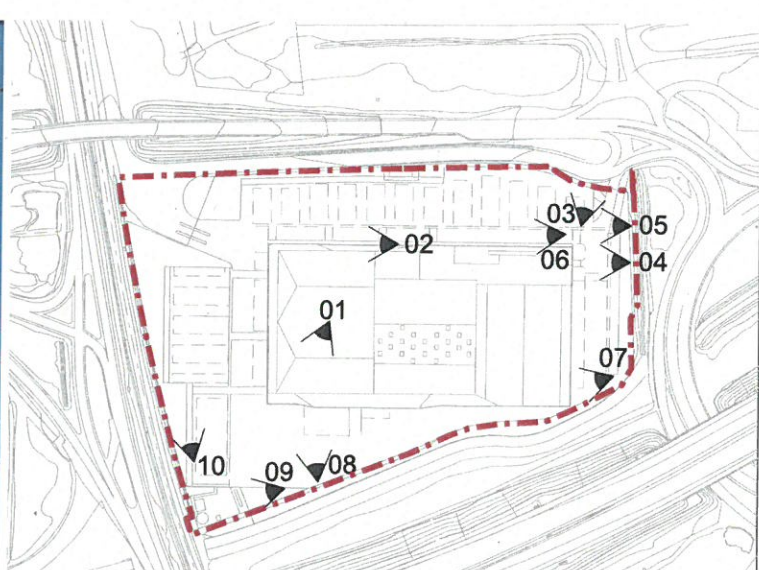
08



09



10



Codi: F150977_09_Reportatge_Fotografic_AP.dgn



Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

Reportatge fotogràfic

1.9a

BR

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



11



12



13



14



15



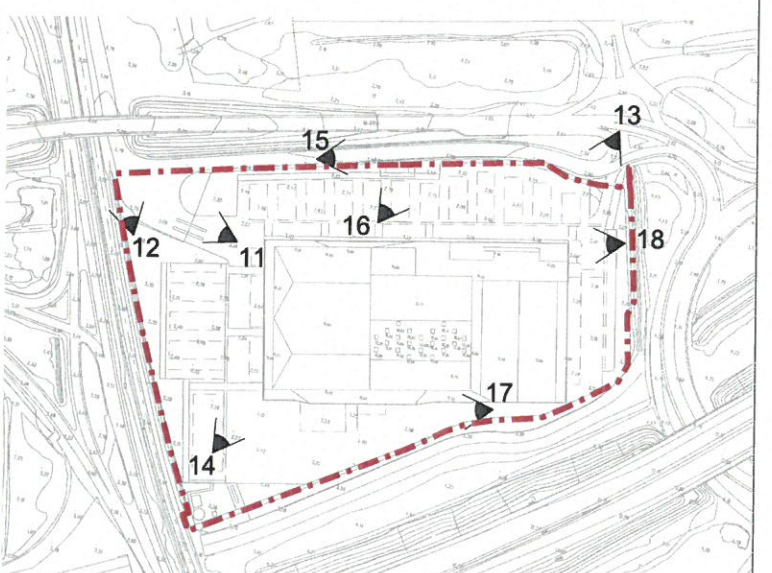
16



17



18



Codi: F150977_09_Reportatge_Fotografic_AP.dgn



19



20



21



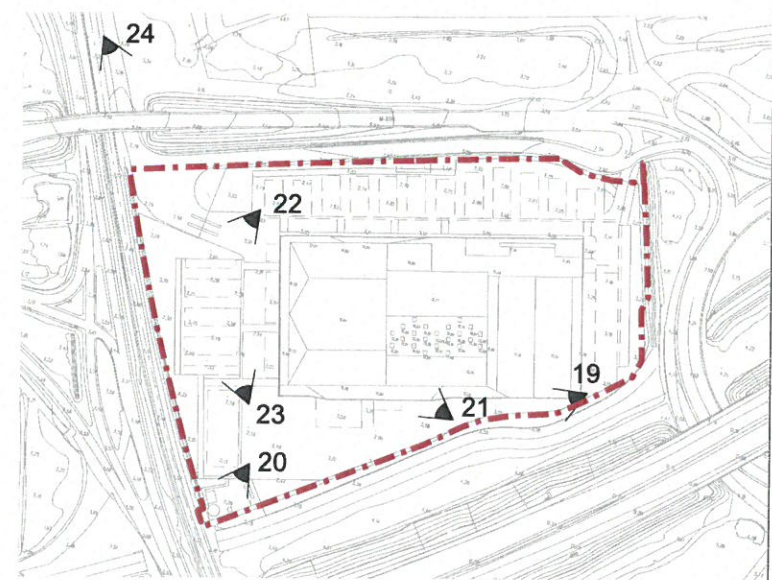
22



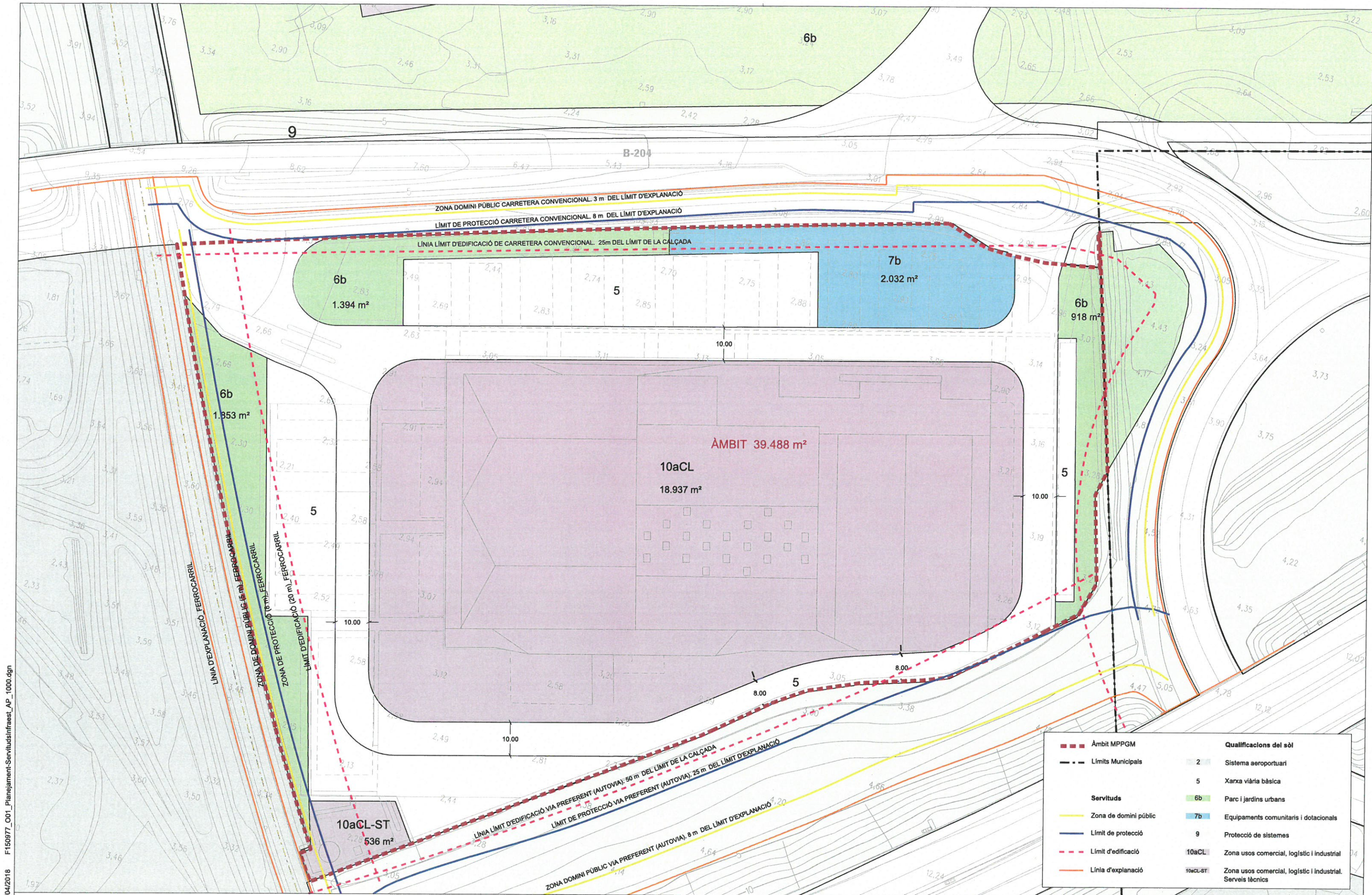
23



24



Codi: F150977_08_Reportatge_Fotografic_AP.dgn



	Àmbit MPPGM		Qualificacions del sòl
	Límits Municipals		2 Sistema aeroportuari
	Zona de domini públic		5 Xarxa viària bàsica
	Límit de protecció		6b Parc i jardins urbans
	Límit d'edificació		7b Equipaments comunitaris i dotacionals
	Línia d'explanació		9 Protecció de sistemes
			10aCL Zona usos comercial, logístic i industrial
			10aCL-ST Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics

Codi: F150977_001_Planejament-ServitudsInfraest_AP_1000.dgn



Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori

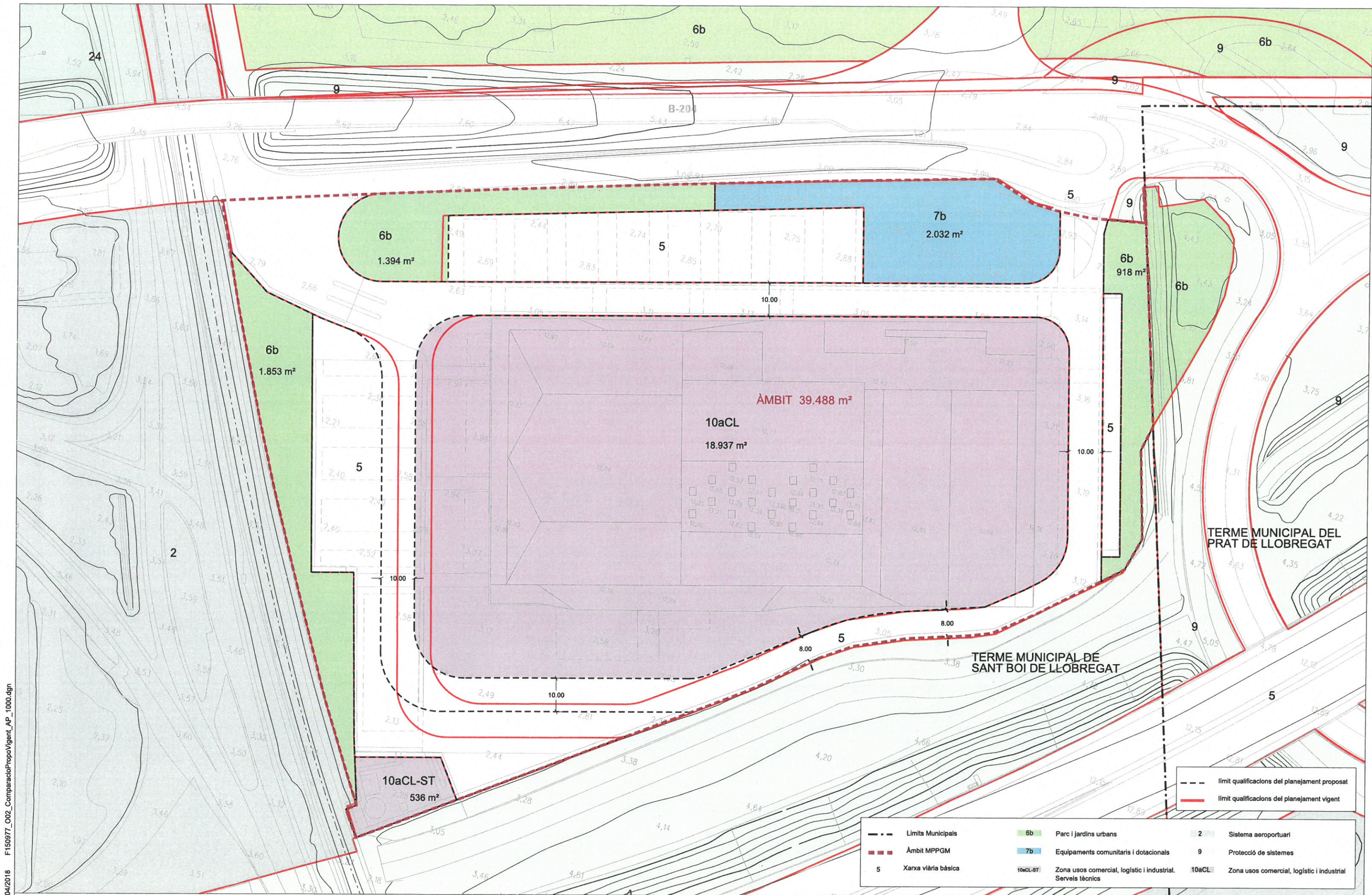


MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

Planejament proposat i servituds viàries i ferroviàries

0.01





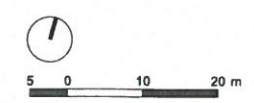
--- límit qualificacions del planejament proposat
 --- límit qualificacions del planejament vigent

--- Límits Municipals	6b Parc i jardins urbans	2 Sistema aeroportuari
--- Àmbit MPPGM	7b Equipaments comunitaris i dotacionals	9 Protecció de sistemes
5 Xarxa viària bàsica	10aCL-ST Zona usos comercial, logístic i industrial. Servels tècnics	10aCL Zona usos comercial, logístic i industrial

Codi: F150977_002_ComparacioPropoVigent_AP_1000.dgn



Erick Valdez
 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori

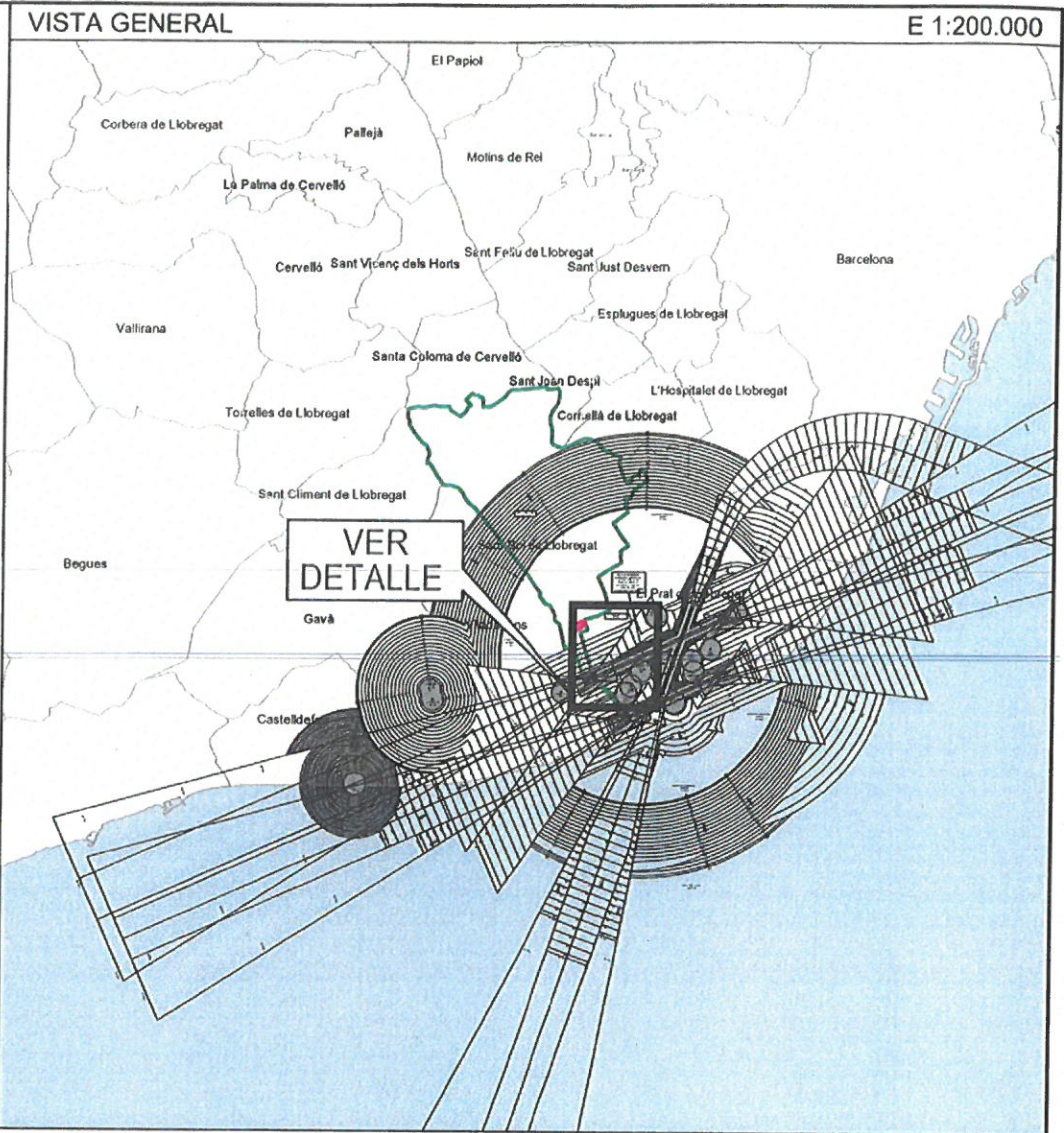
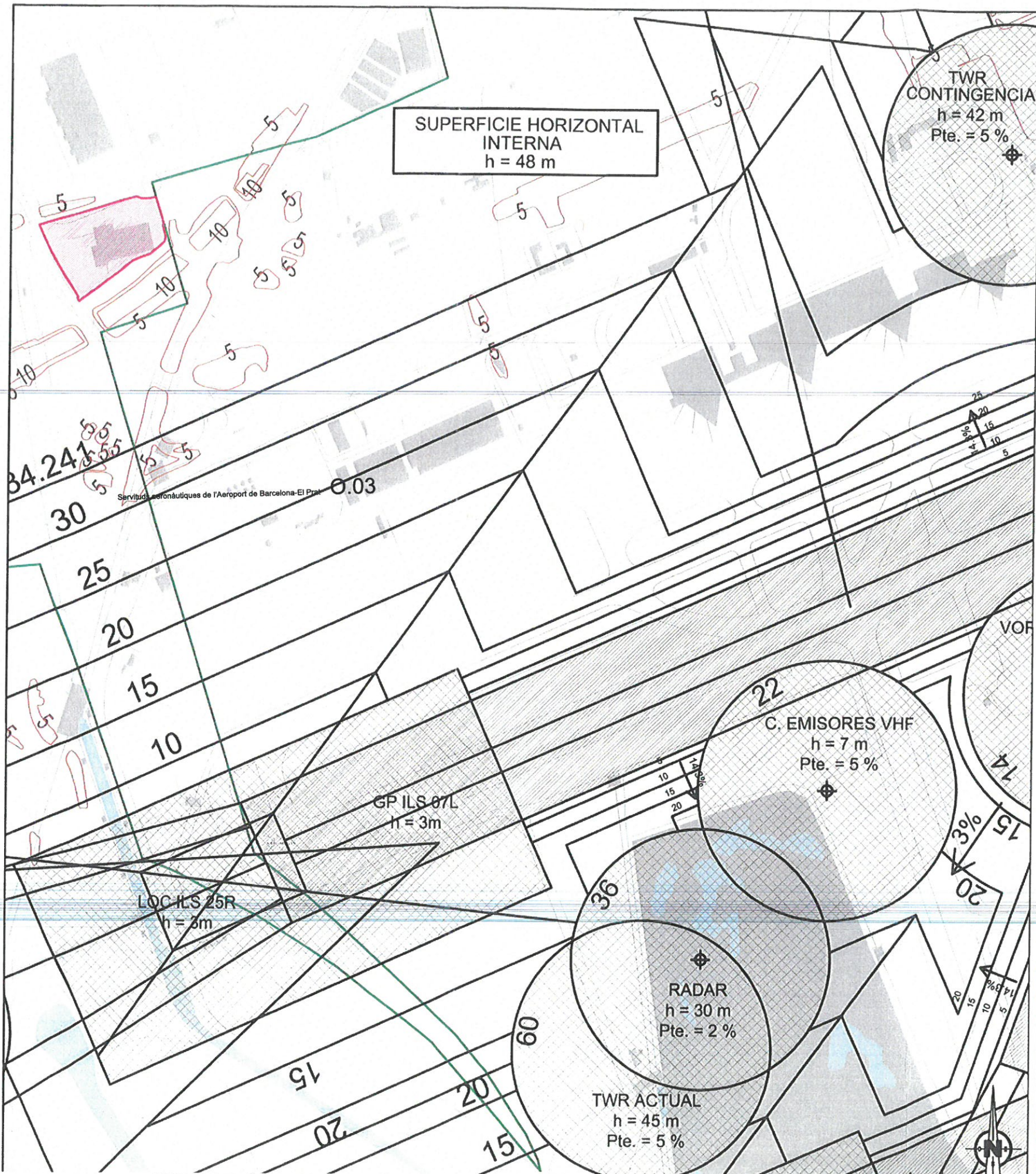


MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10^a* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018
 1:1.000 Comparació del planejament proposat amb el vigent

0.02

BR
 BARCELONA REGIONAL
 AGÈNCIA D'ENDESVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F150977_003_Servidums_Aeroport_AP_10000.dgn



LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

	50 SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURAS Y COTA DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
	ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
	25 CURVA DE NIVEL Y COTA DE TERRENO
	LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES
	TÉRMINO MUNICIPAL DE SANT BOI DE LLOBREGAT
	ÁMBITO DE ESTUDIO

	SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA	
AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT	
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	
SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	
REAL DECRETO 2051/2004	
ESCALA 1:10.000	FECHA OCTUBRE 2017
EXP. 170210	PLANO 2.1

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
 Abril 2018
0.03



Servidums aeronaútiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat

BR
 BARCELONA REGIONAL
 AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ
 Erick Valdez, arquitecte
 Cap de Planejament i Territori

DATUM ED-50 PROYECCIÓN UTM HUSO 31

Codi: F150977_004_Servituts_Inst-radioelectriques_AP_5000.dgn



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10* EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI
Abril 2018

Servituts de les instal·lacions radioelèctriques **0.04**

BR

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA D'ENDESA I DESENVOLUPAMENT URBÀ

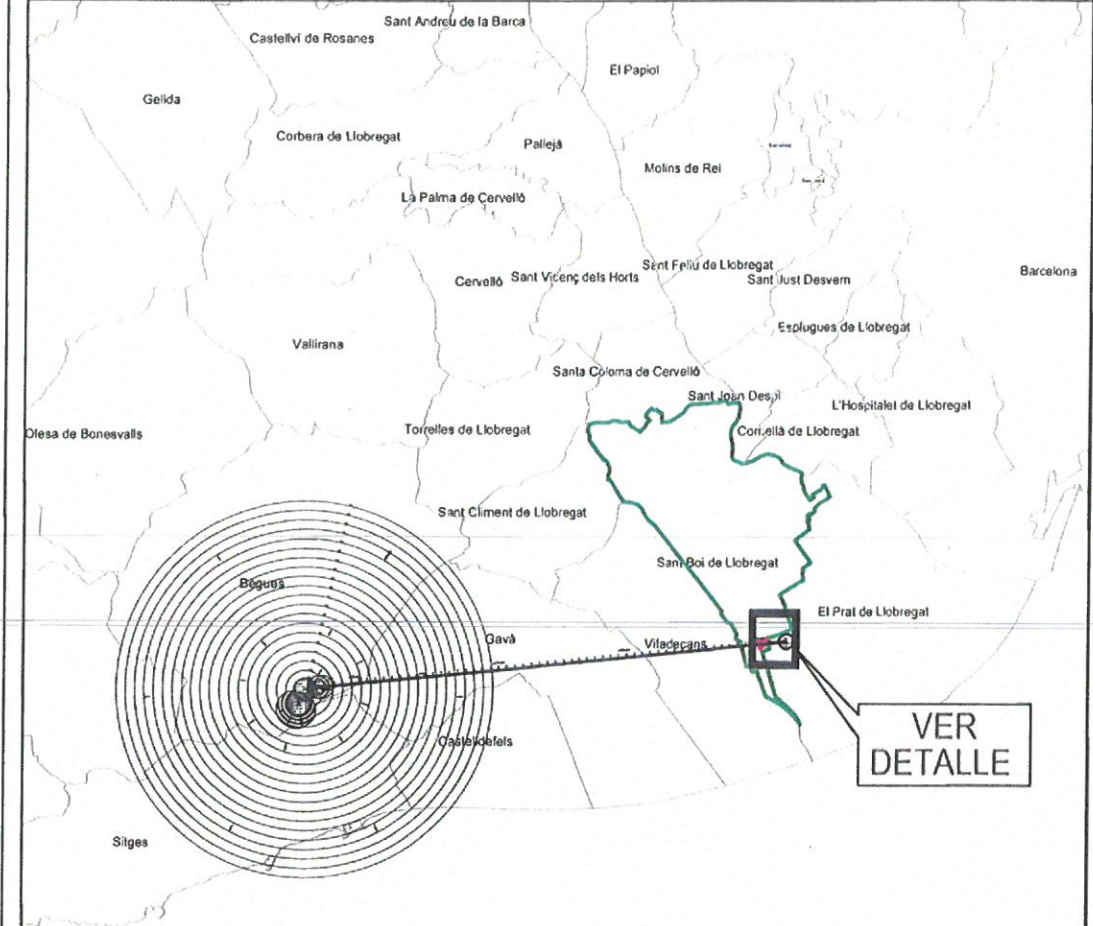
Erick Valdez, arquitecte
Cap de Planejament i Territori



DATUM ED-50
PROYECCION UTM
HUSO 31

VISTA GENERAL

E 1:200.000



VER DETALLE

LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

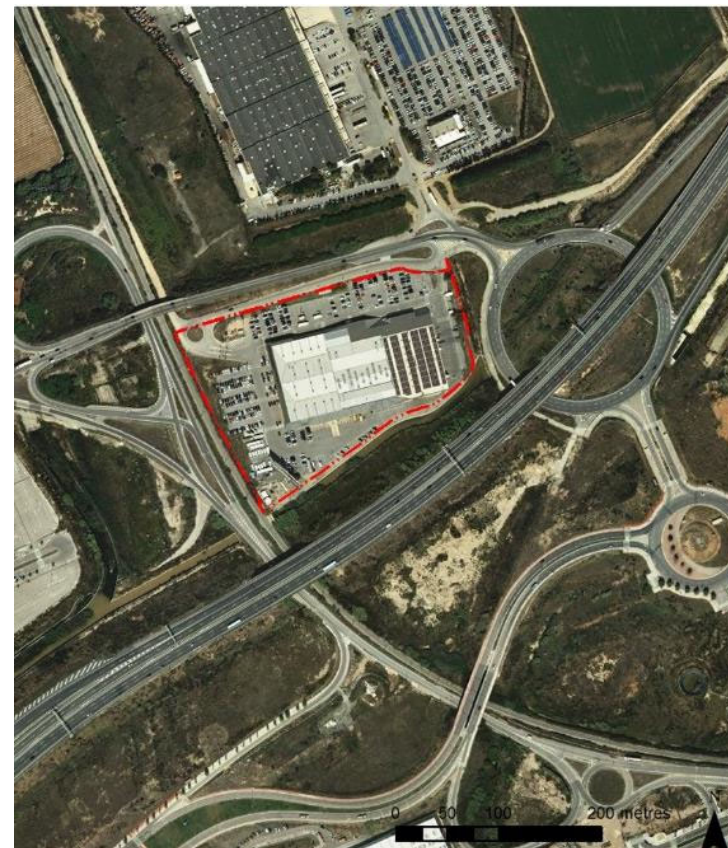
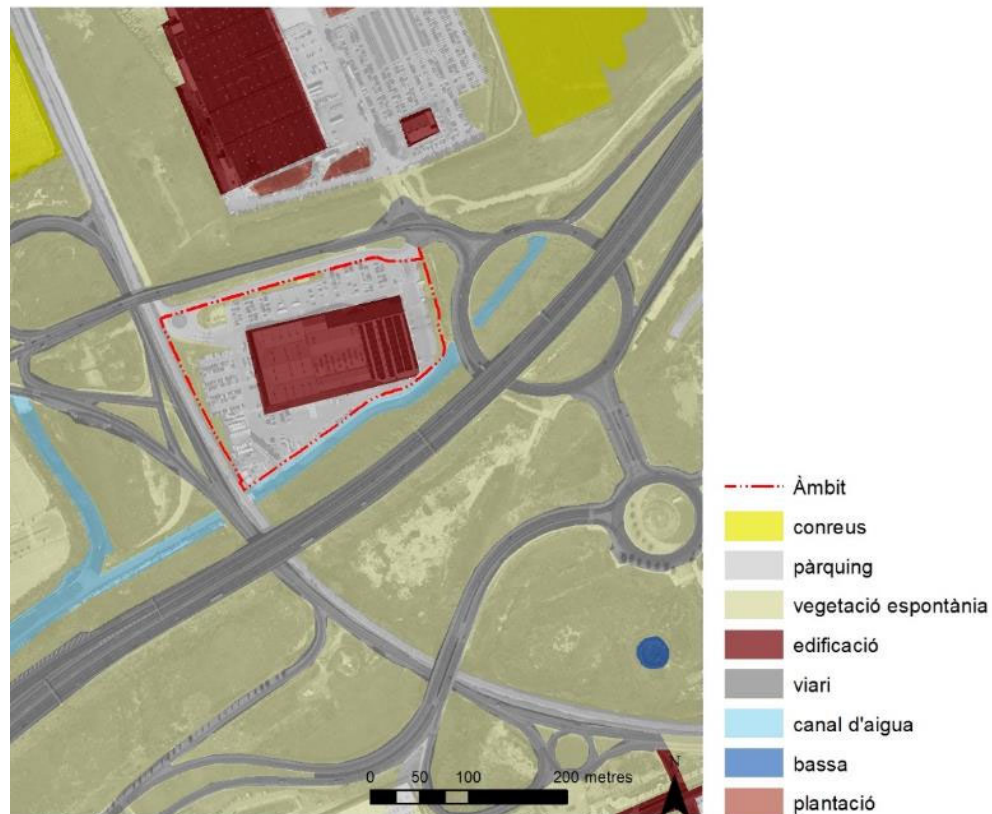
- 10** SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURAS Y COTA DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES
- TÉRMINO MUNICIPAL DE SANT BOI DE LLOBREGAT
- ÀMBITO DE ESTUDIO

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE	
		DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	
		SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA	
INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS			
SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS			
ENLACE HERTZIANO ENTRE BEGAS Y BARCELONA			
REAL DECRETO 2285/1986			
ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:5.000	OCTUBRE 2017	170210	2.2

ANNEX 1. FITXES COMPLEMENTÀRIES A LA JUSTIFICACIÓ DE LA NO NECESSITAT D'INFORME AMBIENTAL

Aspecte ambiental	Descripció i conclusions
-------------------	--------------------------

Ocupació del sòl



Àmbit

L'àmbit inclou un edifici, l'espai pavimentat utilitzat com a viari i pàrquing i una petita superfície de zona verda, tot i que la proposta no les modifica ni les afecta.

Conclusió: No s'afecten els valors de geomorfologia, el sòl fèrtil, la geologia, els cursos d'aigua, la hidrologia subterrània, la qualitat del paisatge, la biodiversitat de l'àmbit ni de l'entorn proper, ni tampoc sobre la connectivitat ecològica.

Paisatge



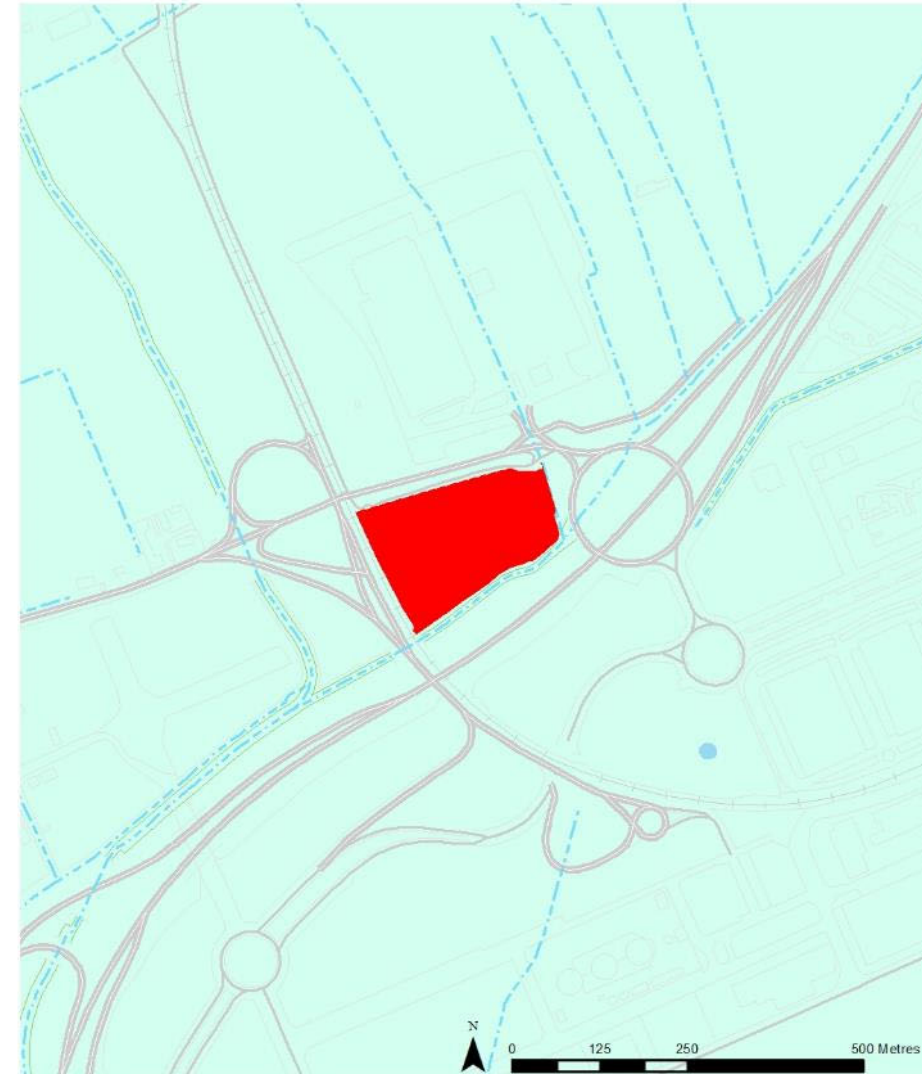
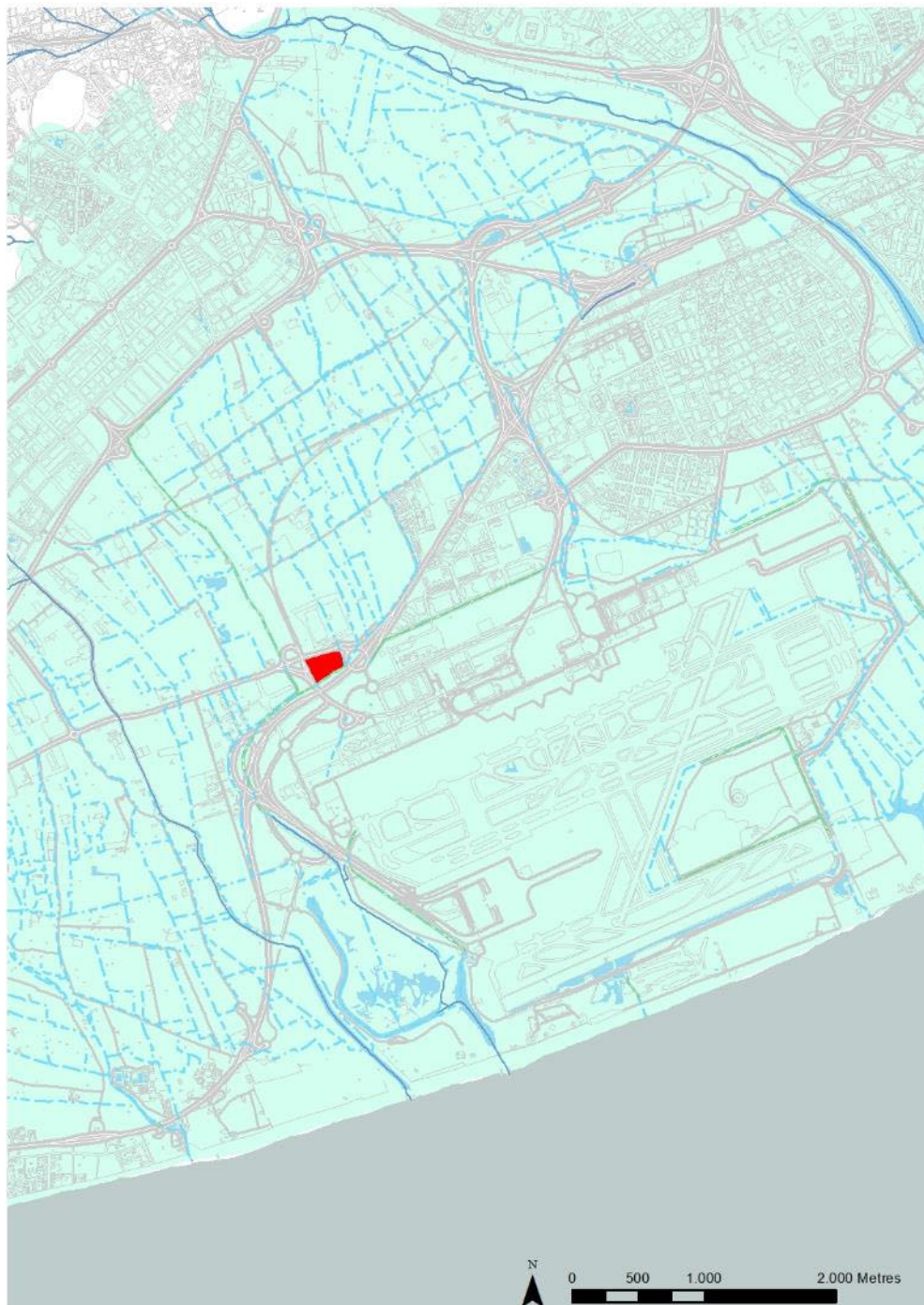
L'àmbit es situa en l'extrem del teixit industrial.

Conclusió: Un increment del 3,8% de l'edificabilitat i de 3 metres en alçada no afecta significativament la visibilitat ni la qualitat del paisatge.

Aspecte ambiental

Descripció i conclusions

Hidrologia



L'àmbit es situa en l'espai de transició entre les cobertures industrials i l'espai agrícola propi de la ocupació històrica del lloc. Tot i que no es detecten cursos d'aigua superficials dins de la parcel·la, sí que limita amb el canal de la Vidaleta, un dels drenatges de l'hemidelta del Llobregat, que recull les aigües dels canals lligats a l'activitat agrícola del Parc Agrari i de la riera Roja i desemboca a les immediacions de la Maresma de Filipines, a l'estany del Remolar i d'aquí, de forma natural, desemboca al mar. La Vidaleta està canalitzada amb formigó en bona part del seu recorregut. Ho està quan coincideix amb l'àmbit, en què és paral·lela a la C-31 i, posteriorment, a la B-22 i fins el moment en què drena a l'Estany del Remolar.

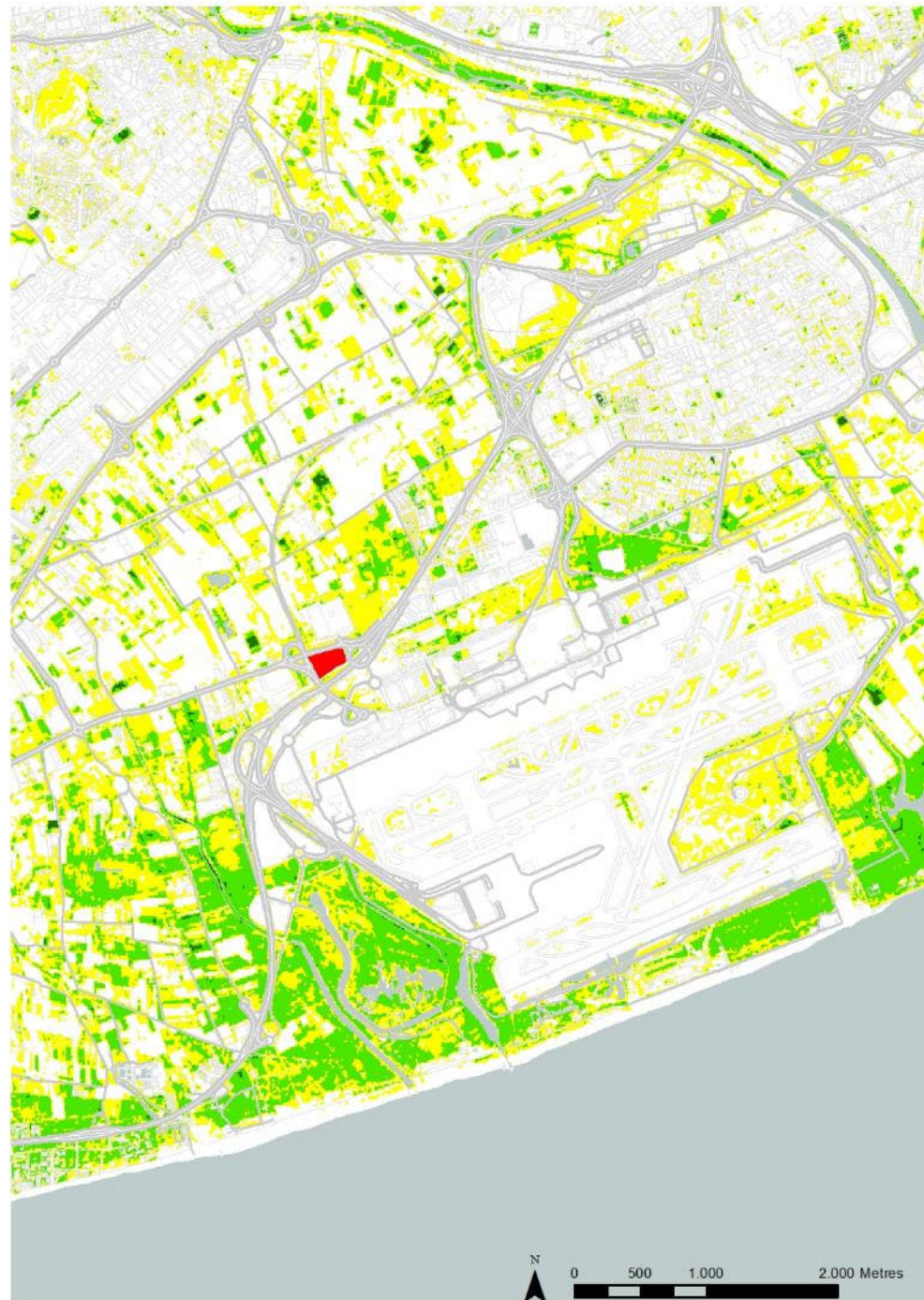

Pel que fa la hidrologia subterrània, en el sistema deltaic detrític del riu Llobregat s'hi localitzen dos aquífers: el superficial i el profund, separats entre ells per una falca de llims i argiles de prodelta, amb espessor creixent en direcció al mar. Estan classificats pel Decret 328/1988. S'estableix un règim d'explotació pels aquífers del Delta (amb constitució de comunitat d'usuaris).

Conclusió: el fet que la proposta no incrementi el sòl pavimentat actual ni s'estengui cap al canal de la Vidaleta ni n'ocupi els terrenys, fa que no s'afecti significativament la hidrologia superficial ni subterrània.






Aspecte ambiental

Descripció i conclusions

Biodiversitat: Índex NDVI


 Àmbit Índex NDVI

Valor

-  Pavimentat
-  0 - 0.2: Denudat
-  0.2 - 0.4: vegetació dispersa i poc vigorosa
-  0.4 - 0.6: vegetació abundant i vigorosa
-  0.6 - 1: vegetació molt densa i vigorosa

El Delta del Llobregat té valors alts de biodiversitat però l'entorn proper té valors baixos.

Índex NDVI: Un bon indicador de la vigorositat i/o densitat de la vegetació és el *Normalized Difference Vegetation Index* (NDVI). Valors alts de l'índex indiquen major vigorositat o densitat. Nivells de NDVI alts a les zones humides litorals, als espais fluvials amb presència de vegetació, i a algunes parcel·les del Parc Agrari del Baix Llobregat i el marge esquerre del riu. A l'entorn de Mercabarna Flor l'índex té valors baixos, propis de sòls denudats amb vegetació escassa, i està envoltada de valors entremitjos, de vegetació dispersa, poc vigorosa, de cobertures herbàcies.

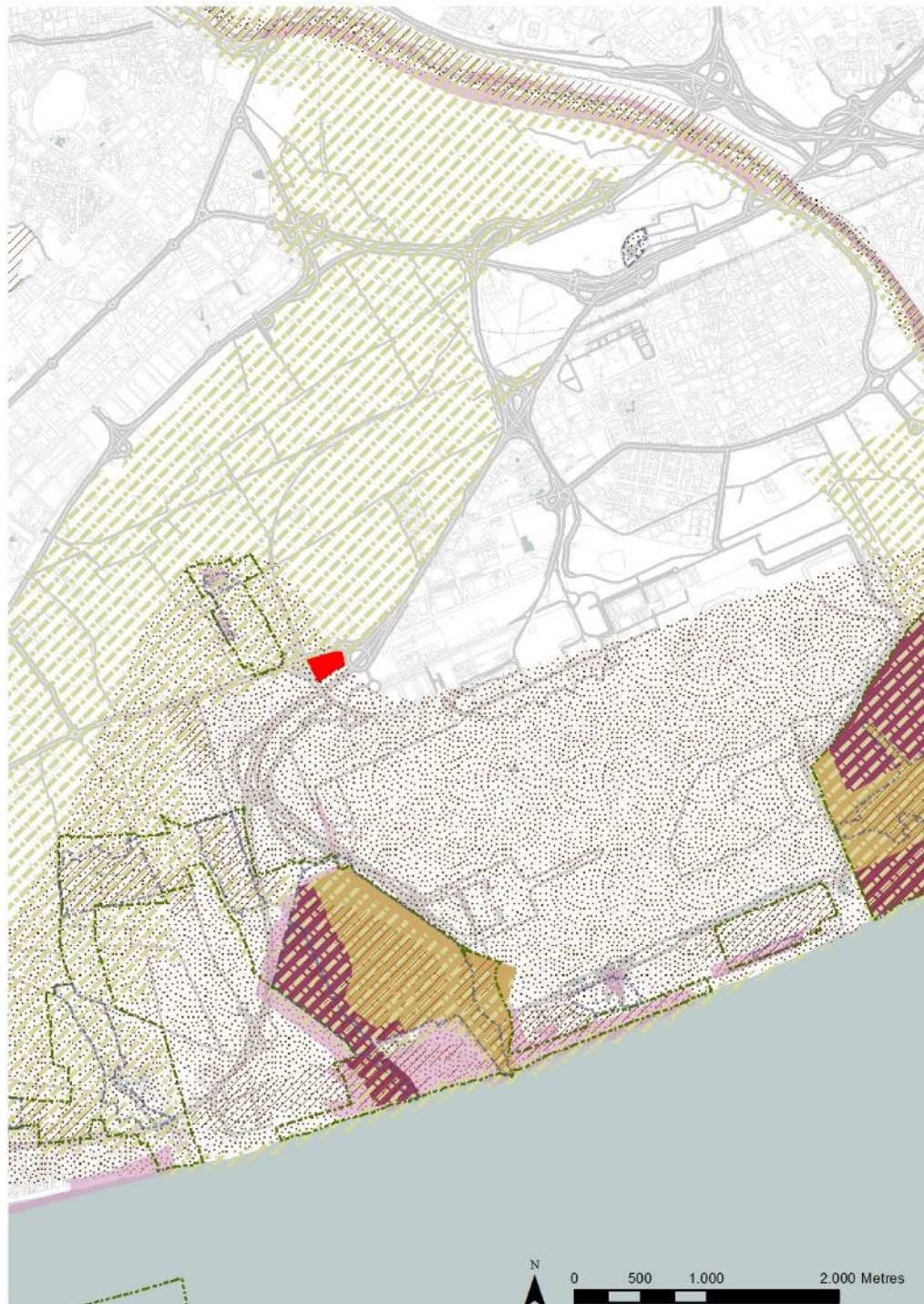
Conclusió: Tot i que l'espai es situa proper a espais amb valors entremitjos, l'entorn proper té valors baixos, i l'abast de la modificació no els modifica.

En tot cas, en aquest document es fan propostes destinades a millorar la biodiversitat de l'àmbit.

Aspecte ambiental

Descripció i conclusions

Biodiversitat: Proteccions



- Àmbit
- Hàbitats d'interès comunitari
- Zones humides inventariades
- PEIN/Xarxa Natura 2000
- Àrees prioritàries d'aus amenaçades
- Àrees d'interès florístic i faunístic
- Espais Oberts del PTMB**
- Protecció Especial
- Espais Naturals de Protecció Especial**
- Reserva Natural Parcial
- Zona de Protecció

L'espai estricte de l'àmbit no té cap protecció legal en relació a la biodiversitat, tot i estar proper a llocs protegits especialment amenaçats i vulnerables tenint en compte les pressions de l'entorn: Xarxa Natura 2000, Pla d'Espais Naturals, i Protecció Territorial del Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Es situa entre:

- El Parc agrari del Baix Llobregat, inclòs a la Xarxa de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona i al PTMB és el gran espai agrícola productiu de l'entorn metropolità.
- Les reserves del Delta del Llobregat, incloses al PEIN i la Xarxa Natura 2000 i al PTMB, representen les àrees humides més grans de l'entorn metropolità.

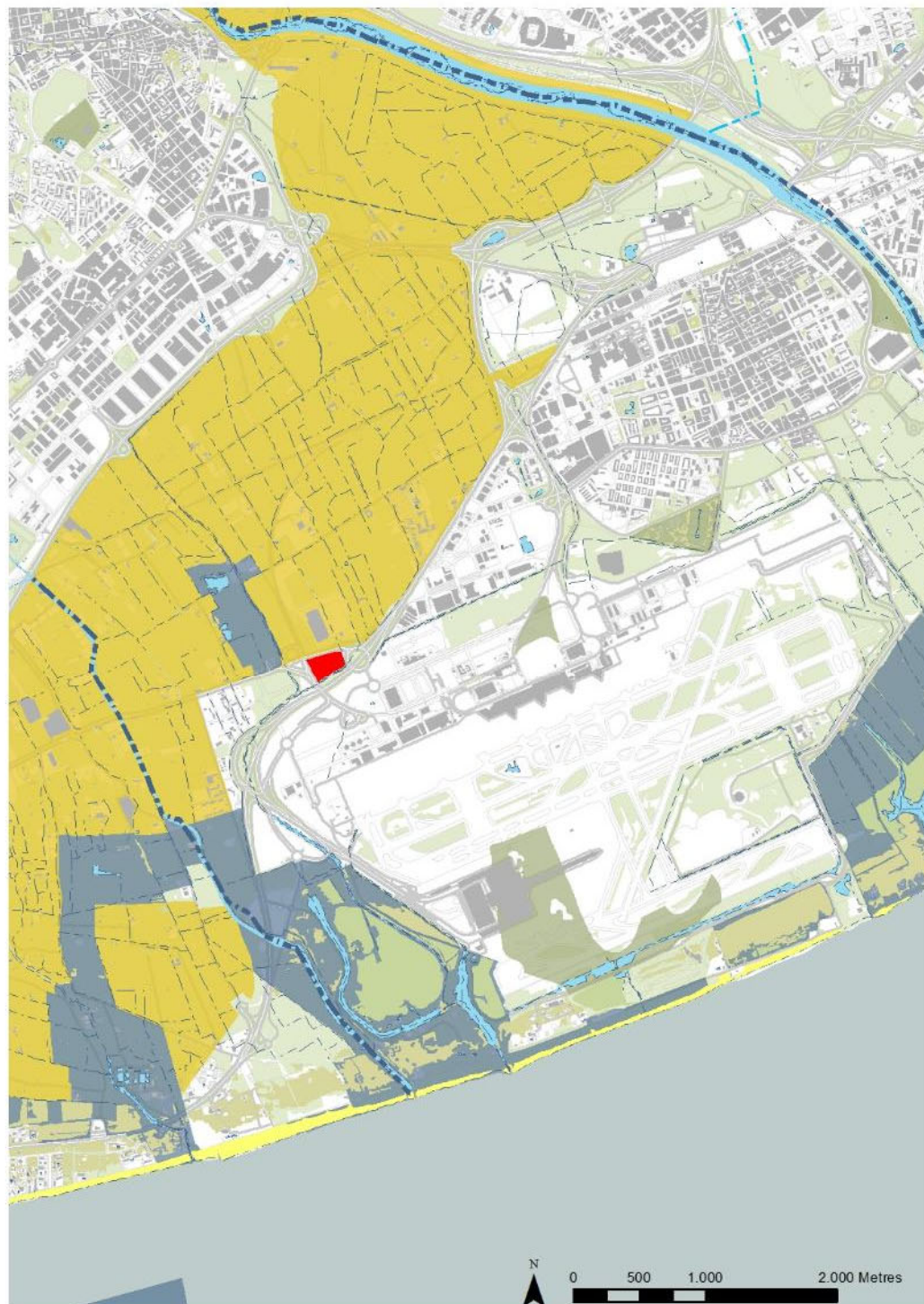
Altres reconeixements de biodiversitat, tot i que no estrictament proteccions legals però sí espais d'atenció, detectats a l'entorn són: Hàbitats d'interès comunitari, Zones humides inventariades (en compliment de la Directiva Marc de l'Aigua), àrees d'interès florístic i faunístic (inclou doncs flora i fauna amenaçades) i àrees prioritàries d'aus amenaçades (espais on les aus amenaçades poden dur les tasques de reproducció, alimentació, dispersió i concentració local). En aquest darrer cas, l'àmbit està inclòs en la zona cartografiada.

Conclusió: tot i que l'entorn té reconeixements alts en relació a la biodiversitat, no consta cap protecció dins de l'àmbit. Considerant l'abast de la modificació en relació als usos i increment d'edificabilitat previstos, no s'afecten els valors de protecció de biodiversitat.

Aspecte ambiental

Descripció i conclusions

Connectivitat ecològica



La connectivitat entre el Llobregat i el mar i les zones humides del Delta en aquest entorn s'estableix a partir dels espais lliures i dels drenatges superficials. Bàsicament, consisteix en els espais oberts del Parc Agrari del Llobregat, les zones humides i els espais de la Xarxa Natura 2000 i es vehicula a través de la xarxa de drenatge de l'hemidelta, una xarxa complexa de canals i regs, alguns d'ells formigonats, com és el cas del canal de la Vidaleta.

La xarxa es completa amb els parcs i jardins urbans i es reforça potencialment amb espais vegetats que acompanyen les infraestructures (les zones verdes viàries), que esquitxen tot el territori, establint una malla potencialment contínua. És a dir, aquests espais verds viaris ofereixen llocs d'oportunitat per a la connexió ecològica si es treballen en els punts crítics, ja que actualment estan fragmentats.

En l'entorn directe, la continuïtat de les zones verdes està molt afectada per la mida, l'alta mobilitat i els desnivells associats a les infraestructures que rodegen l'espai i al creixement de l'Aeroport, tot i això, el canal de la Vidaleta es pot considerar un corredor que amb els espais verds adjacents conformaria un àrea que connectaria les àrees agrícoles i la zona humida situada al nord-oest de l'àmbit, dins del Parc Agrari, amb els aiguamolls a tocar de mar, totes dues peces incloses al l'espai protegit dels aiguamolls del Delta del Llobregat.

La proposta no afecta directament el canal ni tampoc la seva actual capacitat connectora, ja que el límit es separa fins a 7m del calaix i a més el marge dret està tot pavimentat.

Conclusió: el fet de no ocupar zones verdes ni directament els canals fa que la proposta no afecti significativament la connectivitat territorial d'aquest lloc. De tota manera, en aquest document es fan propostes que poden millorar les condicions de connectivitat associades al canal de la Vidaleta.

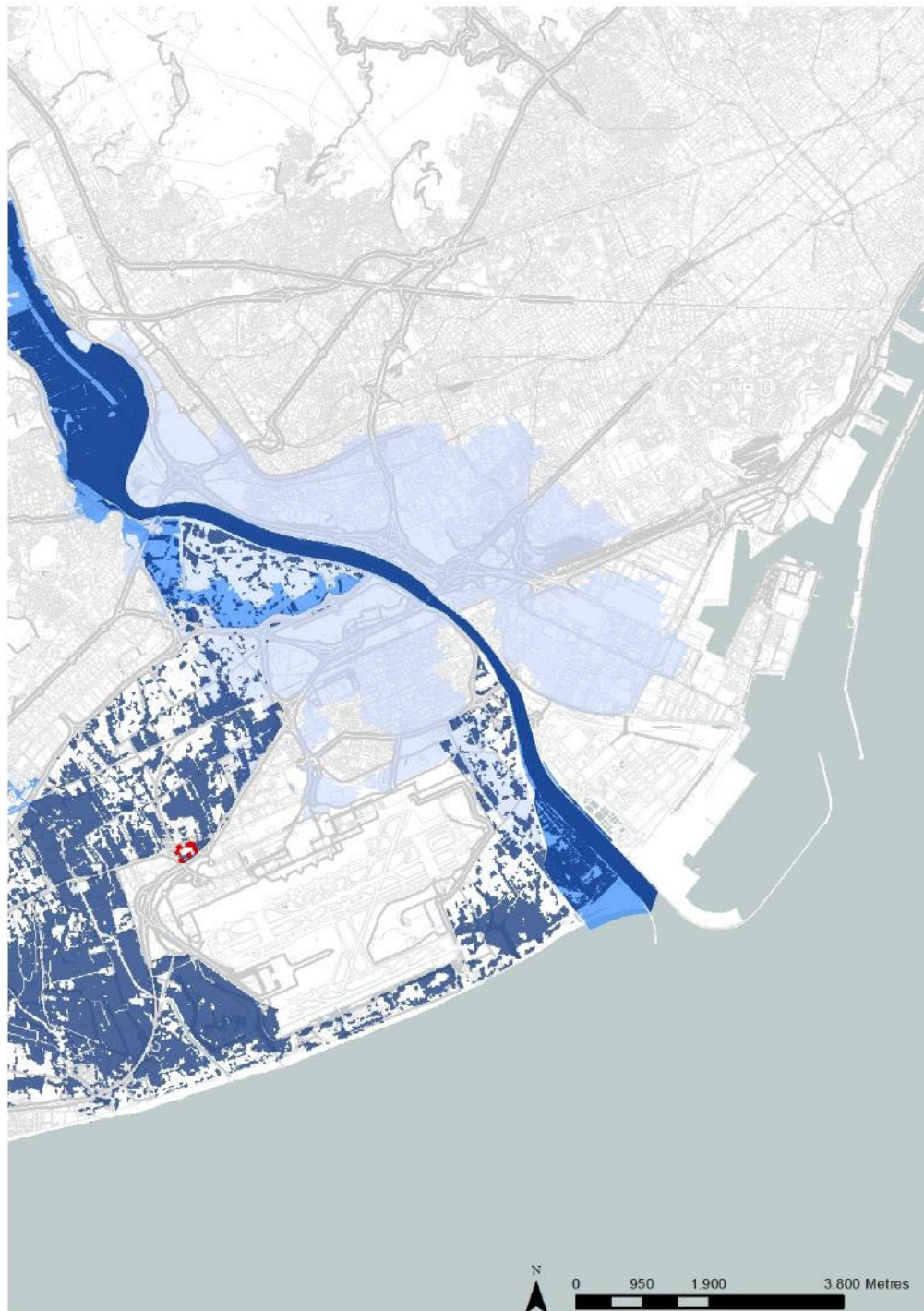
Aspecte ambiental

Descripció i conclusions

Risc d'inundabilitat

L'espai edificable de la proposta està fora de la zona inundable, tot i que sí són inundables els terrenys adjacents corresponents als accessos i al pàrquing. Aquests es troben en una zona d'inundació amb període de retorn de 50 anys de les rieres de l'hemidelta del Llobregat. Aquesta inundabilitat s'associa al baix pendent del territori i a un drenatge insuficient d'aquestes rieres i sèquies, per la qual cosa s'estima que les velocitats i el calat no han de ser massa alts. De fet, la inundabilitat deguda a les rieres de l'hemidelta no està inclosa en la Planificació d'Espais Fluvials perquè no es considera prioritària.

Conclusió: considerant que la proposta no supera el límit estricte edificat, no hi ha afectació sobre la inundabilitat.



- Àmbit
- Període de retorn de 50 anys
- Període de retorn de 100 anys
- Període de retorn de 500 anys

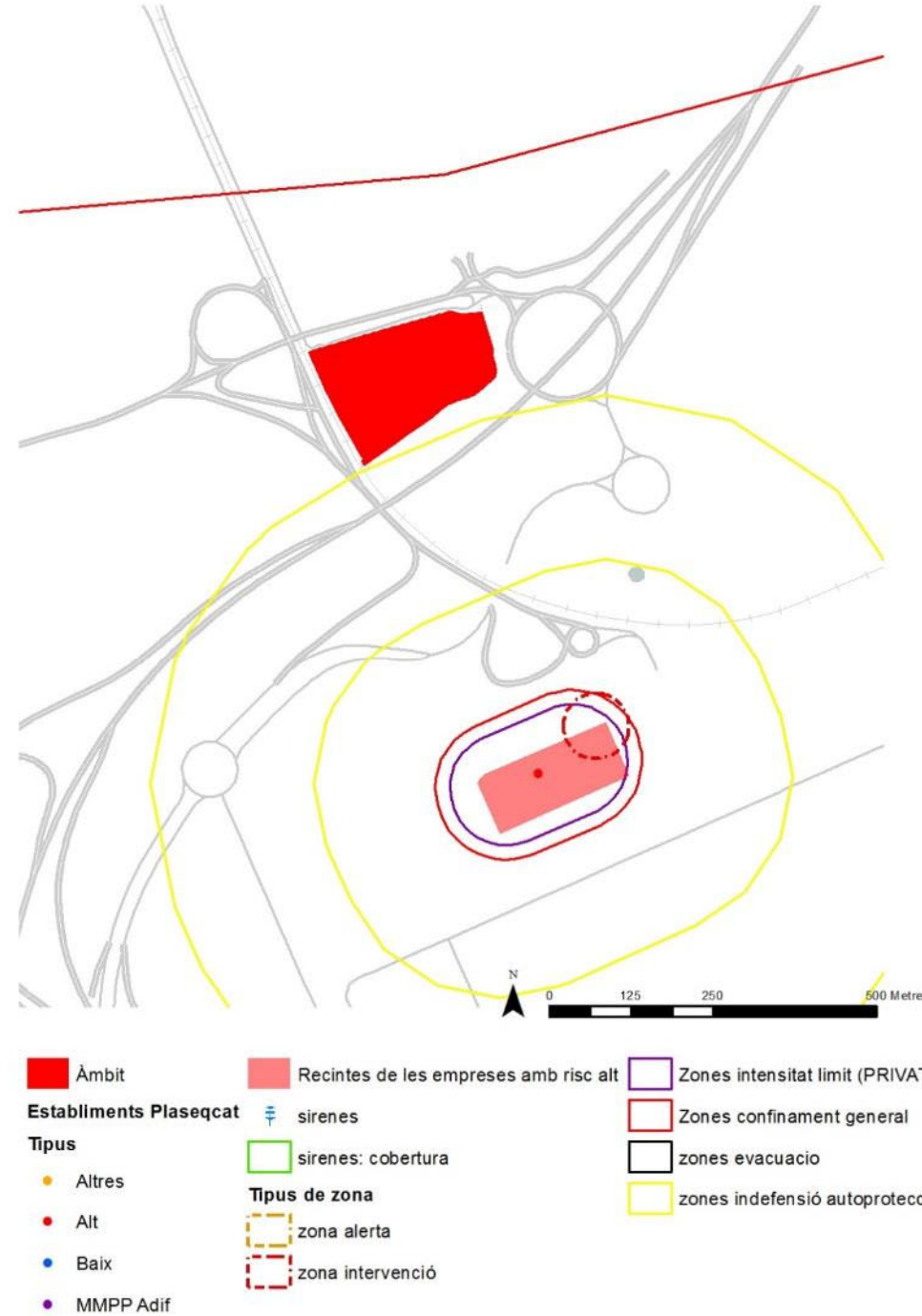
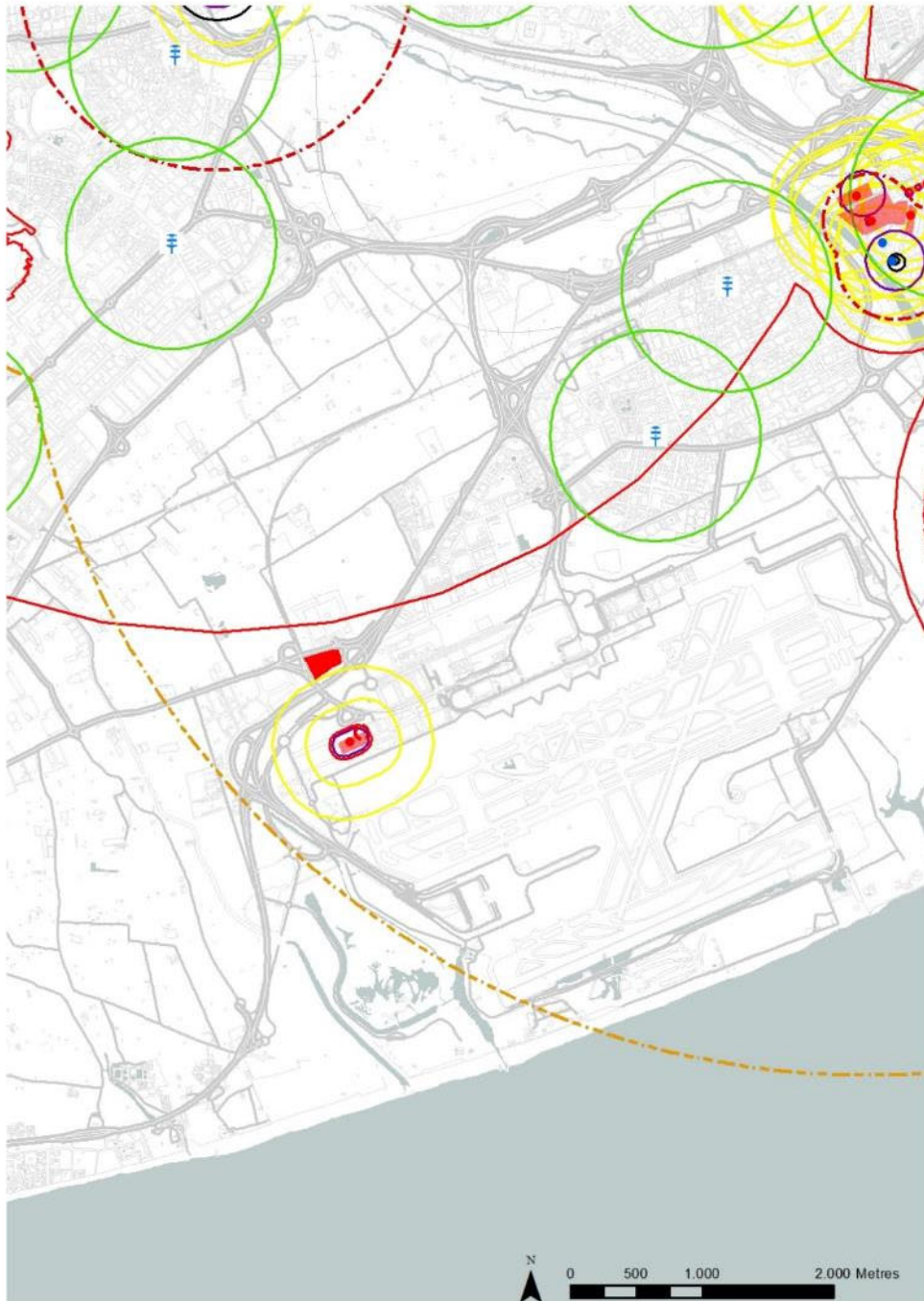
Aspecte ambiental

Risc químic per establiments industrials (Pla d'emergència exterior del sector químic de Catalunya: Plaseqcat)

Descripció i conclusions

L'àmbit està proper a establiments industrials inclosos al Plaseqcat de risc químic, el més proper, el dipòsit de CLH Aviación, SA, però tot i això, està fora de les àrees de confinament, evacuació, intensitat límit i d'indefensió d'autoprotecció. S'inclou en la zona d'alerta, que és compatible amb l'activitat.

Conclusió: la proposta és compatible amb el risc químic per establiments industrials.



Aspecte ambiental

Risc per transport de matèries perilloses

Descripció i conclusions

El municipi està afectat pel risc de transport de matèries perilloses per carretera i per ferrocarril.

En el cas de la zona d'estudi, es troba a més de 500 m de les carreteres i vies incloses en el Transcat (Pla Especial d'emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya) i per tant fora de la Zona genèrica d'afectació per risc per transport de matèries perilloses. Les vies més properes en relació a aquest risc són la B-22/C-32b (a 1,5 km) i la C-32 (a 2,3 km), considerades de risc mig. La via de tren inclosa al Transcat més propera es situa a més de 5 km i té un risc molt alt.

Conclusió: la proposta és compatible amb aquest risc.



ANNEX 2. NOTA REGISTRAL DE LA PROPIETAT DE LA FINCA 51076 DE SANT BOI DE LLOBREGAT, OBJECTE DE LA PRESENT MODIFICACIÓ PUNTUAL DE PGM.REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE SANT BOI DE LLOBREGAT
NOTA INFORMATIVA DE DOMINIO Y DE CARGASPágina 1 de 2
Fecha 4/6/2010REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE SANT BOI DE LLOBREGAT
NOTA INFORMATIVA DE DOMINIO Y DE CARGASPágina 2 de 2
Fecha 4/6/2010

IDUFIR: 08102000690853

Finca: 51076 de Sant Boi Llobregat
Creada por ReparcelaciónDATOS REGISTRALES

Tomo 2068 Libro 1391 Folio 115

DESCRIPCION

URBANA.- Finca adjudicada A; discontinua, situada al terme municipal de Sant Boi de Llobregat i es troba dins de l'àmbit del Polígon d'actuació únic delimitat al Pla Parcial d'Ordenació del Sector corresponent a la zona 10A, en l'entorn del sistema aeroportuari dels municipis de Sant Boi de Llobregat i El Prat de Llobregat, amb una superfície de **dinou mil cinc-cents set** metres quadrats, en la que existeix un **EDIFICI o NAU INDUSTRIAL**, de planta BAIXA i ALTELL, de superfície vuit mil cinc-cents tres metres trenta decimetres quadrats i la segona, mil tres-cents cinquanta metres quadrats, destinades ambdues a exposició, manteniment, taller, oficines i demés dependències d'una Estació de Servei Nàutic-Turístic. Està formada per dues porcions de terreny de forma poligonal irregular, que son el resultat d'una unitat orgànica d'explotació. La **PRIMERA PORCIÓ** ocupa una extensió superficial de **divuit mil nou-cents setanta-un** metres quadrats i la **SEGONA de cinc-cents trenta-sis** metres quadrats. **LLINDARS:** la **PRIMERA PORCIÓ:** **NORD:** En una línia aproximada de 189'07 metres, amb la finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació; **EST:** En una línia aproximada de 70'30 metres, amb la mateixa finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació; **SUD:** En una línia aproximada de 199'66 metres, amb la mateixa finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació; **OEST:** En una línia aproximada de 115'75 metres, amb la mateixa finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació. La **SEGONA PORCIÓ:** **NORD:** En una línia aproximada de 25'30 metres, amb la finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació; **EST:** En una línia aproximada de 13'25 metres, amb la mateixa finca resultant 4 del present Projecte de Reparcel.lació; **SUD:** En una línia aproximada de 36'03 metres, amb el límit del Polígon; **OEST:** En una línia trencada aproximada de 12'96 metres, amb la finca resultant 2 del present Projecte de Reparcel.lació i en una altra línia de 10'04 metres, amb el límit del Polígon. **QUALIFICACIÓ:** La finca està qualificada com zona d'usos comercials, logístics i industrials, clau 10A*CL amb una edificabilitat de quinze mil sis-cents sis metres quadrats de sostre. **QUOTA:** El percentatge de participació atribuït es del cent per cent.

TITULARES ACTUALES

Consta a favor de la companyia mercantil **MERCADOS DE ABASTECIMIENTOS DE BARCELONA, S.A. -MERCABARNA-**, por título de adjudicación por su aportación al expediente de Reparcelación del Polígono de Actuación Único delimitado al „Pla Parcial d'Ordenació del Sector corresponent a la zona 10A de l'Entorn del Sistema Aero-Portuari dels municipis de Sant Boi de Llobregat i El Prat de Llobregat“, según sendas certificaciones emitidas, una por la Secretaría Accidental del Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat en fecha 18 de Marzo de 2.010 con el Visto Bueno del Teniente Alcalde del Area de Actuación de Política del Territorio y Ciudadanía, junto con dos certificaciones emitidas por el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, en fechas 17 de Noviembre de 2.008 y 8 de Febrero de 2.010. Así resulta de la inscripción 1ª, de fecha dos de junio de dos mil diez.

Cargas:

- Conforme al artículo 121 de la Ley 2/2002, de 14 de marzo de Urbanismo, está afecta con carácter real al cumplimiento de las cargas y al pago de los gastos inherentes del sistema de cooperación, siendo el saldo provisional de la cuenta de liquidación de **tres millones trescientos cincuenta y un mil quinientos ochenta y dos euros**, según resulta de su inscripción 1ª de fecha 2 de Junio de 2.010.

- Dos afecciones fiscales al I.A.J.D. y T.P., autoliquidadas, una de las cuales es por razón de procedencia.

Sin asientos pendientes





MUY IMPORTANTE : Queda prohibida la incorporación de los datos de esta nota a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de información (B.O.E. 27-02-1998).



***** FIN DE LA NOTA INFORMATIVA *****


ANNEX 3. FITXES DE LES MOSTRES OBTINGUES PER A L'ESTUDI DE MERCAT REALITZAT EN EL MARC DE L'ESTUDI ECONÒMIC DEL LA MPPGM



Les mostres s'han obtingut el mes de maig del 2017

1. Nau o local en edificació aïllada de més de 5.000 m²

MOSTRA 1			
		LOCALITZACIÓ	c. Ma Deu Núria 17
		ANY CONSTRUCCIÓ	2008
		SUP. CONSTRUÏDA	8.436,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	5.209.300,00 €
		PREU UNITARI	617,51 €/m ² st
Descripció			
obra nova		Municipi	St. Boi
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/33050460/		
MOSTRA 2			
		LOCALITZACIÓ	c. Prat 4
		ANY CONSTRUCCIÓ	1976
		SUP. CONSTRUÏDA	6.090,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	4.800.000,00 €
		PREU UNITARI	788,18 €/m ² st
Descripció			
segona mà, bon estat, 1 bany		Municipi	St. Boi
		Tipologia	adossada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/37085446/		

MOSTRA 3			
		LOCALITZACIÓ	av. Barcelona 241
		ANY CONSTRUCCIÓ	1999
		SUP. CONSTRUÏDA	7.718,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	5.000.000,00 €
		PREU UNITARI	647,84 €/m ² st
Descripció			
		Municipi	Molins de Rei
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/35735061/		

MOSTRA 4			
		LOCALITZACIÓ	c. Torrent Fondo 9
		ANY CONSTRUCCIÓ	1999
		SUP. CONSTRUÏDA	5.107,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	3.950.000,00 €
		PREU UNITARI	773,45 €/m ² st
Descripció			
segona mà		Municipi	Viladecans
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/30844730/		

MOSTRA 5			
		LOCALITZACIÓ	c. Alexandre Goicoechea 10
		ANY CONSTRUCCIÓ	2011
		SUP. CONSTRUÏDA	6.509,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	8.000.000,00 €
		PREU UNITARI	1.229,07 €/m ² st
Descripció			
2 plantes, segona mà, distribució en 5 espais, 4 banys adaptats PMR, calefacció, AC, magatzem, sistema alarma, sortida fums, cuina, porta seguretat		Municipi	Sant Just Desvern
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/32403981/		

MOSTRA 6			
		LOCALITZACIÓ	c. Ciències 115
		ANY CONSTRUCCIÓ	1989
		SUP. CONSTRUÏDA	6.509,00 m ² st
		ÚS	nau
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	8.000.000,00 €
		PREU UNITARI	1.229,07 €/m ² st
Descripció			
Nau aïllada cantonera, amb tots els serveis i subministraments en ús, molt bona imatge. Ascensor. Ampli pati de maniobra. Parcela de 5600 m2		Municipi	Hospitalet Ll.
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/29221540/		

2. Nau o local en edificació adossada d'una superfície de 1.000 m²

MOSTRA 1			
	LOCALITZACIÓ	Enric Prat de la Riba, 13	
	ANY CONSTRUCCIÓ	2010	
		SUP. CONSTRUÏDA	3.630,00 m ² st
		ÚS	logística
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	4.000.000,00 €
		PREU UNITARI	1.101,93 €/m ² st
Descripció			
Polígono Salas. Transporte público (autobuses y Ferrocarriles de la Generalitat). Ideal para logística, por su situación estratégica y por la amplitud de la calle (30 m.) que permite maniobrabilidad de los trailers, que descargan dentro del recinto de la nave. Totalmente diáfana y una altura libre mínima de 10 m. Las 2 plantas de altillo para oficinas u otros usos, de 315 m ² cada una, puerta TIR con acceso para camiones a ras de calle. El patio exterior lateral de 1.000 m ² se puede utilizar como zona de almacenamiento ó como aparcamiento para 44 coches. Ésta superficie es edificable, 500 m ² más		Municipi	St. Boi
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/35735124/		

MOSTRA 2			
		LOCALITZACIÓ	c. de Castelló, 13
		ANY CONSTRUCCIÓ	1999
		SUP. CONSTRUÏDA	645,00 m ² st
		ÚS	industrial
		ESTAT	NORMAL
		PREU DE VENDA	517.800,00 €
		PREU UNITARI	802,79 €/m ² st
Descripció			
Vinyets. Segona mà, distribució 1-2 habitacions, a peu de carrer		Municipi	St. Boi
		Tipologia	0
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/35802201/		

MOSTRA 3		
 	LOCALITZACIÓ	Av. Onze de setembre
	ANY CONSTRUCCIÓ	2000
	SUP. CONSTRUÏDA	4.800,00 m ² st
	ÚS	logística
	ESTAT	NORMAL
	PREU DE VENDA	4.604.000,00 €
	PREU UNITARI	959,17 €/m ² st
Descripció		
num. Fitxa: 2236. PB de 2.400 metros cuadrados. Posibilidad de cámaras frigoríficas. PP de 2.400 metros cuadrados. despachos en planta primera y salas diáfanas AACC mucha luz natural en el interior altura de 4 m. Aseos y vestuarios. Altura máxima planta baja de 11 metros libre bajo viga y 15 m todo el edificio. 4 muelles de carga descarga. Dispone de amplia playa de maniobra, aparcamiento de vehículos y furgones. hay gastos comunitarios en la comunidad del poligono. El cubrimiento del techo es de tipo sándwich con aislante con tragaluces de policarbonato. Estructura de pilares de hormigón y jácenas de hormigón. Paredes de planchas de Hormigón de alveolar prefabricado acabado arido visto marfil. La superficie interior es de Hormigón fratasado Pesada 20 15+5 con una sobrecarga de 2.000 Kg/m2. El Patio externo es de asfalto.	Municipi	El Prat
	Tipologia	adossada
	Instalación de equipos de red contraincendios de seguridad y evacuación armario de IPF-43 para manguera de 25 m, extintores base agua apto clase A, detectores iónicos con alarma, alarma exterior. Instalación de protección anti-robo, sirena exterior, sensores de movimiento de techo, mando a distancia y teclado, central receptora de alarma y línea GPRS.	
Font	Franklinbcn	http://franklinbcn.com/


MOSTRA 4		
	LOCALITZACIÓ	Av. Marina, 66
	ANY CONSTRUCCIÓ	1996
	SUP. CONSTRUÏDA	3.630,00 m ² st
	ÚS	industrial
	ESTAT	NORMAL
	PREU DE VENDA	4.200.000,00 €
	PREU UNITARI	1.157,02 €/m ² st
Descripció		
Districte Camps Blancs - Casablanca - Canons. Segona mà. Distribució 1-2 habitacions, a peu de carrer. Aire condicionat, magatzem	Municipi	St. Boi
	Tipologia	adossada
Font	IDEALISTA	https://www.idealista.com/ca/inmueble/36086634/


MOSTRA 5			
 	LOCALITZACIÓ	c. Enginy 8	
	ANY CONSTRUCCIÓ	2001	
	SUP. CONSTRUÏDA	1.181,00 m ² st	
	ÚS	industrial	
	ESTAT	NORMAL	
	PREU DE VENDA	795.000,00 €	
	PREU UNITARI	673,16 €/m ² st	
Descripció			
segona mà, distribució 3-5 habitacions		Municipi	Gavà
		Tipologia	adossada
Font	IDEALISTA	https://www.idealista.com/ca/inmueble/35970860/	

MOSTRA 6			
 	LOCALITZACIÓ	c. Tambor del Bruc 6	
	ANY CONSTRUCCIÓ	1978	
	SUP. CONSTRUÏDA	3.500,00 m ² st	
	ÚS	industrial	
	ESTAT	REGULAR	
	PREU DE VENDA	2.890.000,00 €	
	PREU UNITARI	825,71 €/m ² st	
Descripció			
2 plantes, segona mà, distribució diàfana, 6 banys adaptats per PMR, façana més de 12 m		Municipi	Sant Joan Des pí
		Tipologia	aïllada
Font	IDEALISTA	https://www.idealista.com/ca/inmueble/34328255/	

3. Oficina en edifici mixt d'una superfície d'uns 350 m²

MOSTRA 1	
	LOCALITZACIÓ Pg. Ferrocarril 339
	ANY CONSTRUCCIÓ 2002
	SUP. CONSTRUÏDA 420,00 m ² st
	QUALITAT MITJANA
	ESTAT NORMAL
	PREU DE VENDA 850.000,00 €
	PREU UNITARI 2.023,81 €/m ² st
	Descripció distribució mampares, 8 places de pàrquing incloses en el preu, 2 banys fora de l'oficina, segona mà, planta 1, 2 ascensors, edifici ús exclusiu oficines, conserge i control d'accessos, sistema de seguretat, extintors, detectors d'incendis, llums de sortida d'emergència, calefacció, AC fred-calor
Font IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/35964476/	

MOSTRA 2	
	LOCALITZACIÓ Anec Blau. Pol. Camiral
	ANY CONSTRUCCIÓ 2008
	SUP. CONSTRUÏDA 901,00 m ² st
	QUALITAT BONA
	ESTAT NORMAL
	PREU DE VENDA 2.162.400,00 €
	PREU UNITARI 2.400,00 €/m ² st
Descripció Superfície disponible en edifici exclusiu d'oficines a Castelldefels (Barcelona). Edifici amb excel·lent imatge corporativa, a 4 vents, amb aïllament acústic. Disposa de façana de vidre amb aïllament tèrmic, servei de consergeria a temps complet i accés a minúsvuls. Aparcament. Oficina amb gran lluminositat. Compta amb paviment terra tècnica-lindoleum, preinstal·lació de calefacció i refrigeració i fals sostre registrable. Superfície diàfana. La seva privilegiada ubicació situen l'edifici a només 9 km de l'Aeroport del Prat. El servei d'autobusos i l'estació de RENFE completen els accessos mitjançant accés públic.	Municipi Castelldefels Tipologia aïllada
Font Forcadell http://www.forcadelloficina.com/ca/oficina-en-lloguer-venda-edificio-logic-i-castelldefels-cod-14424-2-2.html	

MOSTRA 3	
	LOCALITZACIÓ Parc Empresarial
	ANY CONSTRUCCIÓ 2008
	SUP. CONSTRUÏDA 2.359,00 m ² st
	QUALITAT BONA
	ESTAT NORMAL
	PREU DE VENDA 6.043.758,00 €
	PREU UNITARI 2.562,00 €/m ² st
	Descripció WTCAP Almeda Park, Parc Empresarial ubicat al municipi de Cornellà de Llobregat, amb 90.000 m ² d'oficines i serveis pensats per als ocupants del parc. Situat en una de les noves àrees de negocis, a escassos metres dels principals accessos a la ciutat com la Ronda de Dalt (sortida 15), Ronda Litoral (accés a l'aeroport) i també connexió directa a l'Av. Diagonal. Façana de vidre mur cortina, seguretat 24 hores, 4 Ascensors, 1 Muntacàrregues, gimnàs, servei ecològic de rentat de cotxes, repartiment de correspondència, servei transport VIP, interaccion Suit, estacionament gratuït bicicletes, acords AEBALL.
Font Forcadell http://www.forcadelloficina.com/ca/oficina-en-lloguer-parc-empresarial-cornella-cod-15339.html	

MOSTRA 4	
	LOCALITZACIÓ Aeroport
	ANY CONSTRUCCIÓ 2008
	SUP. CONSTRUÏDA 103,00 m ² st
	QUALITAT BONA
	ESTAT NORMAL
	PREU DE VENDA 223.247,56 €
	PREU UNITARI 2.167,45 €/m ² st
	Descripció Oficina disponible a l'Aeroport de Barcelona. Edifici d'oficines d'elegant disseny i d'edificació moderna. Disposa de servei de consergeria les 24 hores, servei de restauració, centre de negocis amb 4 sales. Aparcament. Oficina molt lluminosa amb fals sostre i sòl tècnic. Bones comunicacions mitjançant transport públic.
Font Forcadell http://www.forcadelloficina.com/ca/oficina-en-lloguer-lluminosa-aeroport-de-barcelona-el-prat-cod-18595.html	

MOSTRA 5			
	LOCALITZACIÓ	Almeda. c/Hospitalet, 147	
	ANY CONSTRUCCIÓ	2000	
	SUP. CONSTRUÏDA	1.148,00 m ² st	
	QUALITAT	MITJANA	
	ESTAT	NORMAL	
	PREU DE VENDA	2.227.000,00 €	
	PREU UNITARI	1.939,90 €/m ² st	
Descripció			
Districte Almeda. distribució diàfana, 1 plaça de pàrquing inclosa en el preu, 1 bany, segona mà. 1 ascensor, aire condicionat		Municipi Tipologia	Cornellà exclusiu
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/29381122/		

MOSTRA 6			
 	LOCALITZACIÓ	Passeig Ferrocarril	
	ANY CONSTRUCCIÓ	2003	
	SUP. CONSTRUÏDA	456,00 m ² st	
	QUALITAT	MITJANA	
	ESTAT	NORMAL	
	PREU DE VENDA	1.003.200,00 €	
	PREU UNITARI	2.200,00 €/m ² st	
Descripció			
Districte Gran Via del Mar-Zona Universitaria. Edifici corporatiu, façana de vidre, pàrquing, consergeria i 2 ascensors. espai obert, 7 despatxos, 2 Sales, terra tècnica, fals sostre registrable, aire condicionat, 5 places d'aparcament disponibles i fibra òptica.		Municipi Tipologia	Castelldefels exclusiu
Font	IDEALISTA https://www.idealista.com/ca/inmueble/34982136/		

BR

BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10A*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI A SANT BOI DEL LLOBREGAT. APROVACIÓ PROVISIONAL

ABRIL 2018

CLIENT



REDACCIÓ



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

Jordi Fuster, *Cap d'Infraestructures del Transport*
Enginyer de Camins Canals i Ports

COL·LABORACIÓ

Josep Lao, *enginyer industrial*
Josep Prats, *enginyer CC i P*

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2018, BARCELONA REGIONAL

II. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

1. INTRODUCCIÓ	5
1.1. Antecedents.....	5
1.2. Marc Normatiu	6
1.2.1. PARÀMETRES ESTABLERTS EN ELS ANNEXOS DEL DECRET 344/2006	7
1.3. Objectius.....	7
2. ENTORN I SITUACIÓ	9
2.1. Àmbit	9
2.2. Síntesi del planejament vigent	9
2.3. Descripció de l'estat actual.....	11
2.3.1. ESTRUCTURA URBANA I USOS	11
2.3.2. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT	11
3. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA	16
3.1. Ordenació de les zones verdes i dotacions	17
3.2. Accessos	17
3.3. Places d'aparcament.....	18
4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	21
4.1. Distribució modal dels desplaçaments	21
4.2. Càlcul de la mobilitat generada	21
4.3. Càlcul de la mobilitat actual.....	22
4.4. Increment de la mobilitat generada	23
4.5. Distribució territorial dels viatges.....	23
4.6. Reserva mínima d'aparcament de bicicletes	24
4.7. Places d'aparcament.....	25
4.8. Places de carrega / descarrega	25
4.9. Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics	26
4.10. Mobilitat segons gènere	26
5. AVALUACIÓ DE L'EFECTE D'INCREMENT DE DEMANDA SOBRE LES XARXES ACTUALS	28
5.1. Consideracions prèvies	28
5.2. Xarxa de vianants i bicicletes	28
5.3. Xarxa de transport públic	29
5.4. Xarxa viària.....	30
6. FINANÇAMENT	32
6.1. Cost d'implantació dels ancoratges per bicicletes	32
6.2. Cost d'implantació del pas de vianants	32

ÍNDEX DE PLÀNOLS

1. Situació de l'àmbit de la MPPGM
2. Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM
3. Xarxa actual d'itineraris en transport públic de l'àmbit de la MPPGM
4. Xarxa d'itineraris per a vehicles privats motoritzats de l'àmbit de la MPPGM
- 5.1 Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM
- 5.2 Xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM. Detall
6. Avaluació de la mobilitat generada. Increment del total de viatges diaris de l'àmbit de la MPPGM
7. Proposta orientativa de disposició de les places d'aparcament i carrega i descarrega
8. Verificació dels radis de gir per a les places d'aparcament i carrega i descarrega

1. INTRODUCCIÓ

El present estudi s'engloba dins del procés de modificació puntual del Pla General Metropolità del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari. Aquest sector correspon a l'actual mercat de la Flor. Aquest mercat es va instal·lar en aquest indret a l'any 2008, com a resultat de l'incendi que va patir l'anterior mercat situat dins el recinte de Mercabarna al 2001 i davant la necessitat de disposar de més espai per altres usos dins de Mercabarna.

El recinte es troba entre els termes municipals de Sant Boi de Llobregat i el Prat de Llobregat (encara que l'àmbit de la present MPPGM afecta només al municipi de Sant Boi de Llobregat), molt proper a la C-31 i té accés a aquesta via a través de la B-204 i la rotonda d'enllaç amb la C-31, quedant doncs encaixat entre aquests dos vials i l'actual via d'accés ferroviari a l'aeroport. Aquesta última desapareixerà en els propers anys ja que actualment s'està construint, per un altra traçat, un nou accés ferroviari a l'aeroport en doble via. Aquest permetrà l'accés a les dues terminals.

Durant tots aquest anys l'activitat de mercat majorista de plantes, juntament amb les activitats complementàries, no ha arribat a esgotar el seu potencial, i per aquest motiu, dintre de la planificació estratègica de Mercabarna, està prevista una reflexió per revisar i dinamitzar l'activitat d'unes instal·lacions actualment deficitàries, així com millorar la seva accessibilitat.

Per aquests motius, els objectius generals de la modificació de planejament es centren en:

- L'ajust dels usos admesos i la seva proporció respecte del planejament actual, per recuperar principalment els que originalment es permeten a la zona 10a.
- L'increment de l'edificabilitat i de l'ocupació per tal de permetre una major flexibilitat de la zona de cara a la reorganització i optimització del funcionament de les instal·lacions.
- La definició de la mida mínima de les activitats

1.1. Antecedents

Per la seva proximitat amb l'aeroport, el Pla General Metropolità destinava els sòls inclosos l'àmbit d'estudi com a sistema aeroportuari (clau 2 NNUU). Posteriorment, l'any 2001 es va fer una modificació que va qualificar els sòls amb la clau 10a que permet desenvolupar-los amb unes condicions d'edificació i d'ús, vinculades i compatibles amb l'aeroport, però susceptibles d'aprofitament privat. L'any 2006 es va promoure un altra Modificació de PGM per ajustar els usos, associant-los al mercat majorista de plantes i activitats complementàries amb la finalitat de traslladar i construir un nou Mercat de les Flors. Finalment, **el 2007 va desenvolupar-se el sector mitjançant el corresponent Pla Parcial, que va permetre la inauguració de la nova seu del Mercat de la Flor el 2008.**

En els darrers anys l'aeroport de Barcelona ha tingut un creixement significatiu d'activitat que permet pensar en l'oportunitat de recuperar alguns dels usos originals assignats a aquests terrenys pel planejament general, considerant les possibles sinergies principalment amb l'aeroport i els polígons d'activitat econòmica de l'entorn.

Les darreres actuacions urbanístiques en aquest entorn són:

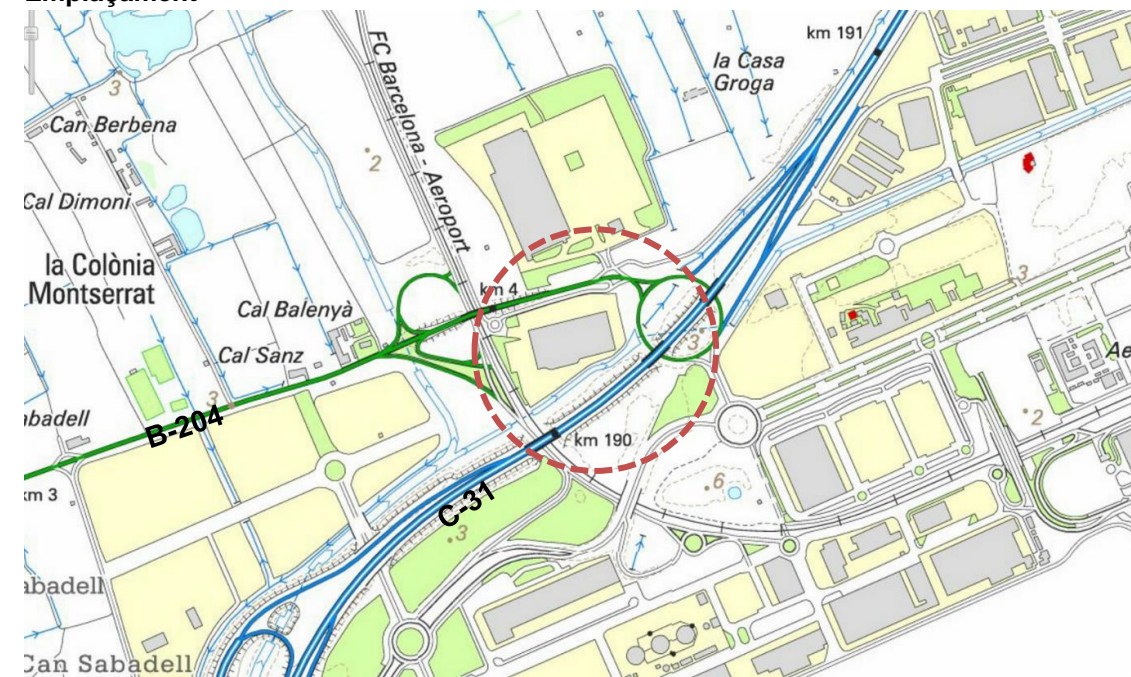
- 2010. Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB).
- 2015. Pla director urbanístic d'àmbits d'activitat econòmica del delta del Llobregat (PDU Delta).

Situació



Font: BR, Cartografia de base © ICGC

Emplaçament



Font: ICGC

2010. Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB).

El sector de Mercabarna Flor queda definit en el PTMB dins l'àrea especialitzada d'infraestructures de l'aeroport. Pel que fa al sistema urbà, el PTMB qualifica aquest sector de terciari, si bé el seu entorn ho està de sistema d'aeroport amb urbanitzable no programat terciari i al costat oest, d'urbanitzable programat mixt.

Les principals vies que rodegen el sector són la C-31 i la B-204, que el PTMB categoritza com a Via estructurant suburbana primària i Via estructurant suburbana secundària respectivament. Per aquesta segona via el PTMB proposa la seva continuïtat mitjançant un nou vial anomenat vial Port-Aeroport que permet la connexió amb el pont de Nelson Mandela (inaugurat fa pocs anys) i una futura continuïtat cap a la Zona Franca i el Port. En quant al transport públic, les propostes del PTMB estan vinculades a l'aeroport, però no directament amb el sector de Mercabarna Flor.

1.2. Marc Normatiu

La modificació del PGM del sector corresponent a la zona 10a*CL en l'entorn del sistema aeroportuari està sotmesa a complir amb les determinacions del que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat. El desenvolupament del sector i el seu encaix en l'entorn s'ha d'estudiar per tal d'avaluar els efectes que puguin derivar-se d'aquest increment d'edificabilitat i intensificació d'usos.

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

El Decret 344/2006 dona les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, articles 1 i 2):

Article 1, Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

Article 2, Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

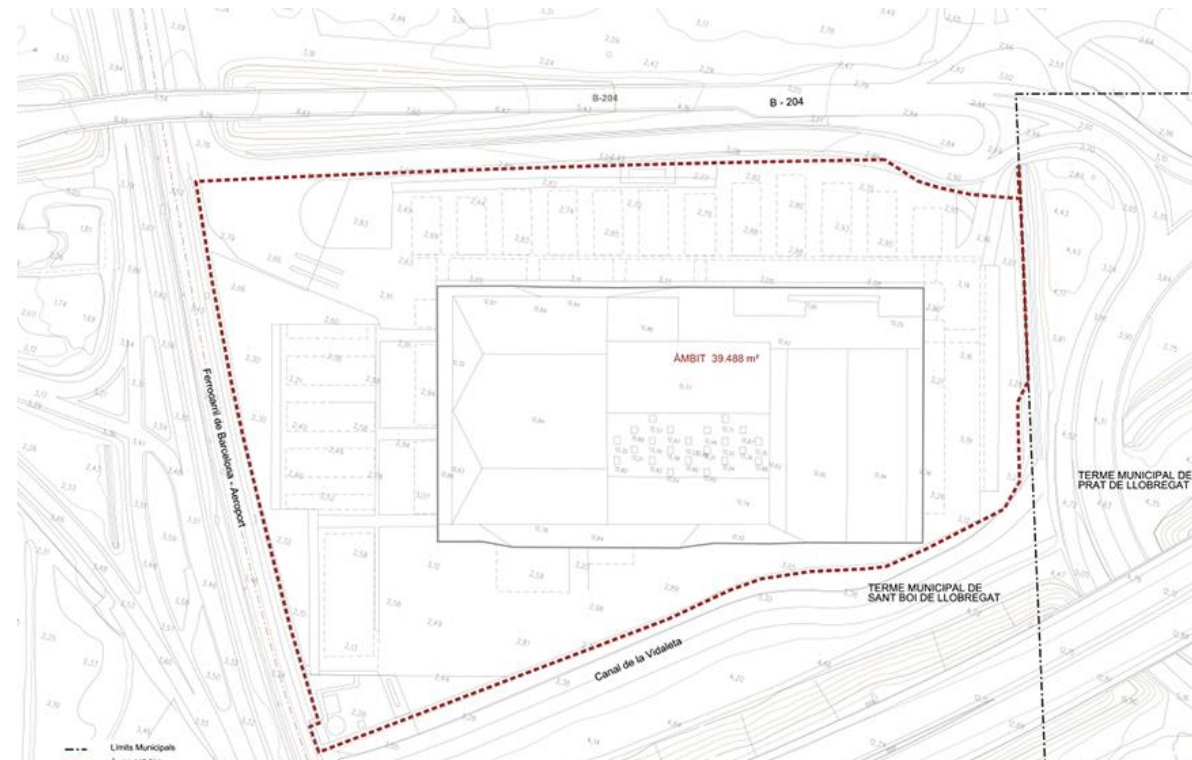
2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

PTMB - 2010



Font: Generalitat de Catalunya

Àmbit



Font: BR. Cartografia 1:1.000 de l'AMB

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.2.1. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006

Annex I del Decret: Viatges generats / dia

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

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge el valor més gran dels dos següents:	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial:	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial:	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines:	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial:	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments:	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes:	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera:	5 viatges/ml de platja

Annex II del Decret: aparcament de bicicletes

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

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

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

Annex III del Decret: aparcament de vehicles

En l'annex III s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de vehicles fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament

Turismes (places mín 4,75 x 2,4m)		
Motocicletes (places mín 2,20x1,00m)		
Ús d'habitatge (turisme)	màx. de	1 plaça/habitatge
		1 plaça/100m ² sostre o fracció
Ús d'habitatge (motocicleta)	màx. de	0,5 places/habitatge
		1 plaça/200m ² sostre o fracció
Estacions de Ferrocarril i d'autobusos interurbans (turisme)		5 places/30 places ofertes de circulació
(moto)		5 places/30 places ofertes de circulació

1.3. Objectius

Atenent al que determina el Decret 344/2006 de cara a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl (article 12), el present informe ha de donar resposta a les següents necessitats:

a) Determinar, d'acord amb el que estableix l'article 8, la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a escala adient. Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als quals es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.

b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per a aparcament de bicicletes en sòl públic.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

En aquest cas però, atès que no es preveu la tramitació de cap instrument de planejament derivat, s'ha tingut en compte el compliment de l'article 13:

a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.

b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.

- f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.
- g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.
- h) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.
- i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).
- j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

2. ENTORN I SITUACIÓ

2.1. Àmbit

L'actual recinte de Mercabarna Flor ocupa unes 4 ha i es troba situat dins el límit municipal de Sant Boi de Llobregat, en uns terrenys molt propers a l'Aeroport de Barcelona-El Prat, entre el Parc Agrari del Baix Llobregat, la C-31, la B-204 i l'actual línia de ferrocarril de Barcelona a l'Aeroport.

La present Modificació té per objecte l'ajust dels paràmetres de la zona 10aCL, definida per la Modificació del PGM per a l'ajustament del sistema viari i del sector de sòl urbanitzable 10a en l'entorn aeroportuari i posteriorment, desenvolupada pel Pla parcial urbanístic del sector corresponent a la zona 10a en l'entorn del sistema aeroportuari. Per donar compliment a l'objectiu de la modificació del PGM, es delimita un sector corresponent a l'àmbit del pla parcial vigent dins el terme municipal de Sant Boi de Llobregat, amb una superfície total de **39.488 m²**.

2.2. Síntesi del planejament vigent

Al 2007 es desenvolupa el Pla parcial urbanístic del sector corresponent a la zona 10a* en l'entorn del sistema aeroportuari. Aquest Pla es desenvolupa simultàniament en aquest àmbit amb la MPGM que defineix els usos i regula els paràmetres de l'edificació, tot mantenint-se els estàndards de reserves de sòl per a sistemes previstos en origen.

Els usos principals admesos són els comercials a l'engròs i els d'emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista. Els usos complementaris als principals tals que oficines i locals de comerç, serveis i restauració, que no podran representar més d'un 15% de la superfície construïda total, ni comportar que la superfície subjecta a llicència ambiental de cada establiment superi 350 m². Igualment, són usos admesos complementaris els industrials fins a 3^a categoria, corresponents a manipulació i primera transformació de productes.

El sòl no ocupat per l'edificació pot ser objecte d'aprofitament per als usos d'estacionament i altres complementaris de l'activitat tals com dipòsit transitori de mercaderies i plantació controlada de plantes i flors, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Les condicions de l'edificació de la zona 10a*CL són:

- Ocupació màxima: 12.680 m², que equival a una ocupació del 65%
- Edificabilitat màxima: 15.606 m², que equival a un índex net 0,8
- Alçada reguladora màxima: 12 m

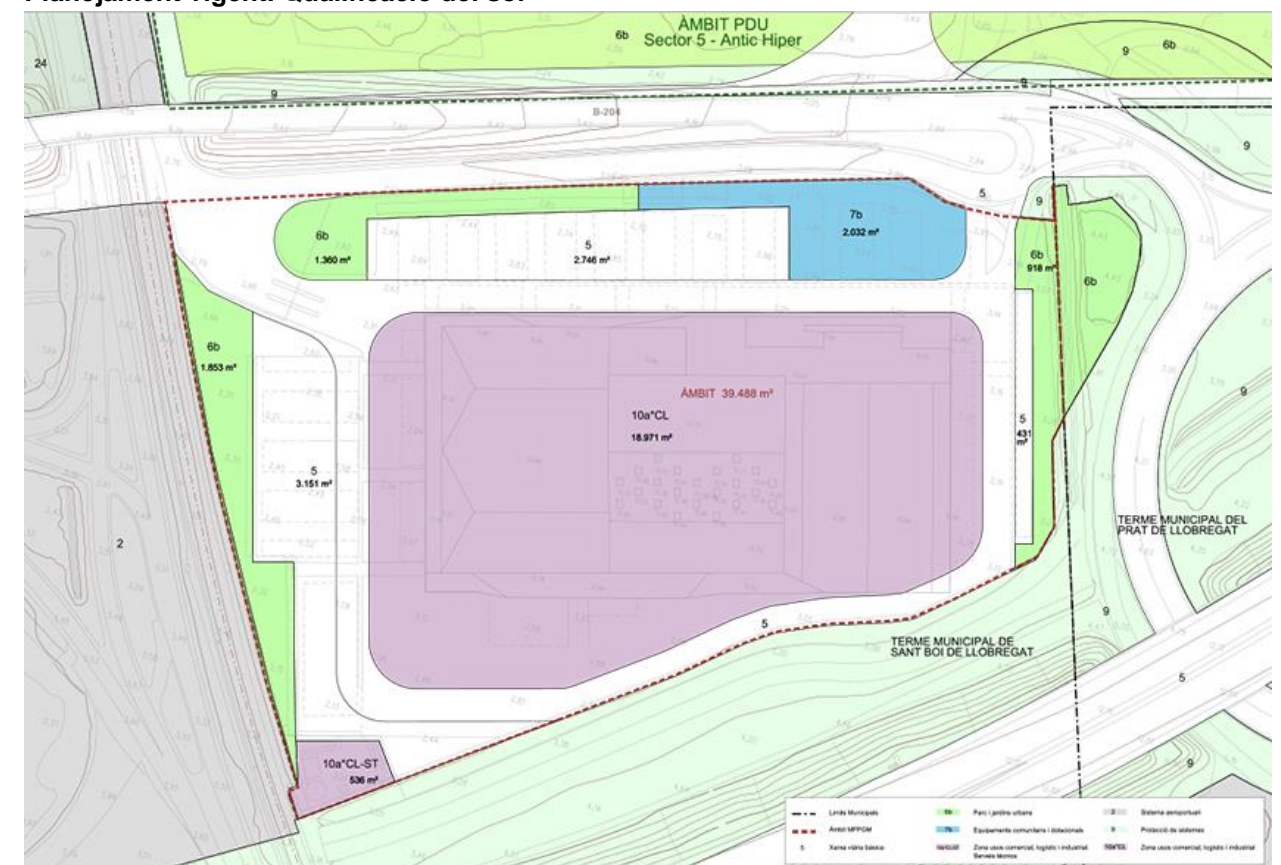
El sol no ocupat per l'edificació pot ser objecte d'aprofitament per als usos d'estacionament i altres complementaris de l'activitat tals com dipòsit transitori de mercaderies i plantació controlada de plantes i flors, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Planta general de l'entorn



Font: BR, cartografia ICGC

Planejament vigent. Qualificació del sol



Font: BR a partir de dades del planejament de l'AMB

El sector de planejament derivat que va desenvolupar l'àmbit objecte de la present modificació puntual es va executar segons el projecte de reparcel·lació de compensació bàsica, a l'aprovació definitiva del qual es va efectuar el deure de cessió d'aprofitament o el seu equivalent econòmic, així com la cessió dels estàndards per a sistemes establerts, que eren:

- Vials públics o aparcament: 34%
- Espais verds locals públics: 10%, jardins i passeigs: 3%
- Dotacions locals públiques: 5%

Per tant, les parcel·les resultants que ara són objecte de la present modificació puntual tenen la classificació de sòl urbà consolidat.

El Pla Parcial 2007 feia, dins l'àmbit, les previsions de places d'aparcament segons l'ordenança d'aparcament de Sant Boi vigent en aquell moment:

Reserva places d'aparcament PP 2007

Tipus plaça	num.	m ² /plaça	superfície	
turisme	184	68%	20	3.680 m ²
furgoneta	50	19%	30	1.500 m ²
tràiler	35	13%	40	1.400 m ²
Total	269	100%		6.580 m²

A la memòria del Pla Parcial 2007 es preveuen per a l'aparcament de vehicles part del sistema viari i el 20% de la zona no edificable de la zona de 10aCL (considerant l'ocupació màxima del 65% de la zona), que resulten suficients per a cobrir els estàndards requerits per la normativa vigent.

Espai previst per aparcament PP 2007

clau urbanística	clau	superfície
sistema viari	5	6.328 m ²
20% zona no edificable	10aCL	1.365 m ²
		7.693 m ²

Qualificacions del sòl	Clau	Superfície	
Sistemes		19.981,00 m²	50,60%
Xarxa viària bàsica	5	13.818,00 m ²	34,99%
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	6b	4.131,00 m ²	10,46%
Equipaments comunitaris de nova creació	7b	2.032,00 m ²	5,15%
Zones		19.507,00 m²	49,40%
Zona usos comercial, logístic i industrial	10aCL	18.971,00 m ²	48,04%
Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics	10aCL-ST	536,00 m ²	1,36%
Total		39.488,00 m²	100,00%

2.3. Descripció de l'estat actual

2.3.1. Estructura urbana i usos

L'àmbit se situa al límit de l'entorn aeroportuari i el parc agrari del Baix Llobregat. Aquest àmbit es caracteritza per una estructura urbana de polígons industrials i logístics relacionats amb l'Aeroport i el Port. El terreny té una única edificació fruit del projecte de 2008 en el que es va implantar el mercat de la flor.

L'entrada al recinte es produeix des d'un carril de servei paral·lel a la carretera B-204 que arriba a una rotonda de 16 m de diàmetre al costat de l'actual línia de ferrocarril a l'Aeroport.

El recinte s'estructura a partir d'un vial d'entre 8 i 10 metres d'ample al perímetre de la parcel·la per donar accés als diferents fronts de molls de càrrega i descàrrega i també a la façana nord d'accés de vianants. Entorn d'aquest vial hi ha diverses bosses d'aparcament.

Actualment l'ús principal de l'edificació és el de mercat majorista de flors i plantes. Aquest manté el seu funcionament tradicional, concentrant la seva principal activitat 3 dies a la setmana (dimarts, dijous i dissabtes), amb una activitat més intensa durant les primeres hores del matí.

Igualment, existeixen a l'àmbit elements tècnics d'instal·lacions de serveis: un pou de captació d'aigua, un petita bassa de depuració d'aigües residuals i un tanc de gas propà, agrupats a l'extrem sud-oest de l'àmbit.

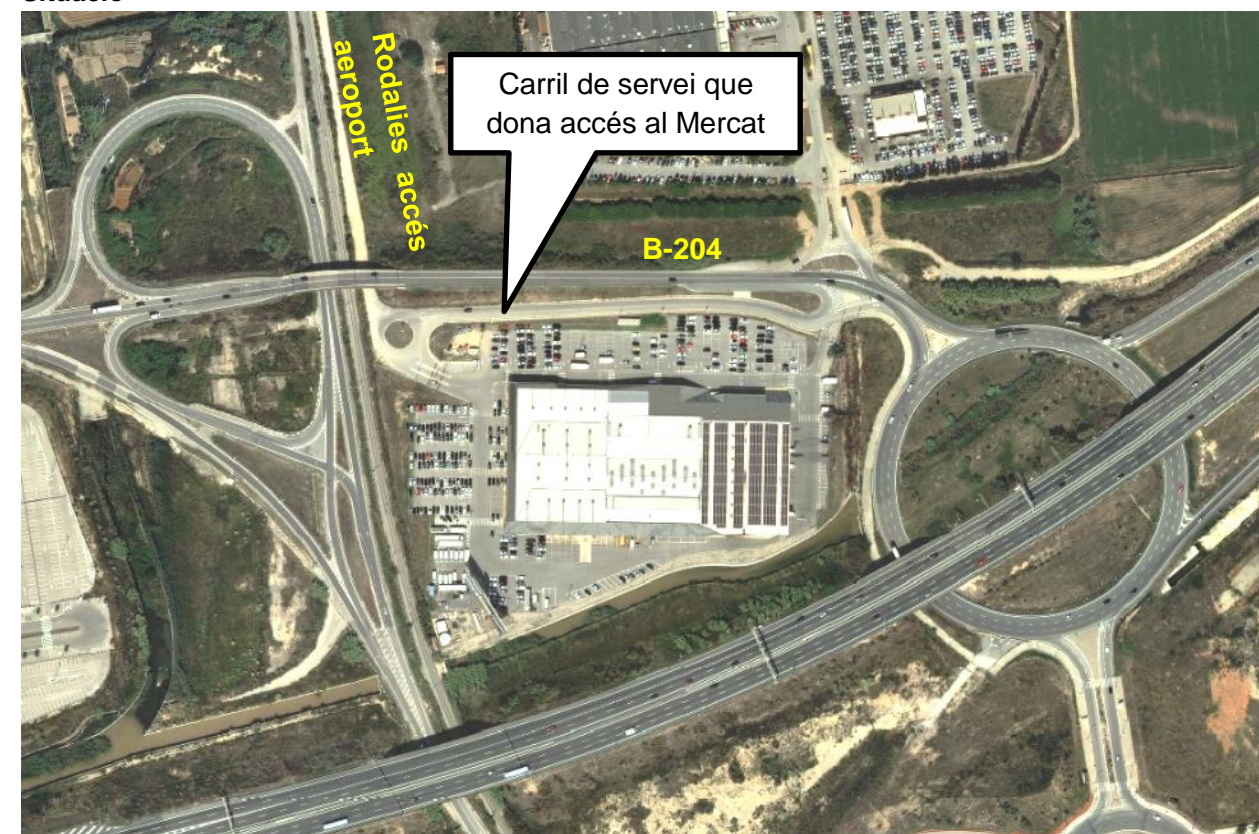
2.3.2. Accessibilitat i mobilitat

A l'àmbit destaquen dues vies principals. La C-31 que és l'autovia principal que dona accés a la zona costanera del Delta del Llobregat i la B-204 que forma part del que era l'antiga carretera de València i que és la que dona accés al Mercat de la Flor.

La C-31 disposa de 3+3 carrils en aquest punt que també es accés a l'aeroport i tenia una IMD d'uns 74.000 vehicles al 2014. La B-204 és una carretera d'una sola calçada amb 1+1 i ha tingut unes IMDs creixents de 12.400, 13.200 i 13.900 els anys 2012, 2013 i 2014.

Des del punt de vista del viari l'àmbit està molt ben comunicat, a través de la C-31 té accés a la resta de la xarxa d'autopistes i molt bon accés a Barcelona, el corredor del Llobregat. Destaca també la seva proximitat a l'aeroport.

Situació



Font: Ortofoto ICGC.

Xarxa viària de l'entorn



Font: Cartografia ICC.

2.3.2.1. Accés rodat

L'accés actual a Mercabarna Flor des de l'autovia C-31 es troba a només 100 m de la rotonda situada sota l'autovia, situant-se l'accés pròpiament dit a la B-204. El gir a l'esquerra però no està permès des d'aquesta ctra. i per tant, per accedir a Mercabarna Flor és necessari fer una volta amb un recorregut d'uns 1.450 m des de la rotonda esmentada.

Aquest recorregut d'accés és complicat i els usuaris que volen accedir a Mercabarna Flor han d'estar atents a la senyalització per no perdre's. A més, la rasant del recorregut varia diverses vegades per passar per sobre la via del tren i per sota la pròpia B-204, de manera que arribar recinte és molt complicat. La sortida però és ben senzilla ja que al trobar-se l'accés just al costat de la rotonda inferior a la C-31 és gairebé immediat.

Aquesta proximitat a la C-31 dona doncs una immillorable connexió amb la xarxa metropolitana el que permet un àgil accés als clients i proveïdors del mercat. Com a via més local la B-204 permet accés als nuclis de l'entorn del parc agrari especialment a Gavà i Viladecans.

Les possibles solucions per millorar el recorregut d'accés al recinte vindran condicionades pels següents factors que s'aniran produït de manera més o menys correlativa:

- La desaparició de la via de tren d'accés a l'Aeroport. Un cop entri en funcionament el nou accés de Rodalies en doble via a les dues terminals (T2 i T1), les obres del qual van començar el juny de 2015 (l'estiu de 2017 la tuneladora començarà a perforar el túnel), s'ha previst el desmantellament de la via actual, restant doncs sense sentit el pont de la carretera B-204 sobre el tren.
- El desenvolupament del sector 5 del PDU del Delta.
- L'ampliació de la carretera B-204 a 2+1 carrils (possiblement en aquest tram seria 2+2) amb enllaços de rotondes a nivell.
- Creació d'un nou carril bici al llarg de la carretera B-204, actualment en estudi.

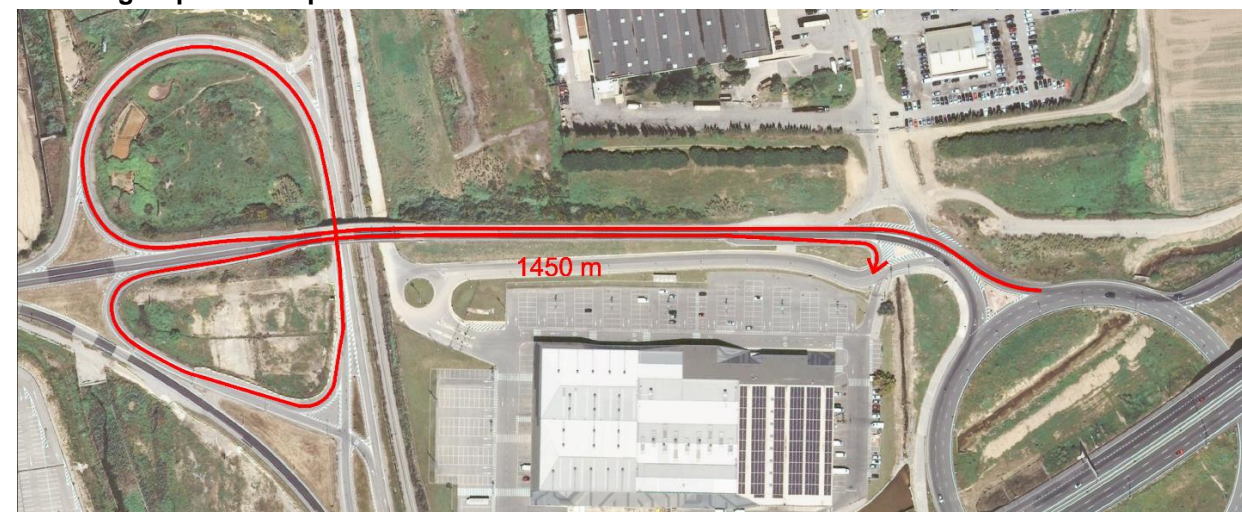
L'aparcament dins del recinte es distribueix actualment en 6.322 m² de zona d'estacionament en sistema viari (públic) i 5.301 m² de superfície en la zona lliure d'edificació, en total 373 places:

Número de places d'aparcament		
Tipus plaça	Sistema viari	Zona 10aCL
petita	302	
mitjana		39
tràiler	10	
PMR	6	
semibateria sota porxo		16
	318	55
Total	373	

En les anteriors xifres no hi ha comptades les places de moll de càrrega del costat mar que són: 6 places per tràiler i 5 places més per furgonetes i petits camions.

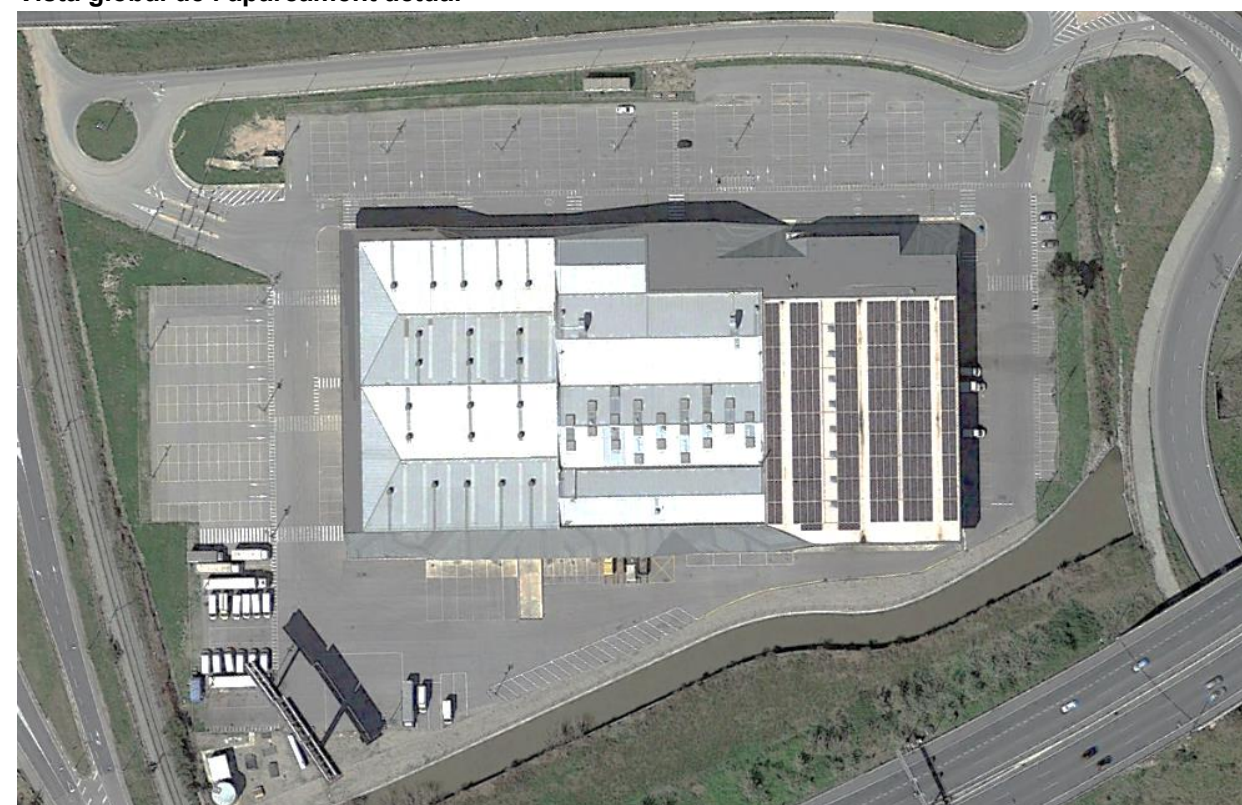
Aquesta xifra està molt per sobre del que es plantejava en el Pla Parcial del 2007 que era de 184 places per turismes, 50 per furgonetes i 35 per tràilers, total 269 places. Això és en part degut a que no s'ha desenvolupat el solar d'equipament i aquest és ocupat temporalment per aparcament.

Recorregut que cal fer per accedir a Mercabarna Flor des de la C-31



Font: Barcelona Regional. Ortofoto ICC.

Vista global de l'aparcament actual



Font: Img Google.

2.3.2.2. Transport públic. La Xarxa de Bus

L'únic mitjà de transport públic que dona accés a l'àmbit és l'autobús, que té una parada en cada sentit a la carretera B-204. Hi paren les línies L80, L87, L99 i N16.

La parada es troba a pocs metres de l'accés al recinte (uns 80 m) i a escassos 100 m més de la porta principal el que sens dubte dona un bon accés. Les parades en ambdós sentits són de pal, sense marquesina i cal afegir que no hi ha pas de vianants segur per creuar la B-204 en aquest punt.

Dues de les línies diürnes tenen el mereix recorregut des de la plaça Espanya fins a Viladecans de tal manera que la freqüència combinada d'ambdues dona un autobús cada 20' – 25' amb un temps aproximat de 30' de trajecte des de la Plaça Espanya. En sentit contrari les tres tenen el mateix recorregut des de la parada propera a l'estació de Viladecans fins al mercat. Això dona una freqüència combinada d'uns 10' - 15' amb un temps de recorregut de 6'. El seu horari de funcionament va de 5:40 a 22:50.

Línia	Origen - Final	Punts de pas	Horari	Freqüència
L80	Bcn Pl. Espanya – Gavà Riera St. Llorenç	Estació Rodalies Viladecans, Hospital de Bellvitge, Pl. Europa	6:45 – 22:15	45'
L87	Bcn Pl. Espanya – Viladecans Av. Can Palmer	Estació Rodalies Viladecans, Hospital de Bellvitge, Pl. Europa	5:40 – 22:50	45'
L99	Castelldefels estació Rodalies – Terminal T1 Aeroport	Estació rodalies de Castelldefels, Gavà i Viladecans	5:00 – 21:30	30'
N16	Bcn Pl. Catalunya – Castelldefels Bellamar	Estació rodalies de Castelldefels platja, Castelldefels, Gavà i Viladecans, Terminal T2 Aeroport, Hospital de Bellvitge, Pl. Espanya	23:30 – 5:10	20'

Font: AMB

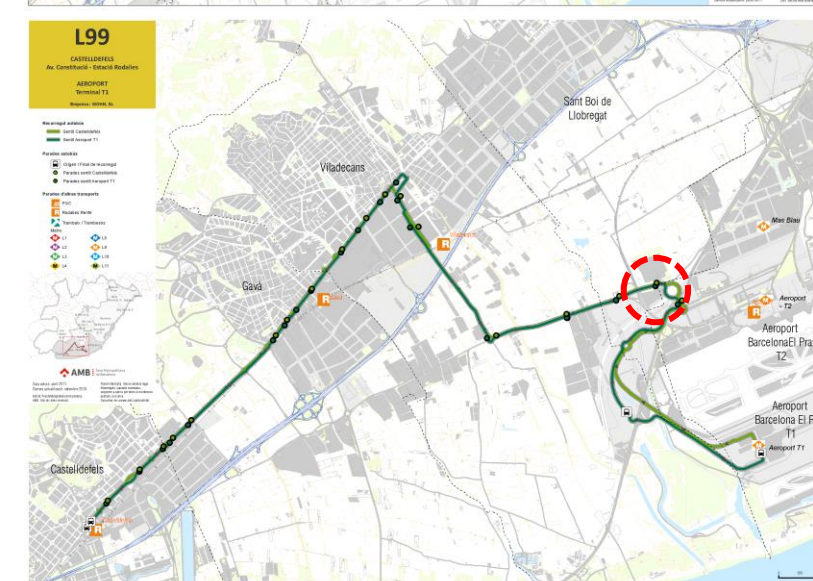
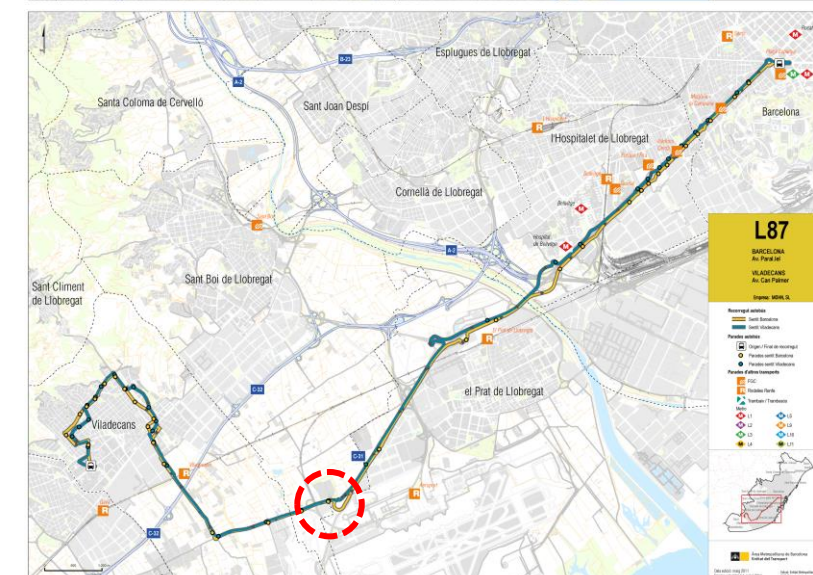
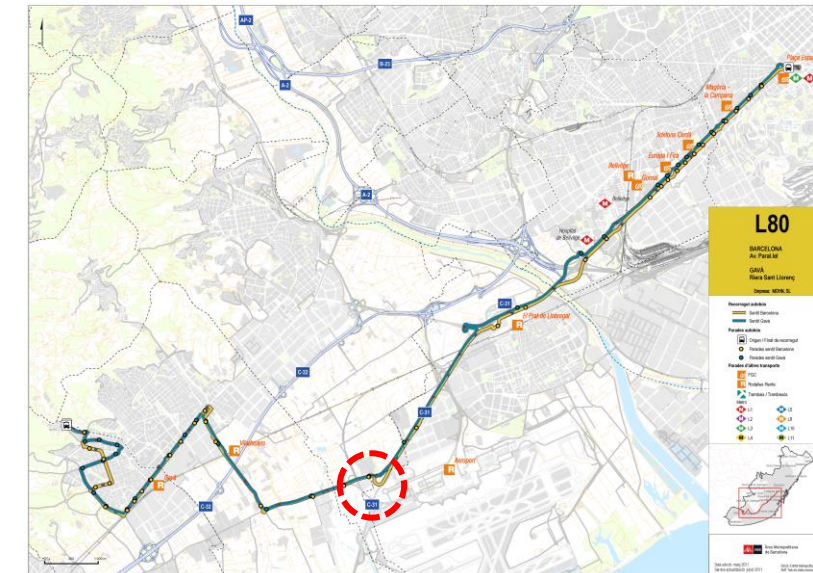
El pas prop d'aquesta estació de la R2 de Viladecans (300 m entre parades) és un punt clau per a la bona connectivitat en transport públic d'aquest àmbit. Així encara que la localització del mercat està força allunyada del nuclis urbans, la possibilitat d'accedir de forma ràpida a aquesta estació fa que estigui molt ben connectada amb la resta de la xarxa de transport públic.

La resta de punts clau de les parades són la Plaça Espanya (amb connexió FGC Llobregat, L1 i L3) i l'estació de metro de la L1 de l'Hospital de Bellvitge.

Cal destacar dos aspectes més. Per un costat la L99 que connecta amb les estacions de Rodalies de la R2 de Viladecans. Gavà i Castelldefels i l'aeroport T1, i per l'altra que l'autobús nocturn N16 amb una freqüència de 20' connecta l'àmbit amb la Plaça Catalunya i Castelldefels.

Finalment afegir que també hi para el bus nocturn N16 que va de Castelldefels fins a Plaça Catalunya passant pe Gavà, Viladecans i el Prat. El seu horari va de 23:30 a 5:10, complementari dels diürns.

Plànols Xarxa Bus L80, L87 i L99



Font: AMB

El següent quadre reflecteix la carrega de les línies que passen per l'entorn.

Línia	Sentit	Ocupació màxima	Capacitat	Freqüència
L80	Barcelona - Gavà	42	70	45'
	Gavà - Barcelona	31		
L87	Barcelona - Viladecans	34	70	45'
	Viladecans - Barcelona	34		
L99	Castelldefels - T1 Aeroport	22	70	30'
	T1 Aeroport - Castelldefels	38		
N16	Barcelona - Castelldefels	27	70	20'
	Castelldefels - Barcelona	29		

Font: AMB

2.3.2.3. Transport Públic. La Xarxa Ferroviària

Prop de l'àmbit no hi ha cap parada del ferrocarril. La més propera és la de la terminal T2 de l'aeroport i es troba a 1.700 metres de recorregut real. Aquest recorregut és bastant segur, per vorera. La distància entre el sector i l'estació fa més factible la connexió en bici que a peu. No hi ha autobusos que facin aquesta connexió. Tot i que com ja s'ha comentat abans la L99 si fa el recorregut des de la T1. Caldria agafar el bus llançadora de l'aeroport per poder connectar-s'hi. A l'estació de l'Aeroport és on acaba la línia R2 Nord de Rodalies.

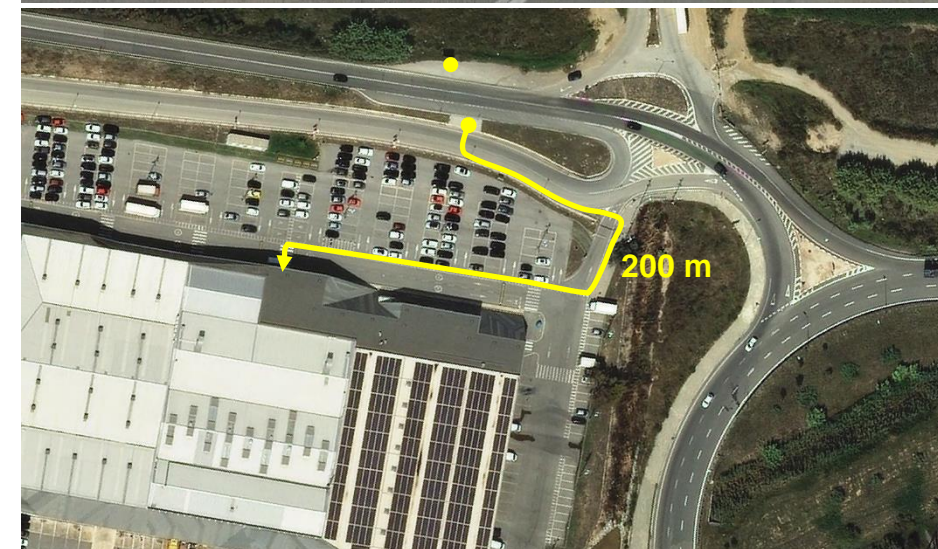
Com ja s'ha comentat anteriorment la millor connexió és a través de l'estació de Viladecans i prenent un dels tres autobusos que hi passen a prop. Recentment l'entrada en servei del nou centre comercial ha disposat una parada més propera a l'estació que es troba a escassos 200 m.

Situació estació de la R2 de Viladecans



Font: Cartografia ICC. Img Google.

Parada d'autobús i localització respecte del Mercat de la Flor



Font: Img Google. Ortofoto ICC.

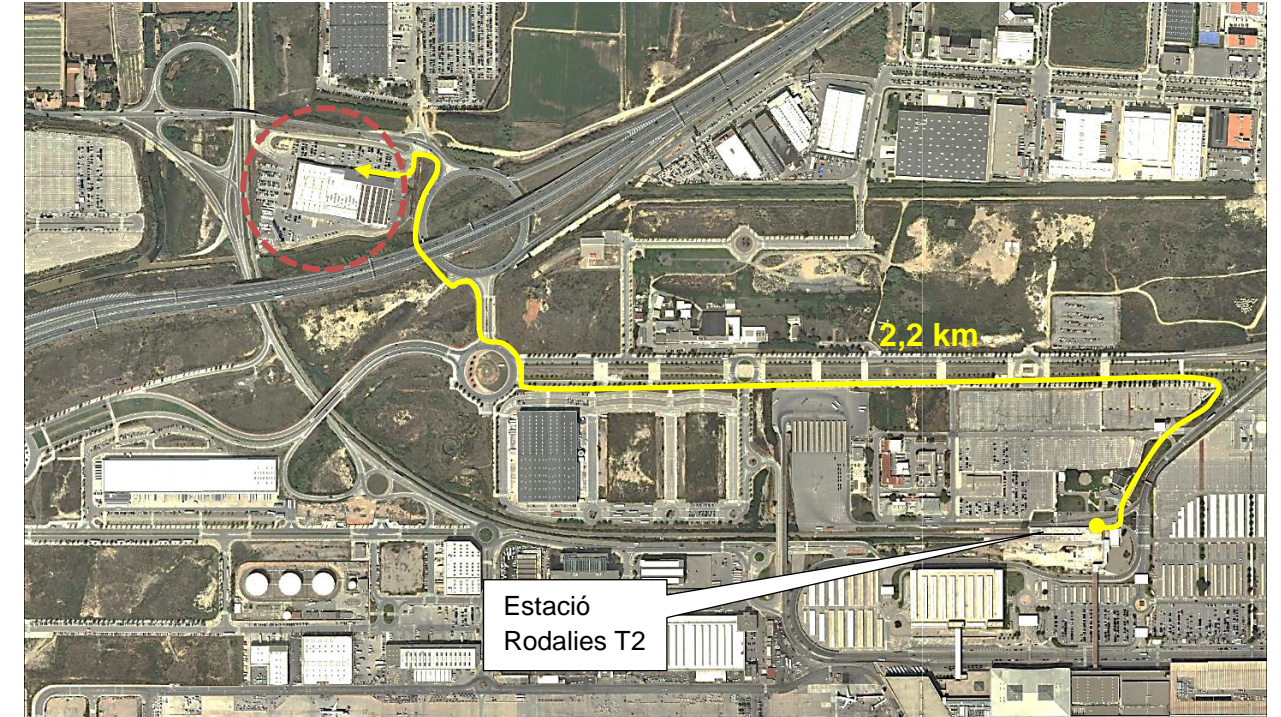
2.3.2.4. Itineraris de vianants i bicicletes

Com ja s'ha comentat abans el mercat es troba allunyat dels nuclis urbans i per tant la connectivitat a peu i en bici resulta complicada. No obstant això, pel costat Llobregat la vialitat de l'entorn del mercat disposa de vorera i un pas per sota la C31 ampli que acompanya la rotonda i que permet el pas de vianants i bicicletes amb bones condicions de seguretat i visibilitat. Aquesta connexió permet enllaçar a l'altra costat de l'autopista amb l'avinguda de l'aeroport, un vial ampli amb una mitjana central enjardinada i apte par vianants i bicicletes. Des d'aquí és fàcil enllaçar amb l'Aeroport T2, el polígon Mas Blau i fins hi tot arribar al nucli del Prat de Llobregat o continuar per l'avinguda Pepa Colomer cap el Parc Nou i el Prat.

Tots els itineraris són sense pendents ja que ens trobem dins l'àmbit del delta.

En sentit contrari la barrera del tren més el pas de la B-204 per sobre d'aquest no estan habilitats pel pas de vianant i bicicletes, tot i això si s'utilitza el mateix pas per sota la C-31 el viari local del polígon permet passar per sobre les vies amb una vorera i carril bici i tornar a travessar la C-31 pe sota la connexió d'aquest polígon amb la b-204 resta tancada però s'obrirà en un futur. Aquí també hi ha prevista la continuïtat del carril bici cap a dins del parc agrari i el nuclis de l'entorn.

Parada de Rodalies aeroport i recorregut en bici o a peu fins al Mercat



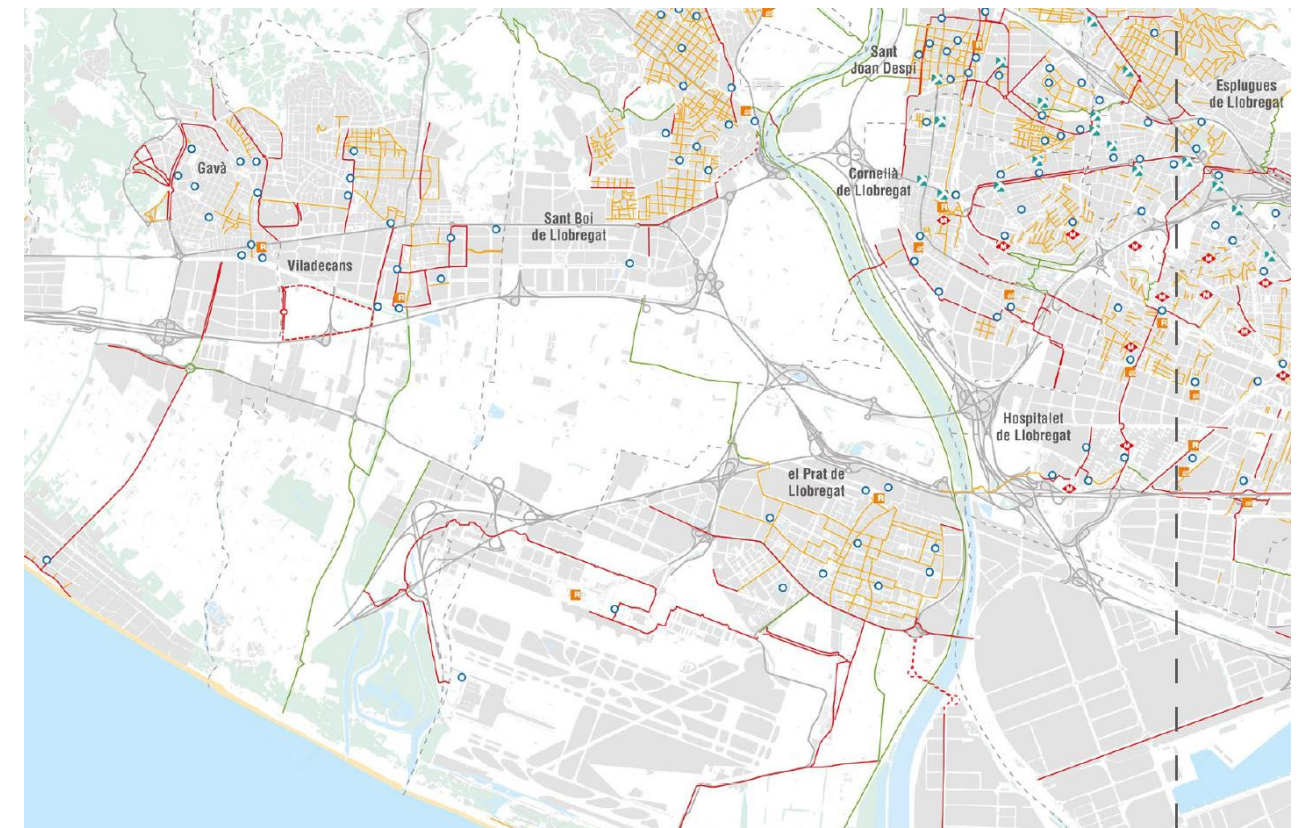
Font: Barcelona Regional. Ortofoto ICC.

Detall del tram final d'accés al Mercat per la vorera (vianants i bicicletes)



Font: Barcelona Regional. Ortofoto ICC.

Carrils bici de l'entorn



Font: Guia Carrils bici AMB

3. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

La proposta es basa en la modificació dels paràmetres de la zona 10aCL d'usos comercial, logístic i industrial. Això comporta una **modificació dels límits definits per la zonificació vigent per l'increment de 34 m² de zona verda en detriment de la zona 10aCL.**

La proposta planteja l'ampliació dels usos admesos a més del de mercat majorista que es contempla actualment, recuperant en part, els que originalment es permetien en aquest sector de l'entorn aeroportuari, adaptant-los als definits per la normativa de regulació d'usos del municipi de Sant Boi. Així mateix, es trenca la relació entre usos principals i complementaris que s'estableix en el planejament vigent.

La modificació també preveu un lleuger increment de l'edificabilitat per tal de donar resposta a la necessitat de Mercabarna de reorganització i optimització del funcionament del mercat de la Flor, així com ajustos de l'ocupació del sòl de zona i alçada permesa, per tal de flexibilitzar les condicions d'implantació d'activitats en aquesta zona.

A continuació es detallen les condicions de l'edificació proposades:

- Superfície de zona: 19.473 m² (18.937 m² 10aCL + 536 m² 10aCL-ST)
- Ocupació màxima: 14.605 m², que equival a una ocupació del 75%
- Edificabilitat màxima: 16.200 m², que equival a un índex net del 0,832
- Alçada reguladora màxima¹: 15 m

La proposta suposa un increment d'ocupació de la zona de 1.925 m² i de l'edificabilitat de 594 m².

Zonificació del sòl

Qualificacions del sòl	Clau	Planejament vigent		Planejament proposat		Diferència
Sistemes		19.981 m²	50,60%	20.015 m²	50,69%	34,00
Xarxa viària bàsica	5	13.818 m ²	34,99%	13.818 m ²	34,99%	0,00
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	6b	4.131 m ²	10,46%	4.165 m ²	10,55%	34,00
Equipaments comunitaris de nova creació	7b	2.032 m ²	5,15%	2.032 m ²	5,15%	0,00
Zones		19.507 m²	49,40%	19.473 m²	49,31%	-34,00
Zona usos comercial, logístic i industrial	10aCL	18.971 m ²	48,04%	18.937 m ²	47,96%	-34,00
Zona usos comercial, logístic i industrial. Serveis tècnics	10aCL-ST	536 m ²	1,36%	536 m ²	1,36%	0,00
Total		39.488 m²	100,00%	39.488 m²	100,00%	0,00

Els usos admesos es divideixen en tres grups, segons la proporció dels mateixos respecte la totalitat de l'edificabilitat permesa, i es pren com a referència per a la seva definició la classificació la normativa de la Modificació puntual del pla especial d'ordenació d'usos urbans, de Sant Boi de Llobregat. La proposta inclou la major part dels usos originalment permesos en aquest àmbit per la clau 10a del PGM, com són els d'emmagatzematge; aparcaments de taxis, terminal de taxis i

les dotacions corresponents; aparcament de cotxes de lloguer i instal·lacions de manteniment de pupil·latge; i indústria aparcador.

Grup I, que poden ocupar fins a un 100% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- **Classe C: Comercial**, s'admeten les classes C13 i C14.

Classe C13. Establiments comercials singulars (ECS) contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: establiments de venda a l'engròs, establiments dedicats essencialment a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, i de maquinària.

Classe C14. Establiments comercials singulars (ECS) no contemplats a l'article 311.1.1r de les NUPGM: Establiments comercials singulars definits a la legislació sectorial i que no estiguin inclosos a la classe C13.

- **Classe D: Industrial i assimilable**, s'admeten les classes D1, D3, D4, D7, D13, D14 i D15.

Classe D1: Magatzems que no siguin de productes pulverulents o granulats o perillous (productes químics, productes petrolers, gasos combustibles i altres productes perillous).

Classe D3: Trasters o conjunt de trasters, sempre que la seva superfície útil sigui superior a 100 m².

Classe D4: Instal·lacions i activitats per a la neteja de vehicles.

Classe D7: Tallers de reparació mecànica o de vehicles de motor i material de transport sense cabina de pintura.

Classe D13: Activitats purament industrials, que són totes les regulades a l'article 17.2 del Pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi de Llobregat.

Classe D14: Forns de pa amb obrador en què es fa tot el procés per a la preparació i fermentació de les masses i amb una potència total de la maquinària instal·lada superior a 40 kW.

Classe D15: Instal·lacions de generació d'energia fotovoltaica.

- **Classe J: Estacionament i garatge aparcament**, s'admet la classe J2.

Classe J2: Classe J2: Estacionament i Garatge-aparcament, sempre que allotgi més de 4 vehicles o la seva superfície útil sigui superior a 100m², d'acord amb l'article 106 de les Ordenances Metropolitanes d'Edificació.

Grup II, que poden ocupar fins a un màxim del 30% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- **Classe A: Cultural, associatiu i religiós**, s'admeten les classes A5 i A7.

¹ L'alçada màxima de 15 metres s'ha establert considerant les condicions d'edificació definides a les NUPGM per a la clau 10a tipus II (art. 375)

Classe A5: Centres docents, educatius i d'ensenyament en tots els seus graus i modalitats.

Classe A7: La resta d'establiments de tipus cultural i associatiu com són els museus, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus socials, com poden ser centres d'associacions, agrupacions, centres de dia i similars.

- **Classe G: Oficines-administratiu**, s'admeten totes les classes.

Classe G1: Oficines amb horaris usuals només de matins (bancs i similars).

Classe G2: Oficines sense transacció comercial estricta (agències d'assegurances, agències immobiliàries, i similars).

Classe G3: Dependències administratives de les administracions públiques.

Classe G4: La resta d'establiments del tipus oficines-administratiu (ETT, gestories, assessories jurídiques, despatxos de professionals lliberals, i similars).

- **Classe K: Esportiu**, s'admet només la classe K2.

Classe K2: Pràctica de l'esport i/o cultura física i/o altres disciplines integrals en establiments adequats. Inclou gimnasos, centres de pràctica de ioga i/o pilates.

Grup III, que poden ocupar fins a un màxim del 15% de la superfície total construïda permesa en l'àmbit:

- **Classe C:** s'admeten les classes C2, C4, C6 i C7.

Classe C2: Restaurant: activitat que es realitza en un local que disposa de servei de menjador i cuina per tal d'oferir àpats al públic consistents bàsicament en dinars i sopars, mitjançant preu, per ser consumits en el mateix local.

Classe C4: Restaurant bar: activitat que es realitza en local que ofereix, mitjançant preu, els serveis de restaurant i de bar previstos en les classes C2 i C3.

Classe C6: Serveis a la venda: agències de viatge, perruqueries, centres d'estètica, bugaderies i similars.

Classe C7: Oficines comercials amb magatzem regulador (com els punts de recollida de bugaderies, etc.).

La superfície conjunta dels usos del Grup II i Grup III no podrà superar el 30% de la superfície total construïda, de manera que les activitats dels usos del Grup III aniran en detriment de les del Grup II i no de les del Grup I.

Dels anteriorment descrits, a la zona no edificable, corresponent al 25% de la zona, només seran admesos els usos següents: A7, D1, C9, C13, C14, D4, J2 i K2, sempre que no comportin construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.

Els terrenys objecte d'aquesta modificació de planejament corresponen a una finca única i no es preveu la seva divisió.

Paràmetres reguladors de la zona 10aCL

QUADRE COMPARATIU PARÀMETRES CLAU 10aCL	PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT	
	PLA PARCIAL 2007	índex	MPPGM 2017	índex
Edificabilitat	15.606 m ² /st	0,800	16.200 m ² /st	0,832
Ocupació de l'edificació en zona	12.680 m ²	65%	14.605 m ²	75%
Alçada màxima	12 m		15 m	
Usos admesos	Principals	comercials a l'engròs i emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista.	Grup I 100%	C13, C14 D1, D3, D4, D7, D13, D14, D15 J2
	Complem.	oficines i locals comerç, serveis i restauració (màx. 15% sup constr. total) Industrials 3 ^a cat., corresponents a manipulació i primera transformació de productes.	Grup II + Grup III màx. 30%	Grup II A5, A7 màx. 30% G1, G2, G3, G4 K2 Grup III C2, C4, C6, C7 màx. 15%
Usos fora de l'ocupació màxima	estacionament i altres complementaris de l'activitat tals com dipòsit transitori de mercaderies i plantació controlada de plantes i flors, sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi.		A7, D1, C9, C13, C14, D4, J2, K2 (sempre que no comportin la construcció d'estructures fixes i tancades a tal fi)	
Limitació de superfície de les activitats	Principals	és defineix un únic ús	Grup I	activitat mínima de 1.000 m ²
	Complem.	fins un màxim de 350 m ²	Grup II Grup III	activitat mínima de 350 m ² activitat màxima 350 m ²

3.1. Ordenació de les zones verdes i dotacions

L'estructura dels espais lliures i equipaments manté la seva disposició dins l'àmbit seguint un esquema perimetral a la zona, amb una funcionalitat entesa més en termes mediambientals i d'integració paisatgística que per al gaudi i ús social dels ciutadans. La seva superfície s'incrementa en 34 m², així la peça situada al nord de l'àmbit seguint la carretera B-204 s'ajusta per tal de complir amb la cessió d'espais lliures derivada dels canvis que es proposen a aquesta MPPGM.

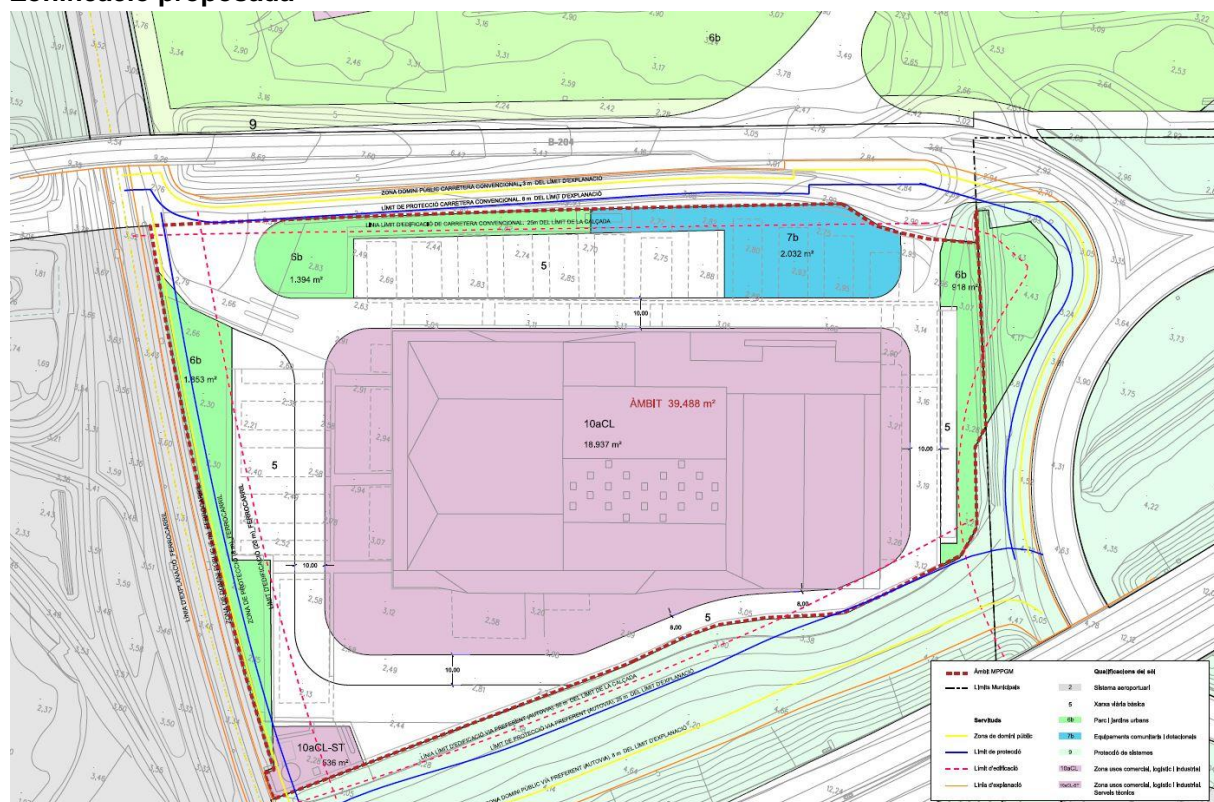
3.2. Accessos

Es mantenen els punts d'entrada i sortida actuals situats als extrems de la façana principal del recinte. El punt d'entrada únic es produeix a través del carrer paral·lel a la B-204 prop del ferrocarril, on hi ha també una de les dues sortides. L'altra sortida està al costat de la rotonda de la B-204.

Es preveu a mitjà termini la desaparició de la infraestructura ferroviària actual d'accés a l'aeroport que transcorre per l'oest de l'àmbit d'aquesta MPPGM. Això possibilitarà la millora dels accessos, ja que es podria reorganitzar el pas de la B-204 en aquest punt incorporant el carril bici que l'AMB té previst en aquest zona.

Per a l'ordenació de la vialitat interna tampoc es plantegen canvis respecte l'actualitat. Es considera el vial perimetral a la zona d'aprofitament privat, al voltant del qual es situen unes àrees d'aparcament. A dia d'avui, el vial perimetral de circulació es planteja com una àrea de circulació entorn a la zona de 10 metres d'ample, excepte una part més propera al canal de la Vidaleta, on la reserva és de 8 metres, i deixant la resta com a espai d'aparcament. En aquest sentit però, no es descarta la possibilitat de reorganització d'aquest espai viari per tal de facilitar el desenvolupament de les activitats desenvolupades a la zona de clau 10aCL, sempre i quan es respecti la zonificació del sòl definida.

Zonificació proposada



Font: Barcelona Regional

3.3. Places d'aparcament

Els estàndards de places d'aparcament necessàries per als usos previstos pel present planejament, s'han calculat segons el text refós de la modificació puntual del pla especial d'ordenació d'usos urbans. Normativa urbanística (6a modificació), de Sant Boi del Llobregat.

Per calcular aquesta reserva s'han considerat diversos escenaris segons els usos que poden ocupar l'edificació, del menys a més restrictiu, de tal manera que s'obté un rang en el qual es mourà la reserva d'espai necessària. Els quatre escenaris estudiats són els següents:

1. Com a **usos més restrictius** es fa una hipòtesi d'un escenari on el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 30% (4.860 m²) d'usos culturals (grup II).

2. A l'escenari d'**usos probables** s'ha pres la proporció del el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 30% (4.860 m²) d'usos d'oficina (grup II).
3. A l'escenari **menys restrictiu** es considera el 100% de l'activitat destinada a usos industrials (16.200 m²).
4. Escenari de màxima ocupació del grup III, **intermedi alt** on les proporcions són el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 15% (2.419 m²) d'usos culturals (grup III) i el 15% (2.419 m²) de restauració.

En tots els escenaris es té en compte la reserva de places per a l'aparcament de bicicletes que contempla la normativa vigent.

Segons la Normativa Urbanística les reserves de places d'aparcament venen donades pels usos segons la següent taula:

RESERVA DE PLACES D'APARCAMENT			
Modificació Puntual del Pla Especial d'ordenació d'Usos Urbans (sisena) de Sant Boi de Llobregat			
cultural	A5, A7	establiments culturals	1 plaça / 15 localitats o 1 plaça / 10 localitats quan l'aforament > 500 estimació 2.372 loc.
comercial	C2, C4	restauració	1 plaça / 10 que ultrapassin el nombre de 75 persones de cabuda autoritzada
	C6, C7	serveis a la venda i oficines comercials amb magatzem	si el recinte és > 200m²st 1 plaça cada 80m²st
	C13, C14	venda a l'engròs, automoció i carburants	1 plaça cada 80m²st (s'assimila a industrial)
oficines	G	quan recinte és > 100m²st	1 plaça cada 50m²st
industrial	D		1 plaça cada 100m²st
esportiu	K2		1 plaça / 15 localitats o 1 plaça / 10 localitats quan l'aforament > 500
Reserva places per a bicicletes			1 plaça cada 4 places d'automòbil

Així pel **Grup I** la dotació més restrictiva es correspon a l'ús comercial amb 1 plaça / 80 m² st. Pel **Grup II** la dotació més restrictiva és la de cultural o esportiu amb 1 plaça / 10 localitats per aforaments superiors a 500 places. En aquest últim cas una sala de congressos o similar representaria la major ocupació possible. Per tal d'assimilar les places a m². Sense disposar d'un projecte definit, s'ha pres el rati d'ocupació de 2,35 m²/persona, que inclou la part proporcional de passadissos i escales, serveis, estances auxiliars i altres. Finalment, pel **Grup III**, l'ús més restrictiu és el de restauració. Tenint el compte el cas més desfavorable de l'ocupació total del 15% de la superfície pel restaurant (uns 50 x 50 m²), s'ha considerat una ratio àmplia per deixar passadissos i altres espais auxiliars, el que dona 2,82 m²/persona.

Dels diferents escenaris d'ocupació possibles el més restrictiu és el d'un escenari on el 70% de la superfície permesa (11.340 m²) seria d'usos comercials (grup I) i el 30% (4.860 m²) d'usos culturals (grup II), que segons els ratis anteriors representa 2.069 localitats.

A l'escenari menys restrictiu seria el 100% de l'activitat destinada a usos industrials (16.200 m²).

En el següent quadre s'avaluen els quatre escenaris proposats:

Reserva places d'aparcament				
Escenari d'usos menys restrictius				
		<i>ratis</i>		<i>m² places vehicles</i>
industrial	100% grup I	1 pl / 100 m ² st	16 200	162
Total				162
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		41
Escenari d'usos probables				
		<i>ratis</i>		<i>m² places vehicles</i>
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
oficines	30% grup II	1 pl / 50 m ² st	4 860	98
Total				240
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		60
Escenari d'usos més restrictius				
		<i>ratis</i>	<i>m² o aforament</i>	<i>places vehicles</i>
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
cultural (auditori)	30% grup II	1 pl / 10 localitats en aforament > 500	(localitats) 2 069	207
Total				349
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		88
Escenari restrictiu alt (15% grup III)				
		<i>ratis</i>	<i>m² o aforament</i>	<i>places vehicles</i>
comercial	70% grup I	1 pl / 80 m ² st	11 340	142
cultural (auditori)	15% grup II	1 pl / 10 localitats en aforament > 500	(localitats) 1 035	104
comercial (restauració)	15% grup III	1 pl / 10 que ultrapasi les 75 pers. autoritzades	(aforament) 862	87
Total				333
places de bicicleta		1 pl / 4 places automòbil		84

En el quadre anterior es reflecteixen els dos cassos extrems, així com un escenari probable d'ocupació intermèdia que representa una necessitat de places més realista. Per tant, la reserva d'aparcament vinculada a la present modificació serà **d'entre 162 i 349 places per a vehicles**.

A efectes de la reserva de sòl que s'ha de preveure per a aquestes places s'ha comprovat, mitjançant l'ordenació física de l'espai, la cabuda de 352 places superior en 3 places a l'escenari d'usos més restrictius. En aquesta ordenació, de caràcter merament indicatiu, es comprova que la major part de les places es poden distribuir en el sistema viari que actualment ja compleix aquesta funció, mentre que la resta podria fer-se en part de la zona no edificable de la clau 10aCL, i que ocuparia aproximadament el 57% de la zona no edificable. A més, en l'ordenació de la imatge següent, s'han mantingut els espais de molls per a furgonetes (del costat est) i tràilers (del costat sud) que s'utilitzen en l'actualitat.

Ordenació indicativa de les places d'aparcament en l'escenari d'usos més restrictius



Font: Barcelona Regional

Considerant els mateixos criteris pels ratis i tipologia de plaça que es van prendre en la previsió del Pla vigent. En el quadre següent es mostra la previsió de sol destinat a aparcament pels diferents escenaris:

Reserva espai d'aparcament		Escenari Usos menys restrictius			Escenari Usos probables			Escenari Usos més restrictius			Escenari restrictiu Alt (15% grup III)			
Tipus plaça	m ² /plaça	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	num.	% grup I	superfície	
turisme	20	110	68%	2 203 m ²	97	68%	1 931 m ²	97	68%	1 931 m ²	97	68%	1 931 m ²	
furgoneta	grup I	30	31	19%	923 m ²	27	19%	809 m ²	27	19%	809 m ²	27	19%	809 m ²
tràiler	68	21	13%	1 432 m ²	18	13%	1 255 m ²	18	13%	1 255 m ²	18	13%	1 255 m ²	
turisme	grup II	20	-	-	98	-	1 960 m ²	207	-	4 140 m ²	104	-	2 080 m ²	
turisme	grup III	20	-	-	-	-	-	-	-	-	87	-	1 740 m ²	
Total vehicles		162		4 559 m²	240		5 956 m²	349		8 136 m²	333		7 816 m²	
Bicicleta	1	41		41 m ²	60		60 m ²	88		88 m ²	84		84 m ²	
Total reserva				4 600 m²			6 016 m²			8 224 m²			7 900 m²	

En qualsevol cas, suposant l'escenari més restrictiu, la superfície de sòl destinada a l'aparcament en funció dels usos seria com a màxim de 8.224 m². En aquest sentit, cal considerar que en el Pla Parcial 2007 ja es va fer una reserva de 6.328 m² (6.207 m² segons l'actual cartografia projectada en ETRS89) de sistema viari destinada als estàndards de sòl per a aparcament per a les activitats d'aquesta zona, segons l'ordenança d'aparcament de Sant Boi vigent en aquell moment. I a més, es considera que el 50% de la zona lliure d'edificació de l'àmbit (2.454 m²) també es destinava als

esmentats estàndards d'aparcament. En aquest cas pels usos més restrictius aquesta ocupació representa ara el 57% de la superfície lliure dins la parcel·la.

En quant a les dimensions de les places de tràiler considerades en l'anterior Pla Especial s'ha considerat un plaça de 4,0x17,0 m = 68,0 m² més adequada que no la de 40 m², clarament insuficient.

L'apartat 4 de l'article 104 de la normativa urbanística metropolitana determina que per cada 100 places de vehicles lleugers als garatges i aparcaments públics caldrà reservar permanentment, a la planta d'accés més fàcil, el més pròxim possible a aquest, almenys una plaça per cada cent de la seva capacitat total, per a vehicles que transportin passatgers minusvàlids. La seva amplada mínima serà de 2,90 m. En aquest cas doncs per l'aparcament de 348 places **caldrà reservar 4 places per minusvàlids.**

En quant a la bicicleta la normativa vigent preveu una plaça per cada 4 places d'automòbil, el que representa doncs per l'escenari amb més places (349) un total de **88 places d'aparcament de bicicletes** (en l'apartat d'avaluació de la mobilitat generada es matisa aquesta xifra degut al repartiment modal considerat).

En el plànol s'han grafiat tres places per a taxi prop de la porta principal. Tot i això, si és per deixar un client o esperar algun que puntualment hagi trucat, el poc tràfic intern que hi ha permet esperar-se en qualsevol altra lloc prop de la vorera.

També s'ha marcat una plaça orientativa per a bus en cas de puntuals visites de grups. Al igual que el taxi, el reduït flux de trànsit permet esperar-se en qualsevol altre lloc.

4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

4.1. Distribució modal dels desplaçaments

L'àmbit de la MPGM es troba allunyat dels nuclis urbans. Prenent la distància als diferents Ajuntaments (per posar un punt comú) per la xarxa viària, el més proper és El Prat de Llobregat amb 5,3 km (8'), tot i això el més proper amb transport públic és Viladecans amb 19'. En el quadre adjunt es veu clarament la diferència entre el transport públic i el cotxe, que en el millor dels casos duplica el temps de trajecte.

Origen / Destinació	Distància	Temps en cotxe	Temps en Bus(*)
Sant Boi	9,3 km	14'	19' = 13' L77 + 6' caminant
Viladecans	5,9 km	11'	31' = 22' L80, L87 o L99 + 9' caminant
El Prat	5,3 km	8'	43' = 30' L77+L94 + 13' caminant 37' = 28' L80, L87 o L99 + Tren R2 + 9' caminant
Aeroport T2	4,6 km	7'	-

(*) Subjecte als temps d'intercanvi i a les freqüències de les diferents línies, el temps pot ser molt variable.

Per tal de tenir un ordre de magnitud de la distribució modal s'han extret les dades dels Quaderns de mobilitat de l'AMB dels municipis propers. De les següents dades es considera que les més representatives són les de desplaçaments de connexió ja que l'àmbit no és intern a cap municipi.

	Desplaçaments Interns			Desplaçaments de Connexió		
	No motoritzat	Transport Públic	Transport Privat	No motoritzat	Transport Públic	Transport Privat
Sant Boi	79,5%	3,5%	17,0%	2,4%	35,2%	62,4%
Viladecans	82,1%	2,3%	15,6%	10,3%	24,5%	65,1%
El Prat	83,5%	3,3%	13,2%	1,9%	41,8%	56,3%
Mitjana	81,7%	3,0%	15,3%	4,9%	33,8%	61,3%

Tot i això, degut a la singular situació d'allunyament dels municipis i l'avantajosa connexió amb la C-31 es creu oportú reduir l'ús dels modes no motoritzats al 2%, aquests seran principalment la bicicleta (directament des d'origen si és un municipi proper o en combinació des d'alguna parada propera del transport públic) i l'ús del transport públic al 25%. Resta doncs un percentatge del 73% pel transport privat. El resum de l'assignació és doncs:

- Modes no motoritzats 2%
- Transport Públic 25%
- Transport Privat 73%

4.2. Càlcul de la mobilitat generada

Com en l'apartat anterior del càlcul de la necessitat d'aparcament determinats per la normativa urbanística, el càlcul de la mobilitat vindrà donat per una forquilla en funció del percentatge d'ús dels tres Grups.

Pel Grup I del 70% al 100% de la superfície pot estar destinat a usos Industrials o assimilables o Comercial de venda a l'engròs. Segons el decret **aquests usos generen 5 viatges per cada 100 m² de sostre**. Cal tenir en compte que el comercial de venda a l'engròs no és el comercial al que es refereix el decret de mobilitat.

Pel Grup II del 0% al 30% de la superfície pot estar destinada a les classes:

- **Classe A: Cultural i religiós**, que es defineixen respectivament com centres docents i de tipus cultural com són els museus, biblioteques, sales de conferències, sales d'art i similars, i el d'activitats de tipus socials, com poden ser centres d'associacions, agrupacions, col·legis i similars.
- **Classe G: Oficines-administratiu**, de totes les classes, amb i sense transacció comercial estricta i dependències de les administracions públiques.
- **Classe K: Esportiu**, que correspon a la pràctica de l'esport i/o cultura física en establiments adequats.

Dins al decret es corresponen a activitats de:

- Ús d'oficines 15 viatges/100 m² de sostre
- Equipaments 20 viatges/100 m² de sostre

El que genera més mobilitat és **l'equipament amb 20 viatges/100 m² de sostre**.

Pel Grup III es pot ocupar del 0% al 15% de la superfície total construïda i pot estar destinada a la classe:

- **Classe C: Comercial**, s'admeten les classes C1, C2, C3, C4, C6, C7, que són: Establiments de venda personalitzada o d'autoservei, inclosos els establiments de venda de productes quotidians i establiments individuals multi sectorials o polivalents que es dediquen a la venda de productes de més d'un grup d'especialitats, serveis a la venda com agències de viatge, perruqueries, centres d'estètica, bugaderies i similars i oficines comercials amb magatzem regulador, i finalment restaurants, bars i comerç alimentari de degustació.

Dins al decret es corresponen a activitats de:

- Ús comercial 50 viatges/100 m² de sostre

En aquest cas però per la seva ubicació allunyada dels nuclis urbans i les seves petites dimensions màximes (2.430 m²) es considera que el nombre de viatges serà inferior al del decret. **S'han considerat 30 viatges/100 m² de sostre**.

Val a dir que el percentatge màxim de de la suma de l'espai dedicat al grup II i grup III no pot ser superior al 30%.

L'anàlisi pels quatre escenaris anteriors seria:

Ús	Superfície	Coef. Decret	Viatges Decret	Total
Menys restrictiu 100 % Industrial	16.200,m ²	5 viatg. / 100 m ²	810	810
Restrictiu 70 % Comercial a l'engròs -Logistic 30 % Cultural i Equipaments	11.340 m ² 4.860 m ²	5 viatg. / 100 m ² 20 viatg. / 100 m ²	567 972	1.539
Probable 70 % Comercial a l'engròs - Logistic 30 % Oficines	11.340 m ² 4.860 m ²	5 viatg. / 100 m ² 15 viatg. / 100 m ²	567 729	1.296
Més restrictiu 70 % Comercial a l'engròs -Logistic 15 % Cultural i Equipaments 15 % Comercial	11.340 m ² 2.430 m ² 2.430 m ²	5 viatg. / 100 m ² 20 viatg. / 100 m ² 30 viatg. / 100 m ² (*)	567 486 729	1.782

(*) S'ha rebaixat el coef. Del decret de 50 a 30 viatg./100 m²

Afegir que els usos probables representen només el 73% de la mobilitat màxima calculada amb els usos més intensius.

Prenent el cas més desfavorable de 1.782 viatges i aplicant l'anterior distribució modal el repartiment dels desplaçaments queda reflectit en el següent quadre:

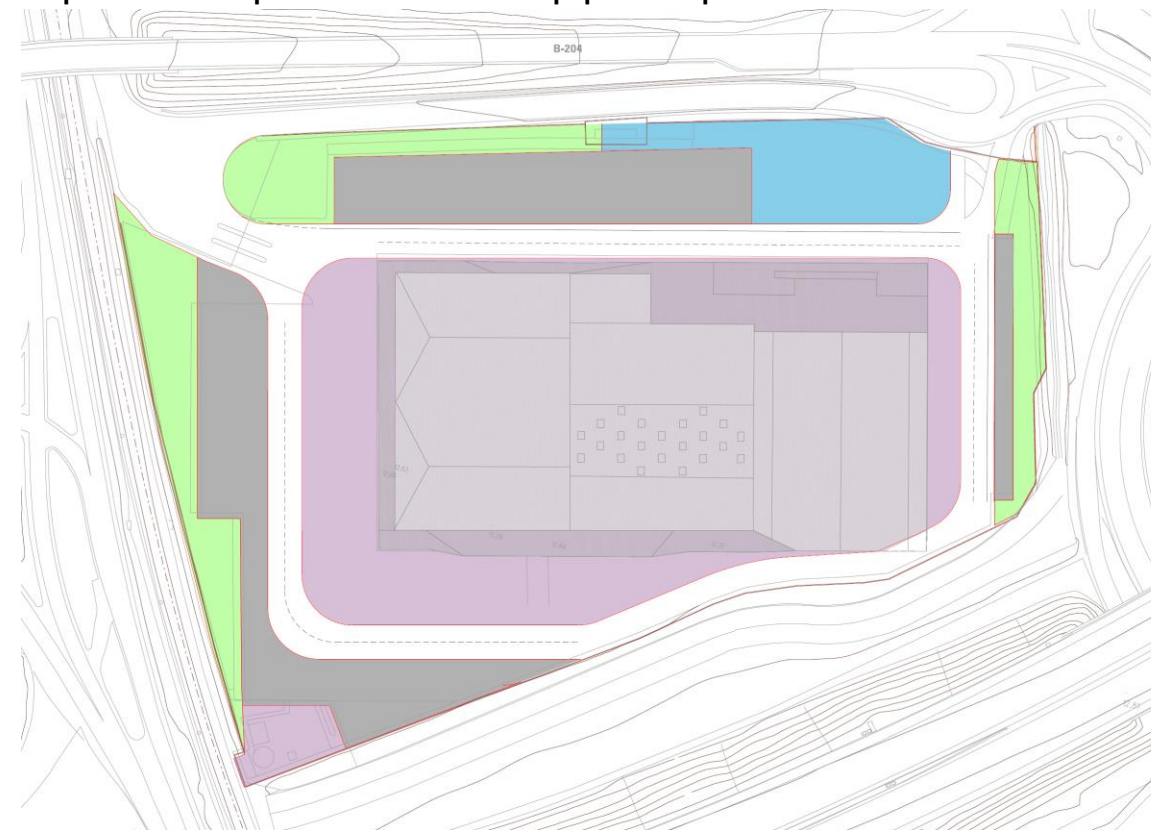
Mode	Percentatge	Nombre desplaçaments
Modes no motoritzats	2%	36
Transport públic	25%	446
Transport Privat	73%	1.301

En els càlculs anteriors no s'ha tingut en compte la dotació de mobilitat deguda les Zones Verdes ni Equipaments dins l'àmbit. Això és degut a que només hi ha un petit canvi respecte l'ordenació dels espais lliures i equipaments existents en el que s'incrementa en 34 m² la zona verda. Aplicant el rati del decret seria de dos viatges. La seva posició es manté seguint un esquema perimetral a la zona, amb una funcionalitat entesa més en termes mediambientals i d'integració paisatgística que per al gaudi i ús social dels ciutadans.

Observant el plànol adjunt les zones verdes són lineals i sense continuïtat, amb unes amplades inferiors als 20 m, disposats perimetralment a mode de jardí. Cal assenyalar que es tracta d'un recinte tancat d'accés controlat per vehicles, i tot i que hi ha accés lliure a peu, el possible ús serà dels propis usuaris del Mercat de la Flor i no generarà per tant mobilitat addicional.

En quant a l'equipament aquest no està desenvolupat, i la seva situació respecte del municipi no sembla la més adient de cara al seu desenvolupament proper. En tot cas l'àmbit està dotat de suficient transport públic i places d'aparcament per assumir la seva mobilitat.

Disposició dels espais verds i la zona d'equipaments perimetrals a l'àmbit.



Font: Barcelona Regional

4.3. Càlcul de la mobilitat actual

En l'apartat 4.2 s'ha calculat la mobilitat total pels nous usos tenint en compte el decret. Per tal d'avaluar l'increment que suposa respecte de l'actualitat, a continuació s'aplica al decret als usos actuals. Restant doncs el potencial de mobilitat actual sobre el proposat per tal de tenir l'increment degut als nous usos i el nou sostre.

Al igual que en la proposta, actualment hi ha definits diferents usos. En concret hi ha dos tipus d'usos uns de principals i uns altres de complementaris:

Usos principals: Els comercials a l'engròs i els d'emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista.

En el cas del decret és assimilable a industrial.

Usos complementaris: Són complementaris dels principals, i són tals com oficines i locals de comerç, serveis i restauració. Aquests no poden representar més d'un 15% de la superfície construïda total, ni comportar que la superfície subjecta a llicència ambiental de cada establiment superi 350 m². Igualment, són usos admesos complementaris els industrials fins a 3^a categoria, corresponents a manipulació i primera transformació de productes.

En aquest cas els primers són assimilables a l'ús comercial del decret, amb la salvetat anterior de considerar **30 viatges/100 m² de sostre** en lloc dels 50 viatges/100 m² del decret, per la seva ubicació. En el quadre següent queden reflectits els càlculs.

Ús	Superfície	Coef. Decret	Viatges Decret	Total
Menys restrictiu 100 % Comercial a l'engròs -Logistic (Industrial)	15.606 m ²	5 viatg. / 100 m ²	781	781
Restrictiu 85 % Comercial a l'engròs -Logistic 15 % Comercial	13.265,1 m ² 2.340,9 m ²	5 viatg. / 100 m ² 30 viatg. / 100 m ² (*)	664 703	1.367

(*) S'ha rebaixat el coef. Del decret de 50 a 30 viatg./100 m²

Si prenem el cas més restrictiu es podrien generar a dia d'avui uns **1.367 viatges/dia** aplicant el decret als usos existents.

4.4. Increment de la mobilitat generada

Considerant doncs en els dos cassos el potencial màxim de mobilitat. L'increment de mobilitat generada pels nous usos seria de 1.782 – 1.367 = **415 viatges nous**.

A continuació s'indica l'increment de viatges per cada ús.

Ús	Actual		Proposta MPGM		Increment viatges
	sostre	viatges	sostre	viatges	
Comercial a l'engròs -Logistic	13.265,1 m ² (85%)	664	11.340 m ² (70%)	567	-97
Comercial	2.340,9 m ² (15%)	703	2.430 m ² (15%)	729	26
Cultural i Equipaments	-	-	2.430 m ² (15%)	486	486
Suma		1.367		1.782	415

Aplicant l'anterior distribució modal als 415 viatges nous el repartiment dels desplaçaments queda reflectit en el següent quadre:

Mode	Percentatge	Nombre desplaçaments
Modes no motoritzats	2%	8
Transport públic	25%	104
Transport Privat	73%	303

4.5. Distribució territorial dels viatges

Per tal d'avaluar els orígens i destinacions dels viatges s'ha considerat una distribució similar a la dels viatges de connexió dels nuclis del voltant: Sant Boi de Llobregat, Viladecans i el Prat de Llobregat. Tot i la dispersió d'algunes de les dades s'ha considerat prendre la mitjana.

	Sant Boi	Viladecans	El Prat	Mitjana
Barcelona	38,7%	28,1%	50,7%	39%
Castelldefels	3,4%	7,3%	1,9%	4%
Gavà	2,3%	25,7%	1,2%	10%
Sant Boi	-	9,0%	3,5%	4%
Viladecans	4,4%	-	2,3%	2%
Cornellà	5,9%	3,4%	3,1%	4%
El Prat	5,3%	3,6%	-	3%
L'Hospitalet	7,6%	4,8%	18,8%	10%
Resta Baix Llobregat Nord	8,1%	5,0%	5,1%	6%
Resta comarca Baix Llobregat	10,4%	5,1%	4%	7%
Altres	13,9%	7,9%	9,4%	10%

FONT: Quaderns de Mobilitat AMB

A continuació s'ha aplicat la distribució modal anteriorment calculada del 2% per modes no motoritzats (bicicleta), 25% pel transport públic (bus) i 73% pel transport privat. A aquests percentatges se'ls ha aplicat certes correccions per tenir en compte l'accessibilitat del territori. Així el mode no motoritzat s'ha considerat només per els nuclis propers i pel transport públic s'ha ponderat un major ús pels orígens amb connexió directa (Barcelona, Viladecans, el Prat i Gavà), ponderant la resta.

Els càlculs s'han fet tenint en compte el còmput total de la mobilitat (següent quadre) i tenint només en comte l'increment de mobilitat (a continuació).

Mobilitat Total	No motoritzat	Transport públic	% Transp. públic	Transport privat	% Transp. privat	Total
Barcelona		210	47.0%	475	36.5%	684
Castelldefels		14	3.2%	59	4.5%	73
Gavà	9	52	11.7%	118	9.1%	180
Sant Boi	6	14	3.2%	59	4.5%	79
Viladecans	11	12	2.7%	27	2.1%	50
Cornellà		14	3.2%	59	4.5%	73
El Prat	10	16	3.6%	37	2.8%	62
L'Hospitalet		35	7.9%	146	11.2%	181
Resta Baix Llobregat Nord		21	4.6%	86	6.6%	106
Resta comarca Baix Llobregat		22	5.0%	91	7.0%	113
Altres		35	7.9%	146	11.2%	181
TOTAL	36	446	100.0%	1 301	100.0%	1 782

S'han pres els valors més desfavorables dels tres escenaris, el que genera 1.782 viatges.

Increment de Mobilitat	No motoritzat	Transport públic	% Transp. públic	Transport privat	% Transp. privat	Total
Barcelona		49	47.0%	111	36.5%	159
Castelldefels		3	3.2%	14	4.5%	17
Gavà	2	12	11.7%	28	9.1%	42
Sant Boi	1	3	3.2%	14	4.5%	18
Viladecans	2	3	2.7%	6	2.1%	12
Cornellà		3	3.2%	14	4.5%	17
El Prat	2	4	3.6%	8	2.8%	14
L'Hospitalet		8	7.9%	34	11.2%	42
Resta Baix Llobregat Nord		5	4.6%	20	6.6%	25
Resta comarca Baix Llobregat		5	5.0%	21	7.0%	26
Altres		8	7.9%	34	11.2%	42
TOTAL	8	104	100.0%	303	100.0%	415

S'han pres la resta dels valors més desfavorables dels dos cassos, el que genera 415 viatges.

Tenint en compte l'anada i tornada i una ocupació mitjana de 1,23 persones / vehicle en resulta una mobilitat total de **530 cotxes per sentit al dia i un increment de 123 cotxes per sentit al dia respecte del potencial actual**. Demanda que és plenament assumible per la vitalitat actual i més tenint en compte que actualment ja hi ha certa activitat.

Desplaçaments de connexió	Ocupació mitjana
Sant Boi de Llobregat	1,26
Viladecans	1,22
El Prat de Llobregat	1,21
Mitjana	1,23

Pel que fa al transport públic s'haurien d'assumir un total de 447 places (224 per sentit) amb les tres línies actualment existents. El que representa un increment de 104 (52 per sentit).

4.6. Reserva mínima d'aparcament de bicicletes

El Decret 344/2006 determina un nombre mínim de places per aparcar bicicletes en funció de l'ús de cada sector. El mateix Decret especifica que aquestes places per a bicicletes han d'estar fora de la via pública.

Pels usos previstos caldria reservar el següent nombre de places segons el Decret.

Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció

Ens trobem com en els cassos anteriors, amb un possible forquilla en funció dels usos:

Ús	Superfície	Coef. Decret	places Decret	Total
Menys restrictiu 100 % Industrial	16.200 m ²	1 plaça / 100 m ²	162	162
Restrictiu 70 % Comercial a l'engròs -Logistic 30 % Cultural i Equipaments	11.340 m ² 4.860 m ² (2.069 places)	1 plaça / 100 m ² 5 places / 100 places aforament	113 103	216
Restrictiu 70 % Comercial a l'engròs -Logistic 30 % Equipaments docent	11.340 m ² 4.860 m ²	1 plaça / 100 m ² 5 places / 100 m ²	113 243	356
Probable 70 % Comercial a l'engròs - Logistic 30 % Oficines	11.340 m ² 4.860 m ²	1 plaça / 100 m ² 1 plaça / 100 m ²	113 49	162
Restrictiu, 15% grup III 70 % Comercial a l'engròs -Logistic 15 % Equipaments docent 15 % Comercial	11.340 m ² 2.430 m ² 2.430 m ²	1 plaça / 100 m ² 5 places / 100 m ² 1 plaça / 100 m ²	113 121 24	258

Les xifres anteriors donen però un nombre de places molt elevat donat l'entorn i les distàncies a que ens trobem dels nuclis urbans propers. Tot i l'existència de carrils bici fins a l'àmbit i les propostes en el planejament de nous carrils sembla poc probable l'ús d'aquest nombre tan elevat de places. Si partim de les dades anteriors l'àmbit genera 1.785 viatges (comptant anada i tornada), el que vol dir 893 persones. Prenent la xifra més baixa de 162 places de bicicleta representaria que el 18% dels usuaris utilitzarien la bicicleta per accedir a l'àmbit.

No es disposa de dades de desplaçaments de connexió amb bicicleta ja que estan agrupats amb mobilitat no motoritzada. Prenent però les dades globals de bicicleta pels municipis de l'entorn i assignant-les totes als desplaçaments de connexió dona percentatges d'ús del següent quadre.

	% d'ús de la bicicleta	Desplaçaments de connexió	Desplaçaments totals en bicicleta	Hipòtesi d'us bici. connexió (%)
Sant Boi del Llobregat	0,6%	72.784	1.775	2,4%
El Prat de Llobregat	1,2%	55.868	2.496	4,5%
Viladecans	1,0%	70.908	2.081	2,9%

Els resultats són molt per sota del 18%. Amb aquestes dades sembla coherent considerar que l'ús de la bicicleta serà baix i es pren una xifra del 2% tal com s'havia comentat abans per aquesta mobilitat.

Amb les dades anteriors serien doncs suficients 20 places per bicicleta. Tot i això es recomana deixar-ne alguna d'extra, 30 en total, i fer un seguiment per si cal incrementar-ne el nombre si és necessari. En no haver-hi cap plaça actualment, s'ha considerat la demanda global.

En el plànol de la pàgina següent es localitza la seva posició orientativa en l'ampli espai de l'entrada sota la zona de coberta.

4.7. Places d'aparcament

El decret només estableix el nombre mínim de places d'aparcament per habitatges i estacions de ferrocarril i autobús. **Per polígons no estableix cap xifra. Es dona per bona la fixada per la Normativa de Sant Boi. Els càlculs realitzats en l'anterior apartat donen la necessitat de 348 places.**

Cal afegir però que la present MPGM preveu que fins un 30% del sostre en el Grup II es podrà destinar a usos culturals i educatius, incloent dins aquest grup sales de conferències. En aquest cas amb els càlculs realitzats això podria representar un important nombre d'usuaris, en concret 2.059 localitats. El mateix passa amb el grup III que amb un 15% del sostre podria acollir restaurants amb una capacitat de fins a 832 persones.

Donada la localització de l'àmbit, el transport públic existent i el nombre de places d'aparcament (348 places), no es considera viable assumir ni dimensionar la demanda de transport per aquests aforaments. **Serà doncs necessari, en el cas que es desenvolupin, que el promotor d'aquests espais assumeixi el transport discrecional amb suficients autocars. Aquest nombre vindrà determinat per l'aforament concret del local en cas que es desenvolupi aquest tipus d'activitat.**

4.8. Places de carrega / descarrega

L'article 6 determina reserves mínimes d'espai en locals comercials i grans establiments per a la càrrega i descàrrega de mercaderies:

- 6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que, per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.
- 6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
- Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².
 - A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda hauran de tenir un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².
- 6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:
- ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
 - ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre

Aquest article de la normativa està pensat perquè les operacions de càrrega / descàrrega no entorpeixin la via pública. En el cas de Mercabarna Flor, per un costat el mateix recinte i l'activitat que s'hi desenvolupa ja fa de magatzem i respecte de les places de càrrega i descàrrega, disposa dins la seva parcel·la al costat mar de l'edifici de **10 places de moll per tràiler a més de les 18**

places d'aparcament per furgonetes i petits camions situades al costat Llobregat, parcialment sota sostre, ja fan de zona de càrrega i descàrrega pel petits camions i furgonetes. Aquesta ocupació d'espai es troba dins el 50% de superfície no Edificable (2.454 m²) destinada a molls i altres usos complementaris.

Localització dels Molls i places d'aparcament.



Font: Barcelona Regional

4.9. Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics

El Reial Decret 1053/2014 determina que s'ha de dotar d'una mínima infraestructura per a la recàrrega per a vehicles elèctrics, en edificis o estacionament de nova construcció i a la via pública:

Disposició addicional primera. Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques.

1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'ha d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix l'esmentada (ITC) BT-52, "Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", que s'aprova mitjançant aquest Reial decret, amb les dotacions mínimes següents:
 - a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'ha d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament, tal com es descriu a l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,
 - b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i
 - c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.
Es considera que un edifici o estacionament és de nova construcció quan el projecte constructiu es presenti a l'Administració pública competent per a la seva tramitació en data posterior a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.
2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

En el cas que ens ocupa es tracta d'un edifici existent en el que es canvia l'ús, deixant la possibilitat d'augmentar l'edificabilitat que pot passar dels 15.606 m² actuals als 16.200 m², l'increment és de 594 m². Per tant, fins que no es produeixi l'increment d'aquesta superfície no cal aplicar el decret. D'altra banda aquest increment de metres quadrats representa un increment de 12 places en al cas d'oficines i de 26 places si es tracta d'usos culturals (aplicant als mateixos criteris que en apartats anteriors), quedant molt per sota de les 40 places del decret. Per tant, **no serà necessari disposar d'una estació de recarrega**. Tot i això de cara a potenciar l'ús del vehicle elèctric i en tractar-se d'una entitat pública es recomana la instal·lació d'una estació de recarrega en el moment de l'ampliació de superfície.

4.10. Mobilitat segons gènere

Dins l'àmbit dels municipis de l'entorn no s'aprecien grans diferències en el grau de mobilitat segons gènere, un 3% inferior en el cas de les dones. La taula següent mostra la mitjana de desplaçaments segons el gènere.

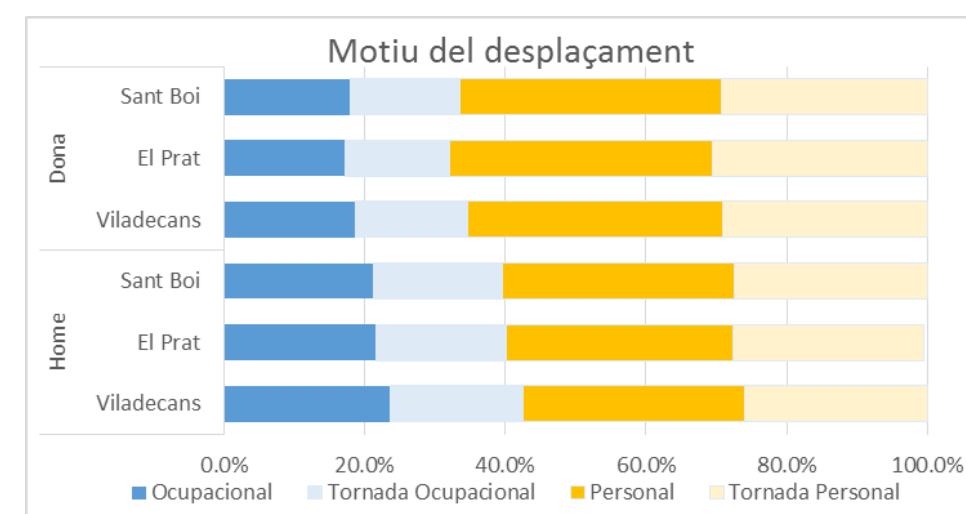
Nombre de desplaçaments segons gènere	Dona	Home
Sant Boi del Llobregat	3,64	3,70
El Prat de Llobregat	3,45	3,57
Viladecans	3,45	3,59

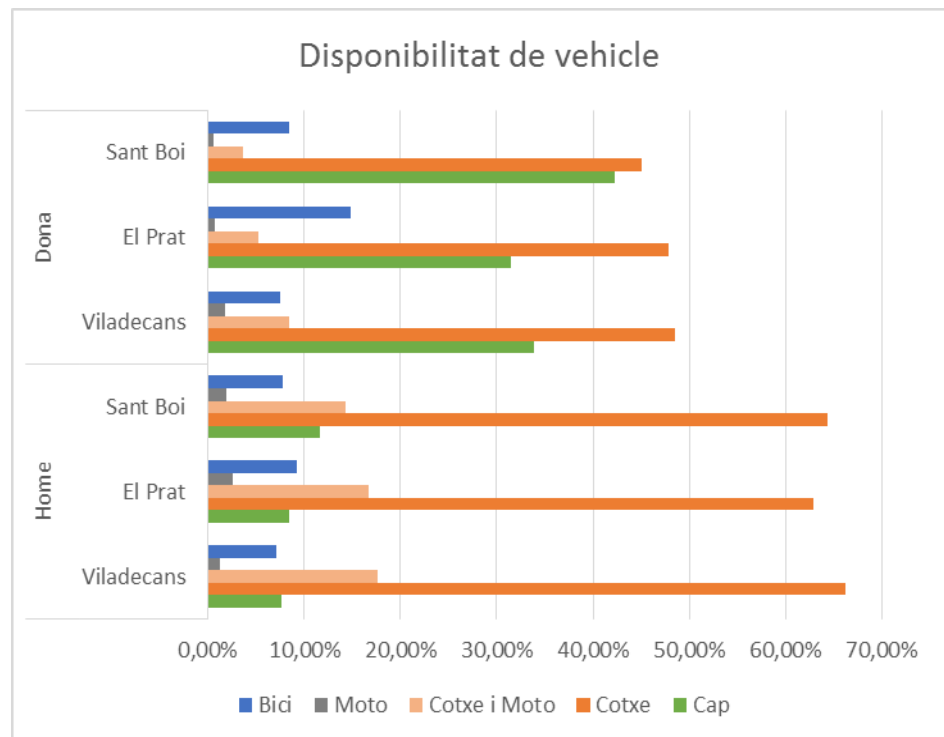
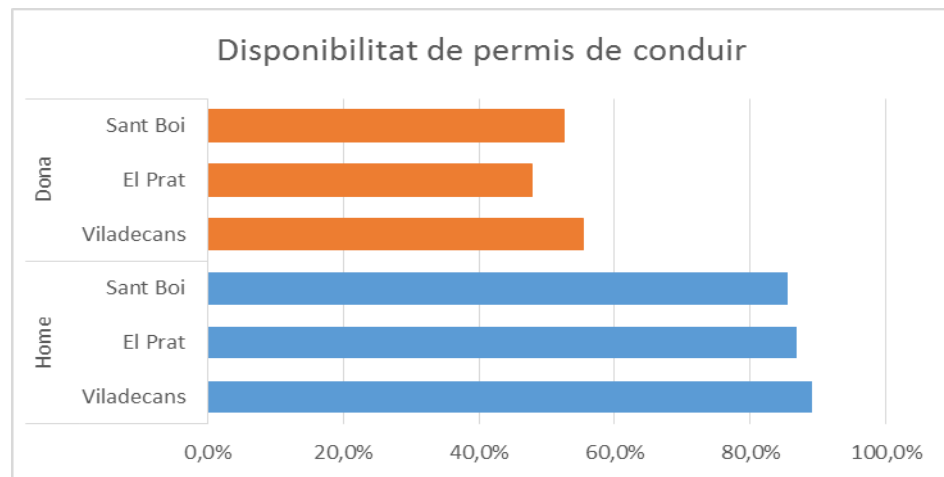
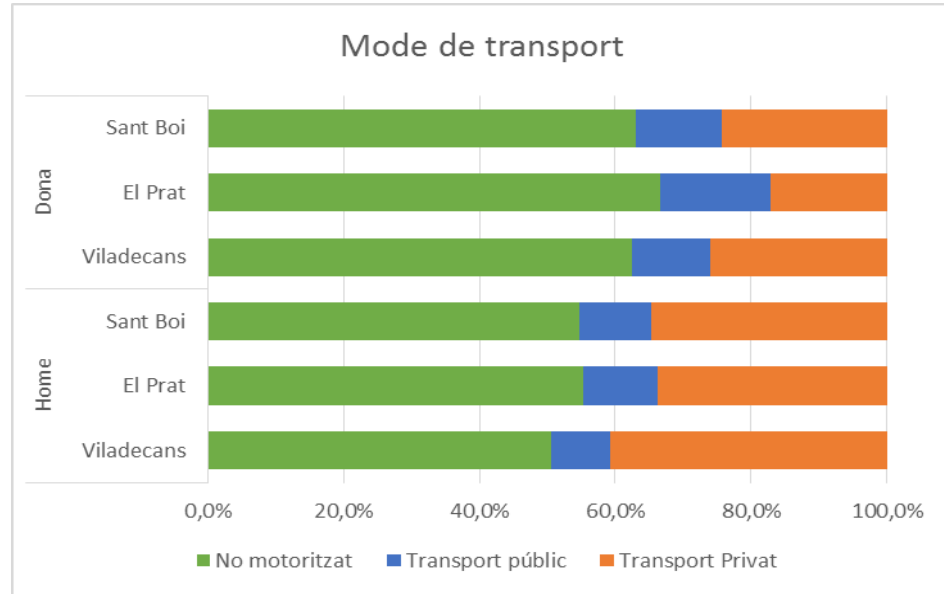
Font: Quaderns de Mobilitat AMB

A continuació es disposen diferents gràfics comparatius de la mobilitat de gènere pels tres municipis del l'entorn en el que no s'aprecien diferències significatives entre ells, exceptuant el major nombre de bicicletes per dona al municipi d'El Prat. D'entre la resta de dades cal destacar el següent:

- Tot i que el nombre de desplaçaments és similar entre homes i dones hi ha menys desplaçaments laborals en aquestes. El que vol dir que hi ha menys dones incorporades al mercat de treball.
- El mode de transport privat és significativament menys emprat per les dones. Segurament perquè hi ha menys dones amb carnet i amb menys disponibilitat de cotxe o moto. Destacant el percentatge de dones sense cap vehicle.

Els resultats anteriors es conclou que de les persones que accedeixin al mercat de la Flor en cotxe el major nombre seran homes. En canvi en el transport públic el major nombre seran dones.





5. AVALUACIÓ DE L'EFECTE D'INCREMENT DE DEMANDA SOBRE LES XARXES ACTUALS

5.1. Consideracions prèvies

Aquesta MPGM es basa en un canvi d'usos sobre un sector que ja actualment està desenvolupat. Com ja s'ha comentat abans, l'actual mercat majorista de plantes no ha arribat a esgotar el seu potencial, i es promou aquest canvi d'usos de cara a dinamitzar l'activitat d'unes instal·lacions actualment deficitàries. El mercat es troba actualment ocupat al 61% de la seva capacitat. (66% dels usos principals i 41% dels complementaris). Per tant en els propers càlculs sobre la capacitat de les xarxes es tindrà en compte que ja hi ha un ús de les mateixes i per tant l'increment pels nous usos serà la diferència entre l'ús actual i el de la nova MPGM.

Tenint en compte els usos actuals i l'escenari real actual:

Ús	Superfície ocupada	Coefficient Decret	Viatges Decret
Comercials a l'engròs i emmagatzematge, manipulació i distribució de flors, plantes i complements agrupades en mercat majorista.	8.175,0 m ²	5 viatg./100 m ²	409
Oficines i locals comerç, serveis i restauració, Industrials 3 ^a cat., corresponents a manipulació i primera transformació de productes.	1.321,4 m ²	15 viatg./100 m ²	198

El mercat actual genera doncs 607 viatges al dia. Aplicant el mateix criteri de repartiment modal que en els apartats anteriors es tenen:

Mode	Percentatge	Nombre desplaçaments actuals	Nombre de desplaçaments totals segons decret	Increment pels nous usos i la colmatació del recinte
Modes no motoritzats	2%	13	36	23
Transport públic	25%	152	447	295
Transport Privat	73%	444	1304	860

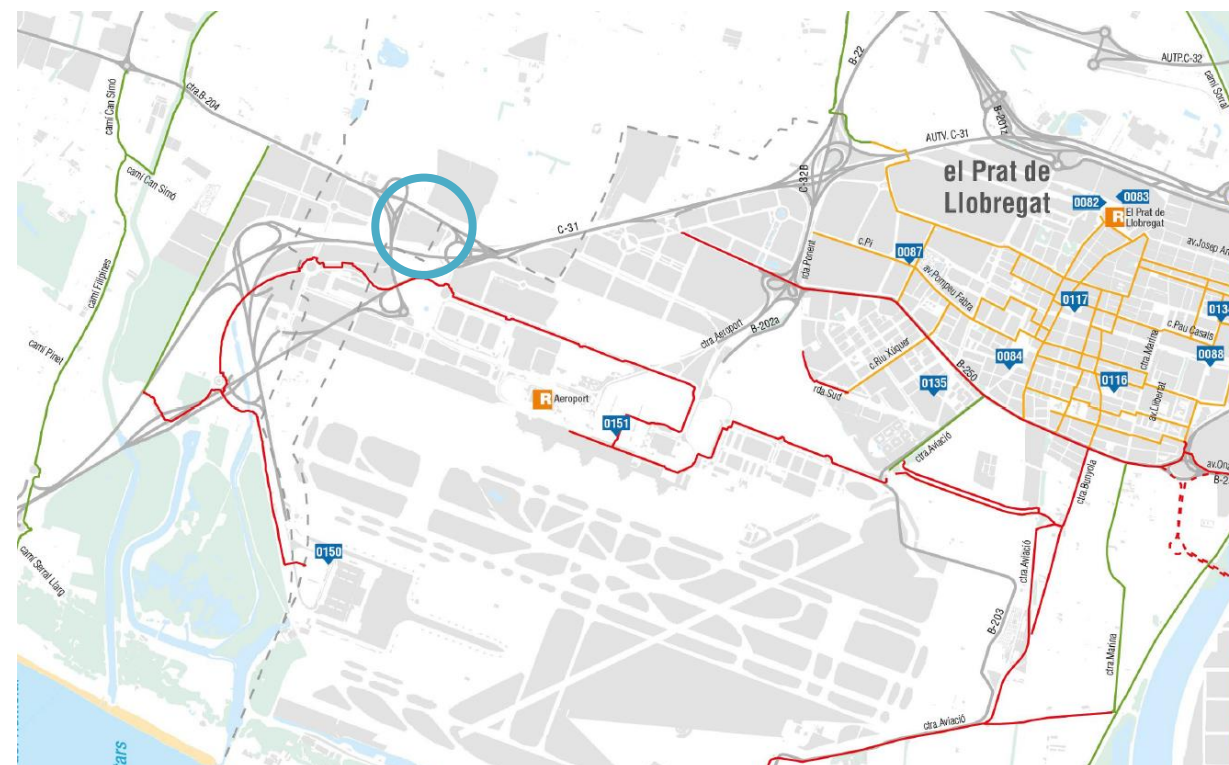
5.2. Xarxa de vianants i bicicletes

La xarxa de carrils bici arriba a l'altra costat de la C-31 a través de l'Avinguda de l'Aeroport i a través d'aquesta permet connectar amb el Prat del Llobregat i l'Aeroport. També es molt proper el carril bici que arriba fins el polígon Mas Blau. Des d'aquest punt una ampla vorera permet connectar còmodament amb el mercat per sota la C-31. Veure imatge de detall en l'apartat de descripció de la situació actual.

En el futur l'AMB té prevista la continuïtat d'aquest carril bici cap a Viladecans, Gavà i Sant Boi que millorarà encara més les connexions ciclables d'aquest àmbit. Per altra banda, en aquest moments s'està ja executant els nous accessos ferroviaris a l'aeroport que haurien d'entrar en

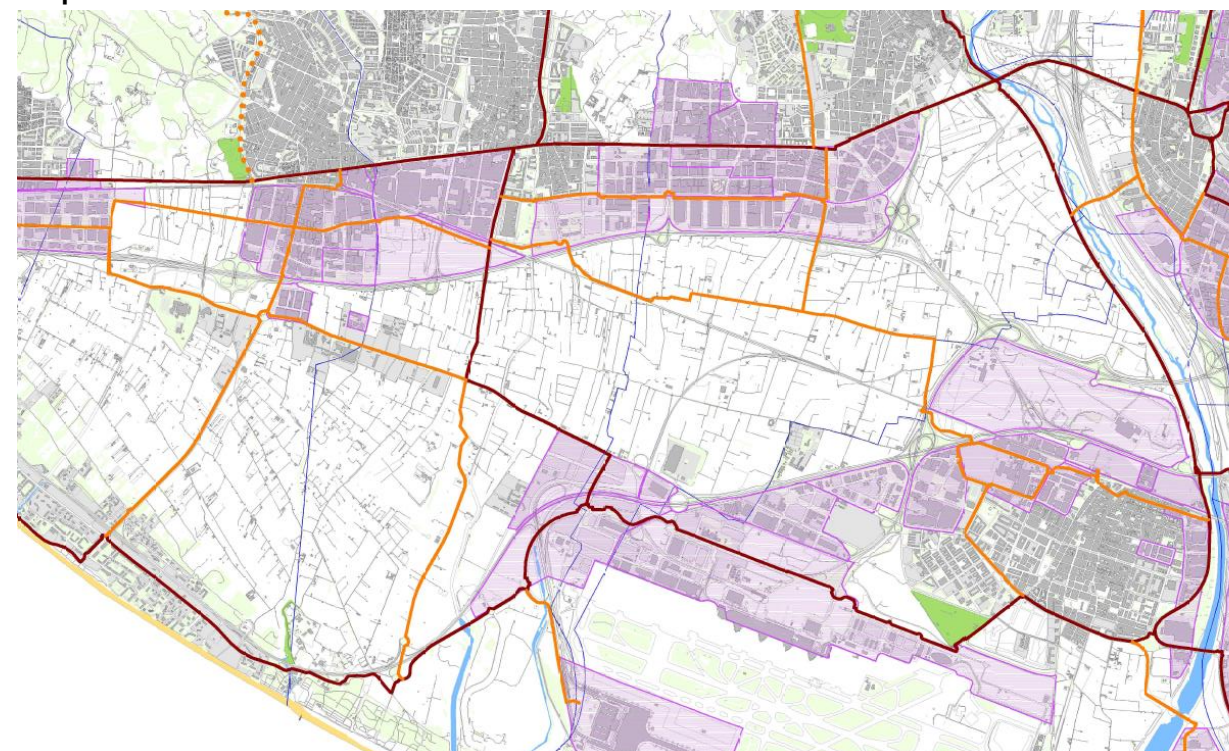
servei els propers anys. Aquesta nous accessos deixaran fora de servei els actuals i preveuen retirar les vies. En aquest senti Sant Boi preveu utilitzar aquest espai per fer noves vies ciclables.

Carrils bici de l'entorn



Font: Guia Carrils bici AMB

Proposta de carrils cilable de l'AMB



Font: AMB

Si finalment és així la proximitat de les vies amb el recinte actual el deixarà molt ben posicionat per accedir en bici.

Les distàncies de l'entorn de 6 km als municipis del Prat i Viladecans així com 9 km a Sant Boi són les que permeten un recorregut en bici de 20' - 30'. Tot i estar properes al límit per fer-se en bici, el recorregut pla pot facilitar el seu ús. La proximitat a 3,6 km de l'estació de la R2 sud de Viladecans també pot fer atractiu aquest recorregut combinable.

Com a vianants però les distàncies són massa importants per recorre-les habitualment a peu.

Pas de vianants a la B-204

Les actuals parades de bus no tenen pas de vianants per creuar la B-204. Es proposa implantar un nou pas de vianants des de l'accés al sector a l'altra banda de la carretera, per tal de connectar el sector amb la parada de bus sentit Viladecans. Es planteja que aquest pas, a l'estar a una carretera, estigui senyalitzat no només amb senyalització horitzontal i vertical (S-13) sinó també amb senyalització vertical de preavis de perill per la presència de vianants (P-20) i bandes transversals d'alerta (BTA), que també han d'estar degudament senyalitzades verticalment, amb limitació de la velocitat a 30 km/h: senyals P-15a i R-301-30, que es posarien només en el sentit Barcelona. En l'altra, la proximitat a la rotonda fa que la velocitat ja sigui baixa.

Per tal de completar l'accés, es proposa pavimentar amb formigó un camí d'uns 37 m x 1,5 m i marcar un nou pas de vianants al vial intern fins a una vorera existent. En la imatge adjunta es veu l'actuació esmentada.

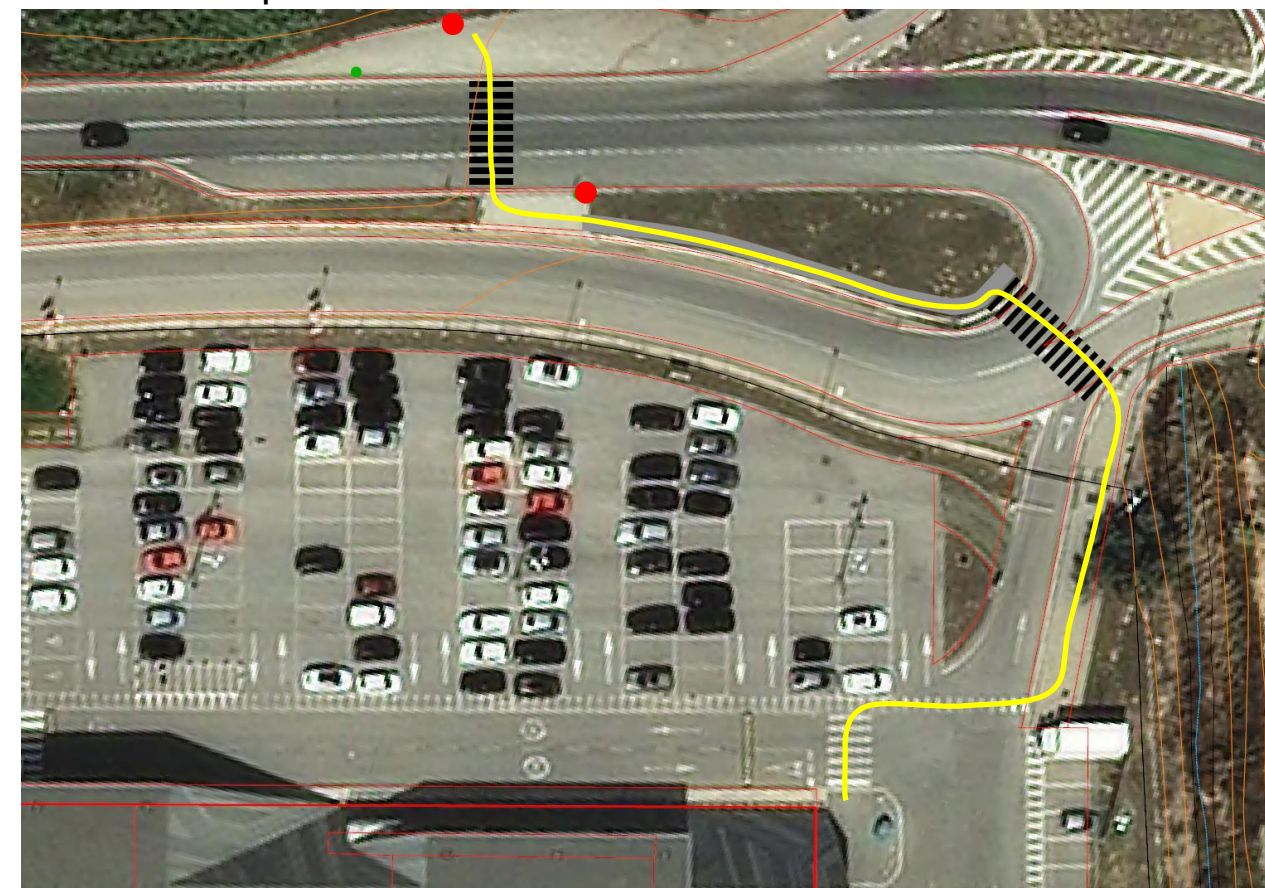
El detall i les característiques finals d'aquestes actuacions caldrà coordinar-ho amb la Generalitat, l'AMB i l'ajuntament de Sant Boi. El departament de Mobilitat i Transports de l'AMB que gestiona les línies que passen per aquest punt disposa de recursos per abordar actuacions d'aquest tipus.

Esquema passos de vianants



Font: Barcelona Regional, base ICGC

Itinerari des de les parades de bus



Font: Barcelona Regional, base ICGC

5.3. Xarxa de transport públic

Com ja s'ha comentat hi ha una parada de Bus de les línies L80, L87 i L99, que donen una freqüència combinada d'uns 15' - 20' amb una capacitat de 210 places/hora i sentit.

Tenint en compte els desplaçaments en autobús totals menys els actuals és necessari donar servei a 294 desplaçaments extres. Prenent com a base el repartiment geogràfic dels desplaçaments de connexió dels municipis de l'entorn (apartat 4.3) i agrupant-los per corredors s'obté el següent quadre d'origens i possible ús del bus en els desplaçaments.

Origen	Mitjà	Viatges transport públic
Barcelona, L'Hospitalet, El Prat	L80, L87 sentit sud	58,4% = 172
Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, Cornellà, Resta Baix Llobregat, Altres	L80, L87, L99 sentit nord Conjuntament amb R2(est. Viladecans) o L81, L82, L85, L96, L97 del corredor de la C-245	41,6% = 122

Pels usos previstos a l'àmbit es pot considerar que la majoria de desplaçaments amb transport públic seran per motius laborals, concentrant-se doncs l'anada amb una marcada punta entre les 7 i les 9 del matí. La tornada es considera en aquest cas més dispersa. A partir dels quaderns de mobilitat de l'AMB s'ha agafat la mobilitat ocupacional de cada municipi i la mobilitat en hora punta ocupacional per cada cas. Pel Mercat de la Flor es pren doncs la mitjana que és 27,4%.

	H punta	Desplaçaments per treball Hp	Desplaçaments totals per treball	Hipòtesi d'us bus connexió (%)
Sant Boi del Llobregat	De 8 a 9	16.000	57.415	27,87%
El Prat de Llobregat	De 8 a 9	11.800	41.184	28,65%
Viladecans	De 8 a 9	11.800	45.780	25,78%

Amb les hipòtesi dona un increment en els desplaçaments en hora punta de $172 \times 27,4\% = 47$ **desplaçaments d'accés en el sentit Barcelona – Mercat de la Flor** i $122 \times 27,4\% = 33$ **de Viladecans cap el Mercat de la Flor**.

El pas de les dues línies de bus actuals (L80 i L87) cada 45' minuts durant una hora representa una oferta de 210 places. De les dades obtingudes de l'AMB el bus més ocupat en sentit Mercat de la Flor porta 42 places per la L80 i 34 per la L87. **Considerant el pas de dos L80 i un L87 dona un total de 118 places ocupades amb un romanent de 92 places. Nombre més que suficient per ocupar les 47 noves que es generarien**, sobrant encara 45 places. Les línies de bus restarien doncs ocupades al 79% de la seva capacitat amb un romanent suficient per absorbir altres demandes puntuals.

En sentit contrari, Viladecans – Mercat de la Flor el nombre de desplaçaments és menor (33) i la capacitat de l'autobús és més gran ja que la L99 també fa el mateix trajecte. Així el nombre de places en hora punta és de 350 amb una ocupació màxima segons dades de l'AMB de 31, 34 i 22 places respectivament, el que dona 87 places ocupades amb un romanent de 263 places. Més que suficient per l'increment de demanda previst de 33 places previstes segons el decret.

5.4. Xarxa viària

La xarxa viària d'accés a l'àmbit és a través de la C-31 i la B-204. La primera amb 3 carrils per sentit té una IMD de 73.760 vehicles al 2014 en el tram des de l'enllaç de la B-204 fins al riu Llobregat. L'hora 30 de l'aforador d'aquest tram dona una intensitat de 6.715 vehicles, 3.627 pel sentit més carregat (sud). En no disposar del factor d'hora punta es considera adequat prendre l'hora 30 que representa el volum de transit que només es supera 30 vegades a l'any.

La B-204 amb una única calçada 1+1 té una IMD de 13.935 vehicles al 2014. L'hora 30 d'aquest tram és de 1.040 vehicles, 562 pel sentit més carregat.

Aplicant a l'increment de desplaçaments en vehicle privat el càlcul de l'ocupació per passar-ho a vehicles s'obté $860 / 1,23 = 698$ vehicles. Tenint en comte que aquest són en els dos sentits i que la major part d'aquesta mobilitat és per treball es fa la hipòtesi que el 80% dels vehicles accediran entre les 7 i les 9 del matí, el que dona uns $698 / 2 \times 80\% / 2h = 140$ vehicles en hora punta. Aplicant el mateix criteri que per l'autobús amb la distribució modal però prenent el repartiment amb cotxe s'obté la següent taula sobre l'origen probable d'accés. A través de la C-31 o des de la B-204 pel costat Castelldefels:

Origen	Costat	Vehicles
Barcelona, L'Hospitalet, El Prat, Cornellà, Resta Baix Llobregat, Altres i ½ Sant Boi	C-31	82,1% = 115
Castelldefels, Gavà, Viladecans i ½ Sant Boi	B-204 costat Castelldefels	17,9% = 25

En el cas de la C-31 donaria doncs $3.627 + 115 = 3.742$ vehicles. Per una via de dos carrils o més per sentit la capacitat és de 2.200 vh/h/c (vehicles/ hora / carril) el que dona 6.600 vh/h/sentit. Pels 3.742 vehicles previstos això representa un 56,6% del trànsit. Moll lluny de saturació ai amb un nivell de servei C. Per tant per la C-31 l'increment de trànsit no representa cap problema.

Per la B-204 en tractar-se d'una via de 1+1 carrils i un trànsit relatiu més important, cal calcular prèviament la capacitat. Aplicant la formula:

$$I_i = 2.800 \times f_C \times f_A \times f_P \times f_R \times (I/C)_i$$

En aquest cas; f_C (3,5 m carril) = 0,975; f_A (0,5 m voral) = 0,79; f_P (% pesants) = 0,92; f_R (simetria) = 0,975; finalment $(I/C)_E = 1,0$. El que dona 2.264 la capacitat en hora punta pels dos sentits. Amb aquestes dades el nivell de servei pels 1.040 vehicles actuals en hora punta en aquest tram sense avançaments és de D, proper al límit amb l'E.

Aplicant la mateixa formulació a l'increment de vehicles previst cal tenir present que amb els accessos actuals els vehicles que venen de la C-31 han de fer el canvi de sentit i per tant passen dos cops pel mateix tram. La suma de transit queda doncs, $1.024 + 115 + 115 + 25 = 1.279$ **vehicles en hora punta. Lluny encara de la capacitat de la via que és de 2.264 vehicles però superant el límit del nivell D que és de 1.103 vehicles. El nivell de servei baixa per poc al nivell E. Tenint en compte que les dades de la via s'han pres per l'hora 30 això es veu totalment assumible.**

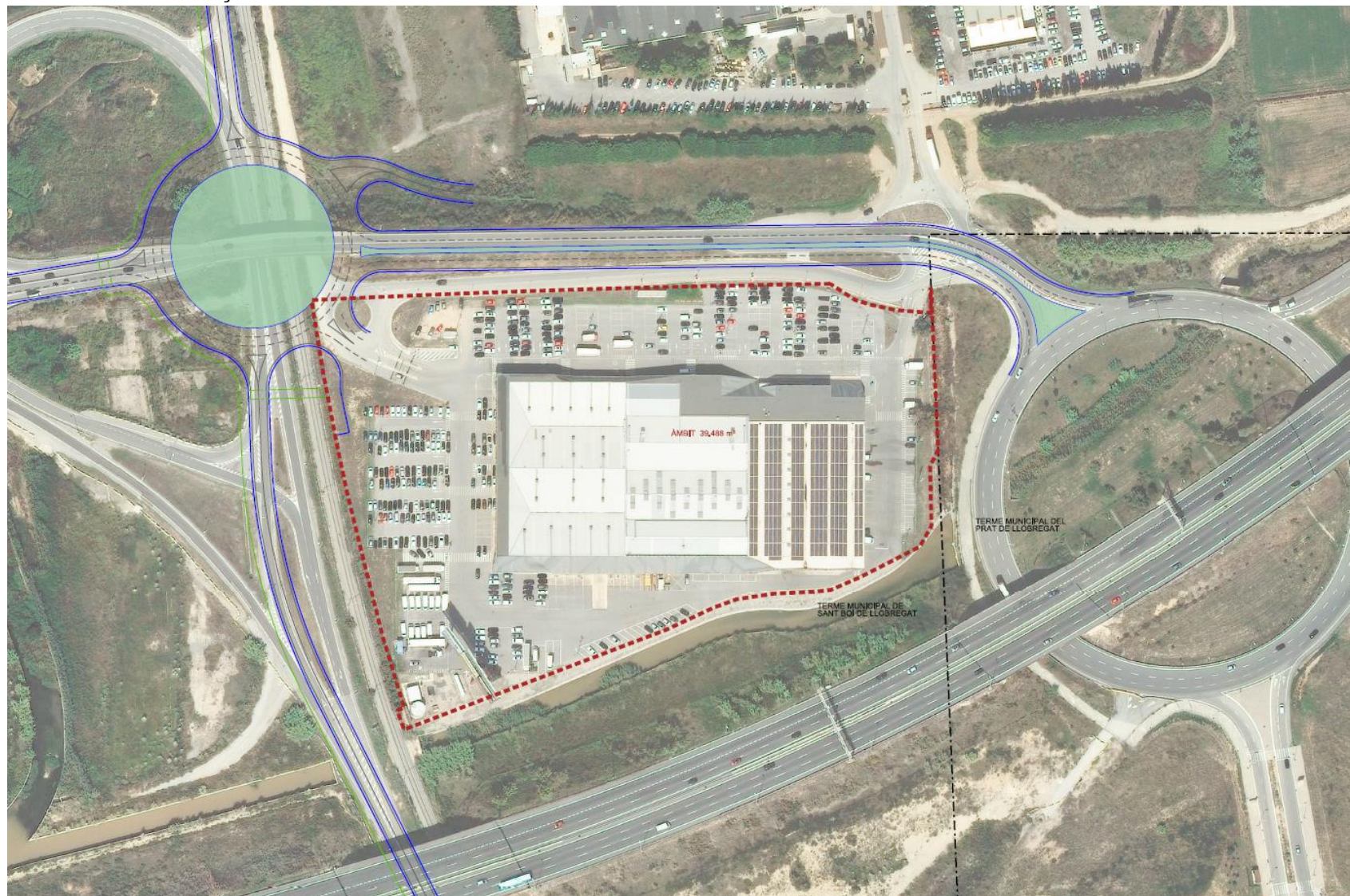
Vistos els resultats anteriors, no es considera necessari calcular la capacitat de la rotonda d'enllaç amb la C-31, amb un diantre exterior de 180 m i tres carrils de 4 m d'amplada té suficient capacitat per absorbir el trànsit de la B-204.

Previsions per la B-204 i la línia de rodalies d'accés a l'aeroport.

Actualment està en execució el nou accés ferroviari a l'aeroport que permetrà accedir a les dues terminals T1 i T2. Aquest accés que es fa per un nou traçat amb tuneladora deixarà fora de servei l'actual ramal. Aquest es desmantellarà i es destinarà l'espai que ocupa a altres usos, entre ells hi ha previst un carril bici.

Un cop no existeixi aquest ramal deixa de tenir sentit el pot de la B-204 que passa per sobre d'ell i la carretera es podrà posar nivell. Per altra banda la Generalitat té previst en un futur convertir aquesta via amb un 2+1, ocupant bona part de la reserva ja feta. En aquest cas es proposa remodelar els accessos a l'àmbit mitjançant una rotonda a nivell situada on ara hi ha la connexió de la B-204 amb l'aeroport. D'aquesta manera milloraran molt els accessos evitant-se recorreguts duplicats.

Previsió de nou enllaç



Font: Barcelona Regional, Orto ICC

6. FINANÇAMENT

En aquest apartat es presenten els costos generats per l'increment de mobilitat així com una proposta de contribució al finançament, seguint les directrius del Decret 344/2006.

Article 19.1

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

Pel que fa al servei de transport públic, no s'augmenten les expedicions, ni es modifica el seu recorregut, per tant no cal imputar cap cost per aquest concepte.

6.1. Cost d'implantació dels ancoratges per bicicletes

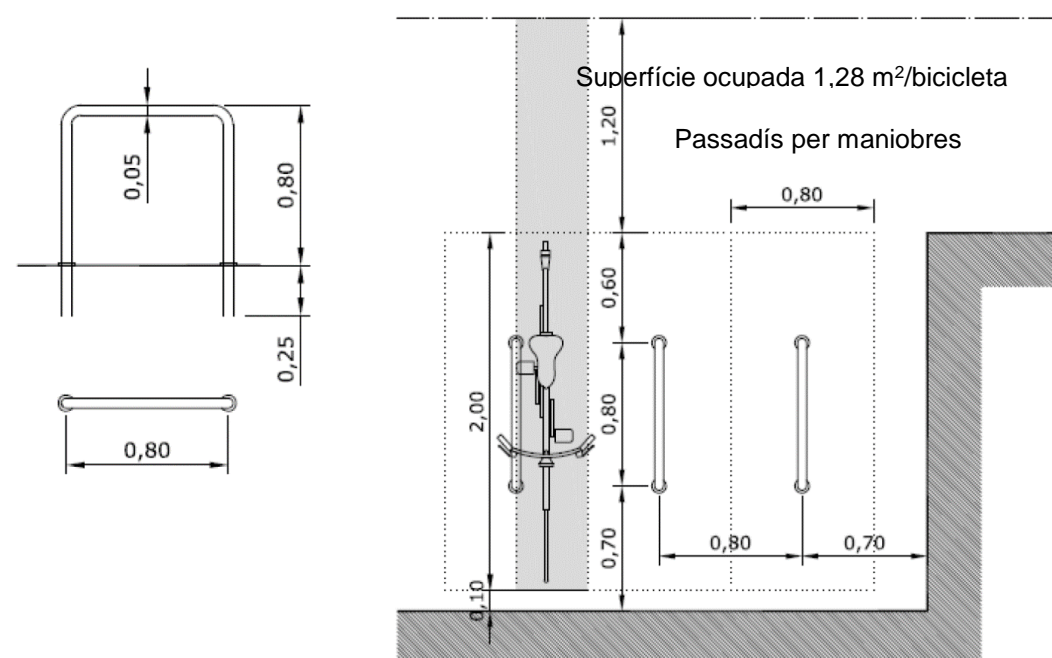
El cost unitari d'implantar un punt d'ancoratge per posar bicicletes (∩) és:

Estacionament per a 2 bicicletes amb "U" invertida. Inclou fonamentació.
Totalment col·locada 200,0 € PEM

Que puja fins a 287,98 PCA per cada dues bicis.

El nombre total de bicicletes previst és de 30, el que representa 15 ancoratges. **El cost total doncs amb impostos i benefici industrial puja a 4.319,70 €.**

Dimensions bàsiques d'un suport tipus U-invertida i espai ocupat



Font: Manual de Aparcamientos de Bicicletas, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. www.idae.es

L'espai necessari per posar aquests 15 ancoratges, més l'espai del passadís de maniobres necessari és de 19,20 m².

6.2. Cost d'implantació del pas de vianants

Per tal de millorar l'accés de vianants des del transport públic al Mercabarna Flor es proposa la instal·lació d'un pas de vianants a la B-204 i un altra al vial d'accés propi, que cal crear.

El cost del pas de la B-204 és el següent:

Unitat	Amidament	Preu unitari	Amidament	Preu total
m	Pintura senyalització horitzontal	3,3	45,0	148,5 €
U	Senyal P-20	71,0	2	142,0 €
U	Senyal S-13	73,0	2	146,0 €
U	Senyal P-15a	71,0	1	71,0 €
U	Senyal R-301-30	71,0	1	71,0 €
U	Suport + fonamentació	24,0	6	144,0 €
m	Banda transversal d'alerta	20,0	7,0	140,0 €
TOTAL PEM				862,5 €
TOTAL PEC (19% BI+DG)				1.026,4 €
TOTAL PCA (21% IVA)				1.241,9 €

Els elements de disseny final d'aquest pas caldrà acordar-los amb les següents administracions que intervenen: Generalitat (propietària de la via), Ajuntament de Sant Boi (Municipi), AMB (propietària del servei de BUS) i també caldrà acordar el repartiment dels costos, ja que beneficia també al sector localitzat a l'altre costat de la via i altres usuaris dels horts i camps propers (bona part dels usuaris actuals del bus segons informa l'AMB).

Per tal d'implementar una connexió adient des de la parada mar del Bus fins a Mercabarna caldrà incorporar també un petit tram pavimentat de camí i un nou pas de vianants per travessar el vial intern que permeti connectar amb l'entrada de Mercabarna. El cost d'aquesta obra és de 2.015,2 € IVA inclòs.

Unitat	Amidament	Preu unitari	Amidament	Preu total
m	Pintura senyalització horitzontal	3,3	88,5	193,1 €
U	Senyal S-13	73,0	2	146,0 €
U	Suport + fonamentació	24,0	2	48,0 €
m²	Pavimentació camí 1,5 m ampla	18,0	56,3	1.012,5 €
TOTAL PEM				1.399,6 €
TOTAL PEC (19% BI+DG)				1.665,5 €
TOTAL PCA (21% IVA)				2.015,2 €

7. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

Tot i que Sant Boi no forma part de la Zona de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric declarat pel Govern mitjançant el Decret 152/2007, s'ha considerat oportú que l'estudi de mobilitat incorpori les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica segons la disposició addicional quarta del Decret 344/2006.

Així doncs, en el present anàlisi de l'impacte de mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, s'analitzarà l'increment de la contaminació a causa de les emissions dels vehicles derivada de l'increment de la mobilitat al Mercat de la Flor.

A la Taula 1 es resumeix l'increment de mobilitat generada.

Taula 1: Viatges diaris generats repartiment modal

Modo	Viatges Generats
Transport públic	104
Vehicle privat	303
No motoritzats	8
Totals	415

Font: Barcelona Regional

Per a la desagregació del nombre de viatges s'han estimat els kilòmetres recorreguts segons l'origen dels vehicles i s'ha considerat una ocupació mitjana de 1,23 persones per vehicle per els turismes. La taula següent desenvolupa el càlcul de veh-km/any de la mobilitat generada pertot el recinte. En els càlculs no s'ha tingut en compte el transport públic, ja que no s'incrementen els serveis.

Taula 2: Càlcul dels veh-km/any dels turismes

	Trans. privat	No. cotxes	Distància (km)	veh-km/any
Barcelona	111	387	16,6	3.854.115
Castelldefels	59	48	9,1	260.482
Gavà	119	96	6,1	353.098
Sant Boi	59	48	10	286.244
Viladecans	27	22	5	66.790
Cornellà	59	48	10,3	294.831
El Prat	37	30	6,9	122.894
L'Hospitalet	146	119	10,1	719.554
Resta Baix Llobregat Nord	86	70	15,5	650.728
Resta comarca Baix Llobregat	91	74	18,7	832.652
Altres	146	119	39,1	2.785.598
TOTAL	1.304	1.060		10.226.986

Font: Barcelona Regional

A més cal considerar la mobilitat generada de Pesants i Furgonetes o altres vehicles, la taula següent totalitza les distàncies recorregudes de tots els vehicles.

Taula 3: Distribució del nombre de vehicles-kilòmetre/any per el modo vehicle privat

	veh-km/any
Turismes	10.226.986
Pesants	43.260
Furgonetes i altres	432.602
Total	10 659 588

Font: Barcelona Regional

Per al càlcul de les emissions de contaminants s'ha utilitzat l'eina AMBIMOBv2.0, desenvolupada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge, que permet el càlcul del consum energètic, emissions de diòxid de carboni, òxids de nitrogen i partícules en suspensió menors de 10 micres.

Els inputs necessaris per al càlcul d'emissions en l'AMBIMOBv2.0 són les dades de mobilitat i el parc de vehicles en el present i el futur. El parc de vehicles incorporades a la eina AMBIMOBv2.0 es va complementar, amb les dades del parc matriculat als anys 2014 i 2015 d'acord amb les estadístiques existents de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

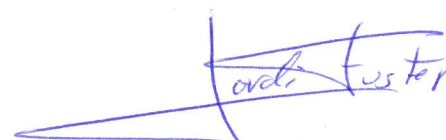
Amb aquestes dades s'han estimat les emissions totals de tot el recinte, les quals es mostren a la taula següent.

Taula 4: Emissions totals i consum d'energia

NO _x (tones/any)	PM ₁₀ (tones/any)	CO ₂ (ktones/any)	Consum energia ktep/any
4,21	0,29	1,67	0,53

Font: Barcelona Regional mitjançant AMBIMOB v2.0

Barcelona, 6 d'abril de 2018

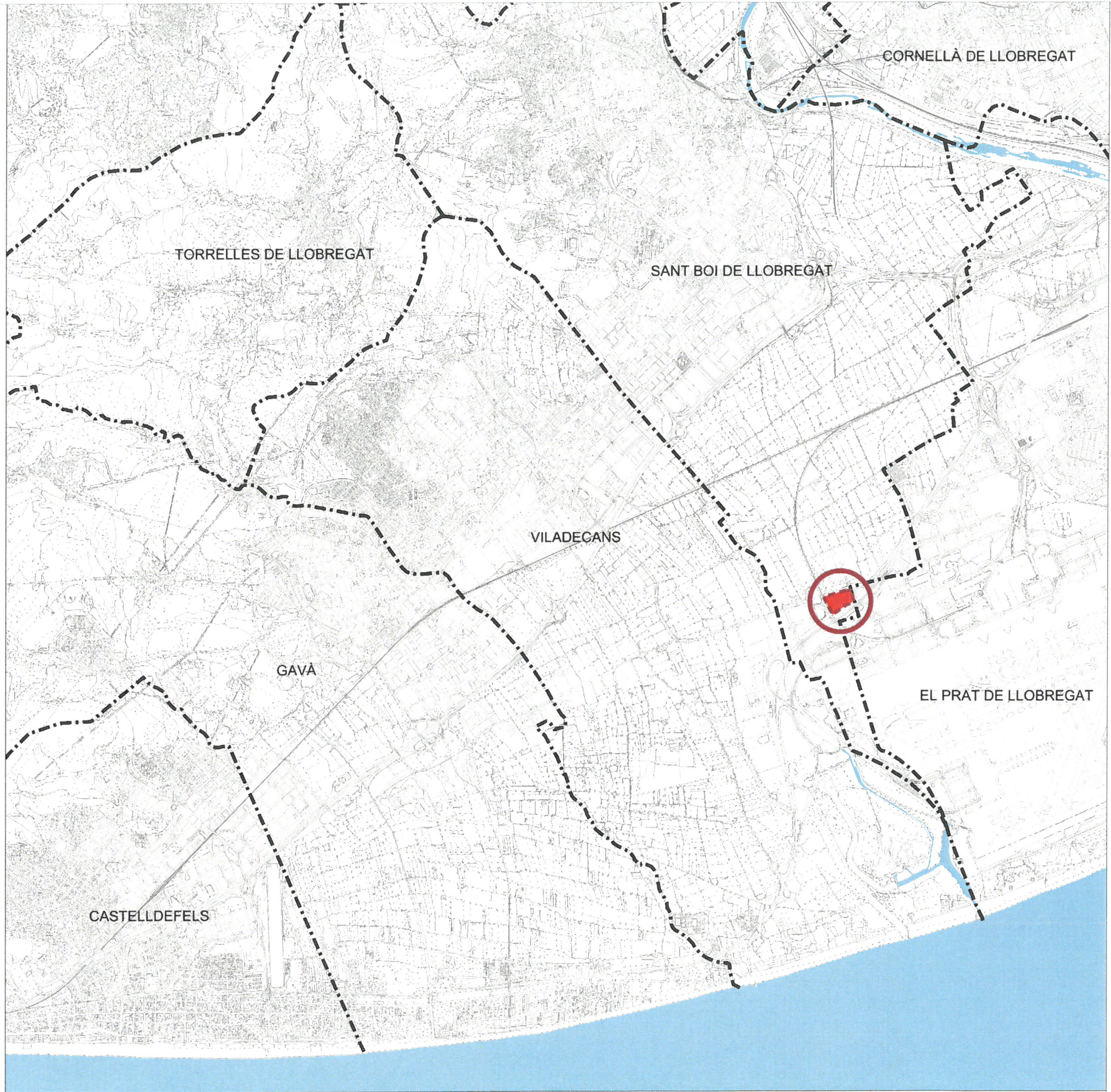


Jordi Fuster Colomer,
Enginyer de Camins Canals i Ports
Cap d'Infraestructures del Transport

Plànols

ÍNDEX DE PLÀNOLS

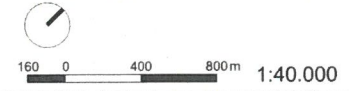
1. Situació de l'àmbit de la MPPGM
2. Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM
3. Xarxa actual d'itineraris en transport públic de l'àmbit de la MPPGM
4. Xarxa d'itineraris per a vehicles privats motoritzats de l'àmbit de la MPPGM
- 5.1 Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM
- 5.2 Xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM. Detall
6. Avaluació de la mobilitat generada. Increment del total de viatges diaris de l'àmbit de la MPPGM
7. Proposta orientativa de disposició de les places d'aparcament i carrega i descarrega
8. Verificació dels radis de gir per a les places d'aparcament i carrega i descarrega



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONDENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL
 Abril 2018



Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
 Cap d'Infraestructures del Transport

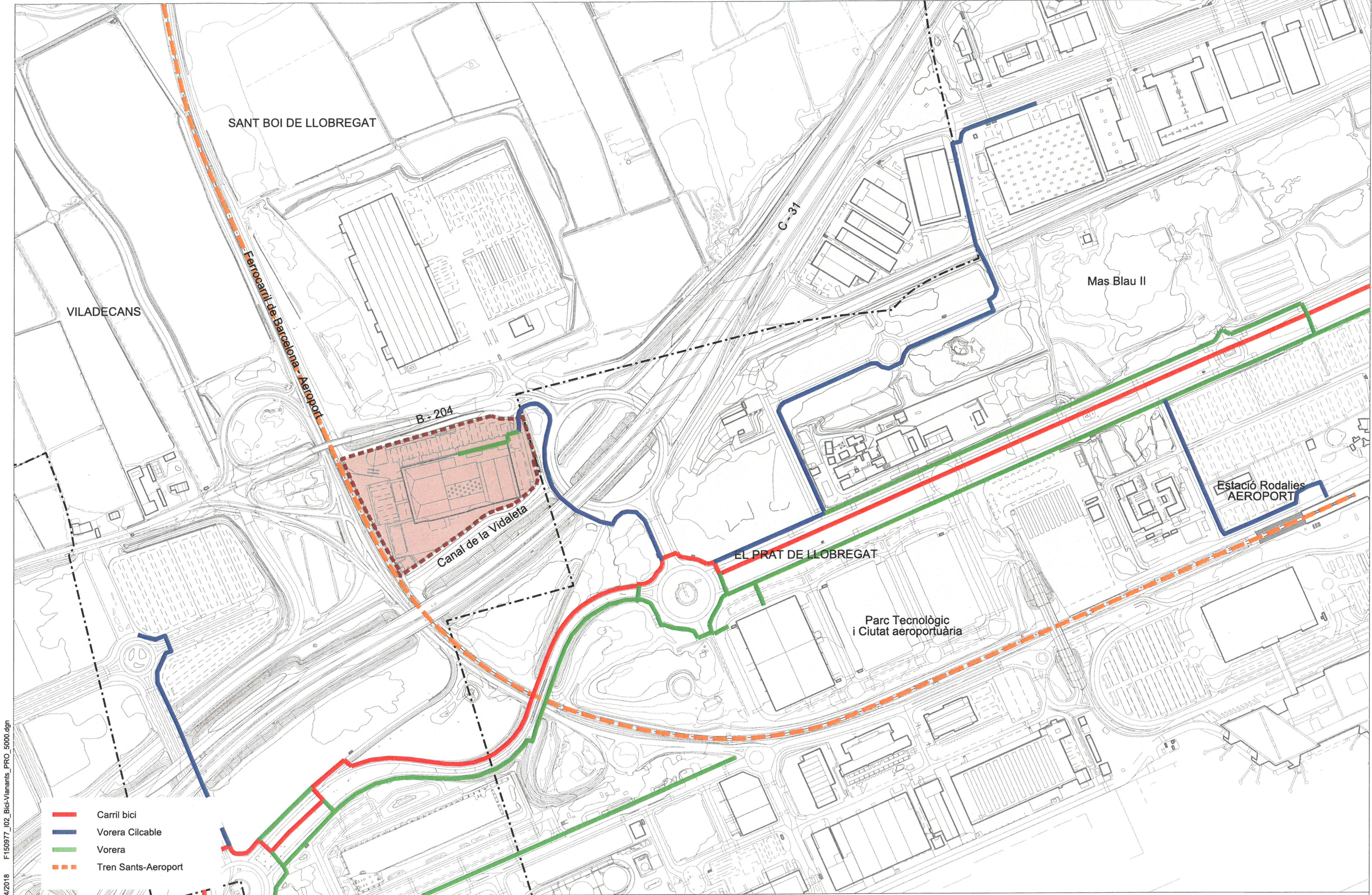


Situació de l'àmbit de la MPPGM

01



Codi: F150977_01_Situacio_PRO_40000.dgn

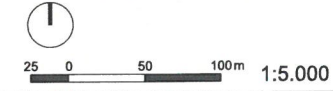


Codi: F150977_05/04/2018 F150977_02_Bic-Vianants_PRO_5000.dgn



Jordi Fuster
 Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
 Cap d'Infraestructures del Transport

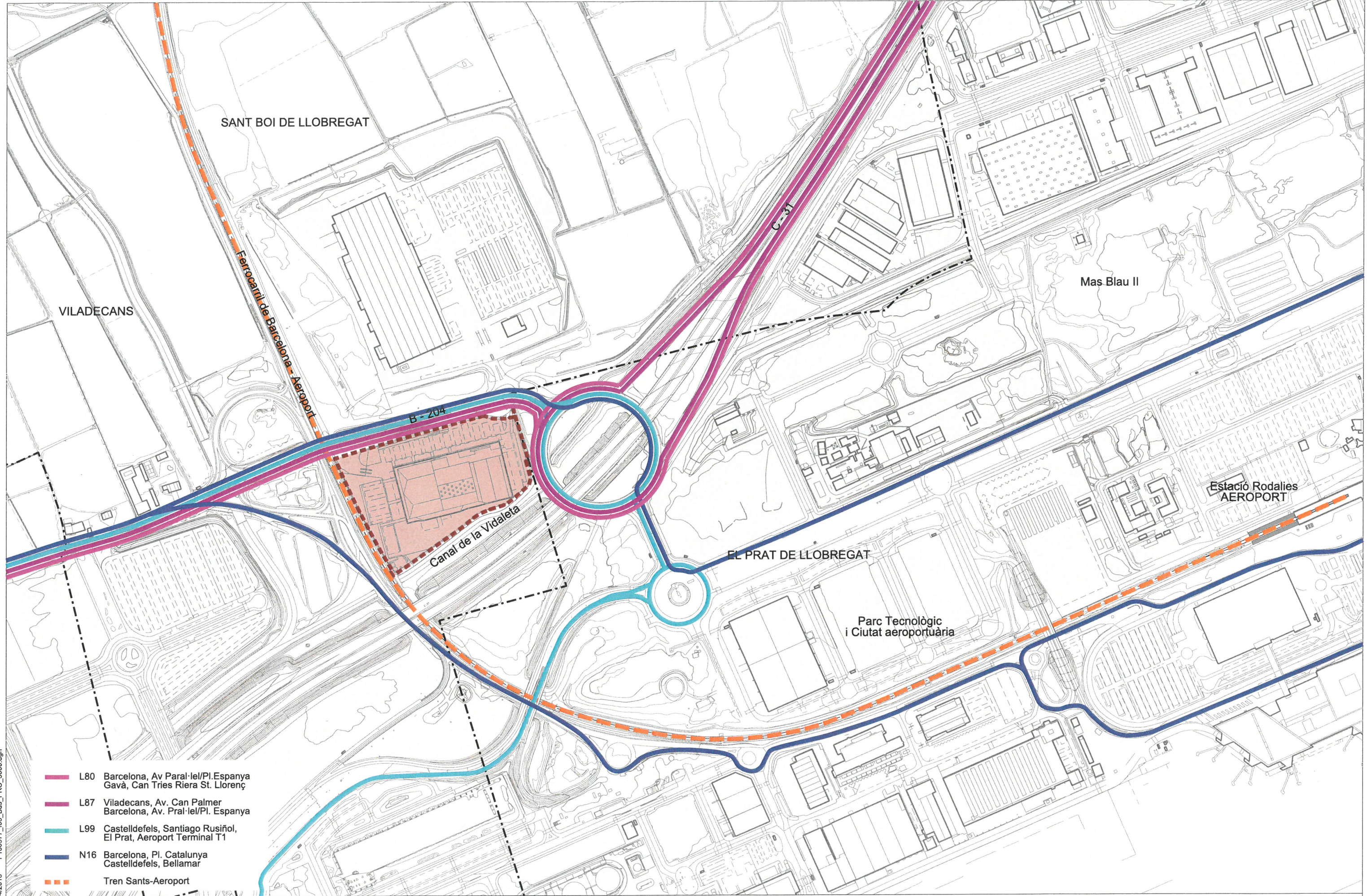
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL
 Abril 2018



Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM

02





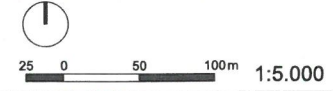
- L80 Barcelona, Av Paral·lel/Pl. Espanya
Gavà, Can Tries Riera St. Llorenç
- L87 Viladecans, Av. Can Palmer
Barcelona, Av. Paral·lel/Pl. Espanya
- L99 Castelldefels, Santiago Rusiñol,
El Prat, Aeroport Terminal T1
- N16 Barcelona, Pl. Catalunya
Castelldefels, Bellamar
- Tren Sants-Aeroport

Codi: F150977_03_Bus_PRO_5000.dgn



Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
 Cap d'Infraestructures del Transport

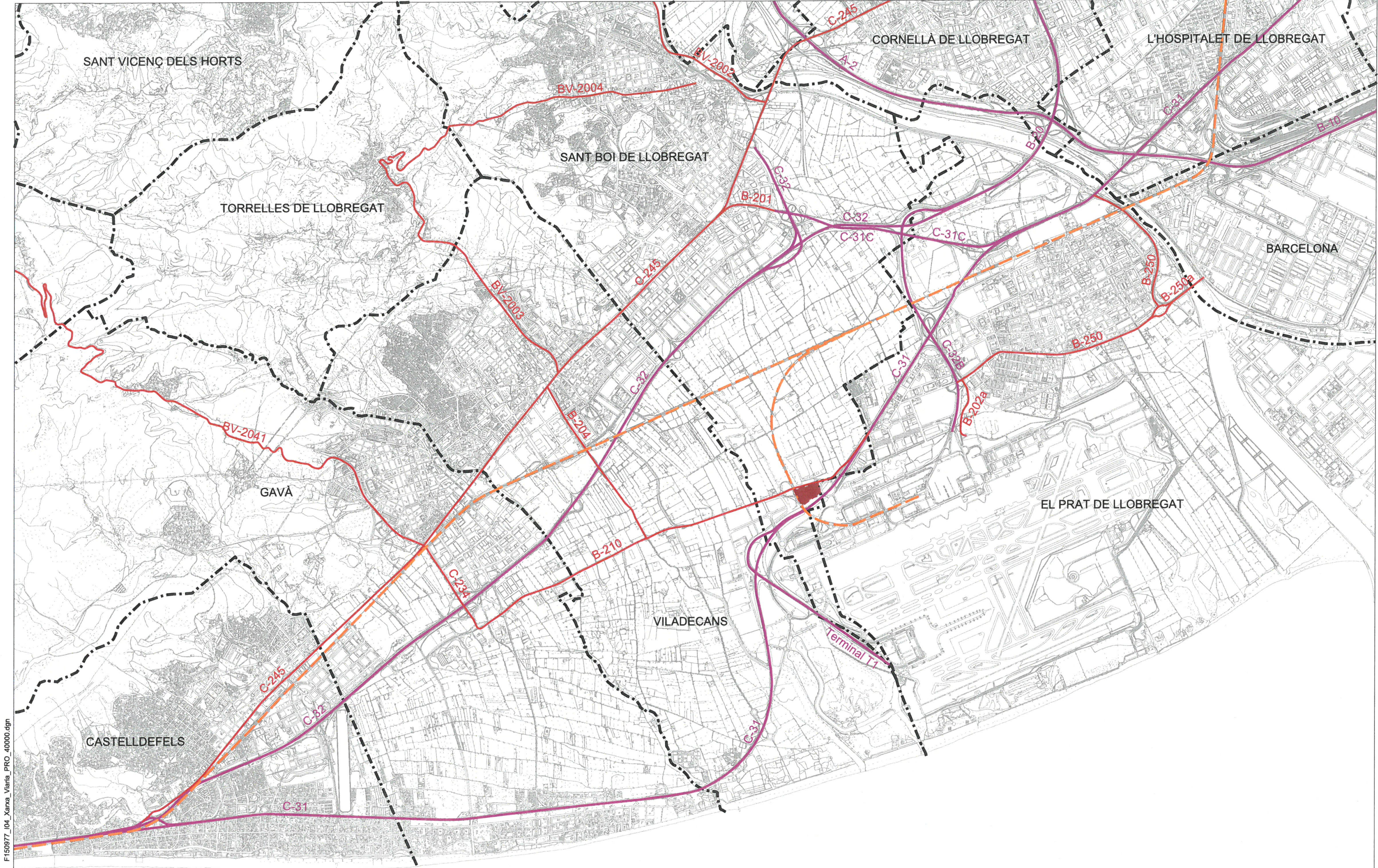
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL
 Abril 2018



Xarxa actual d'itineraris en transport públic de l'àmbit de la MPPGM

03

BR
 BARCELONA REGIONAL
 AGÈNCIA D'ENDESVOLUPAMENT URBÀ

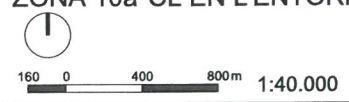


Codi: F150977_04_Xarxa_Viaria_PRO_40000.dgn 05/04/2018



Jordi Fuster
 Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
 Cap d'Infraestructures del Transport

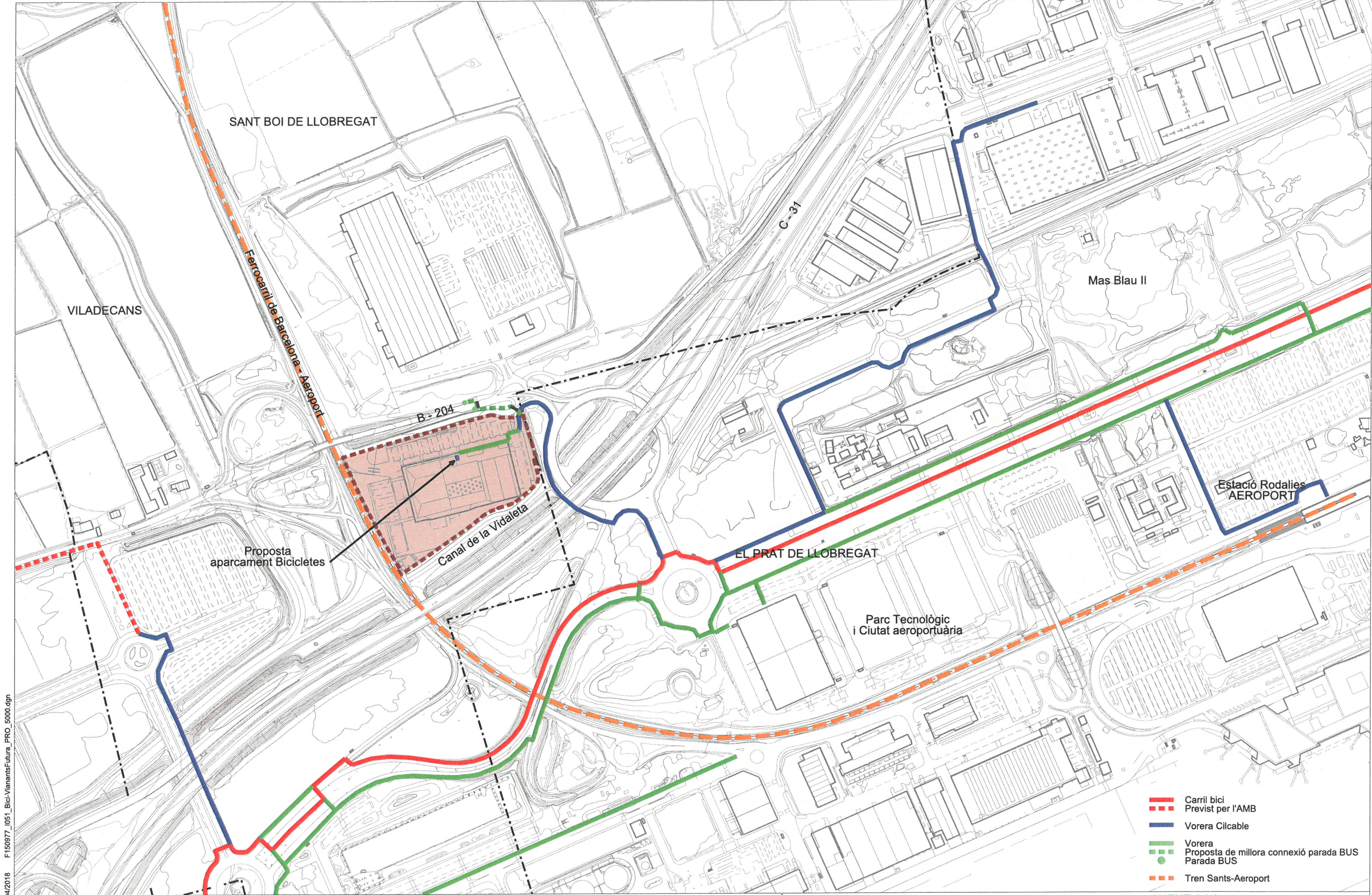
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL
 Abril 2018



Xarxa d'itineraris per a vehicles privats motoritzats de l'àmbit de la MPGM

04





- Carril bici Previst per l'AMB
- Vorera Cilcable
- Vorera Proposta de millora connexió parada BUS Parada BUS
- Tren Sants-Aeroport

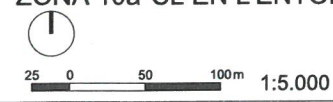
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL

Abril 2018

Xarxa actual d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM **05.1**



Jordi Fuster
 Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
 Cap d'Infraestructures del Transport



Codi: F150977_051_Bici-VianantsFutura_PRO_5000.dgn

Codi: F150977_05/04/2018 F150977_052_Bicivianants_PRO_1000.dgn



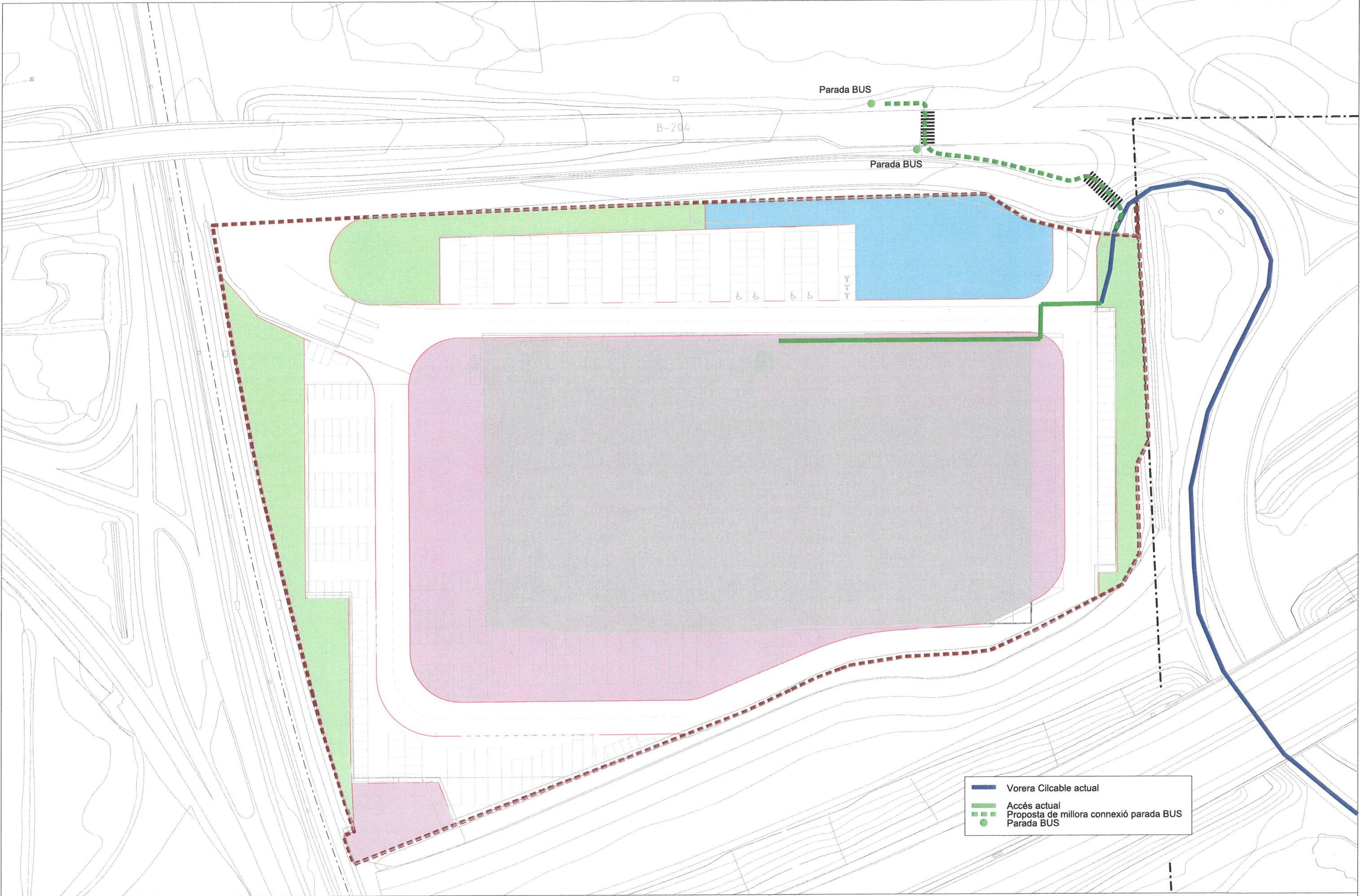
Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
Cap d'Infraestructures del Transport

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL

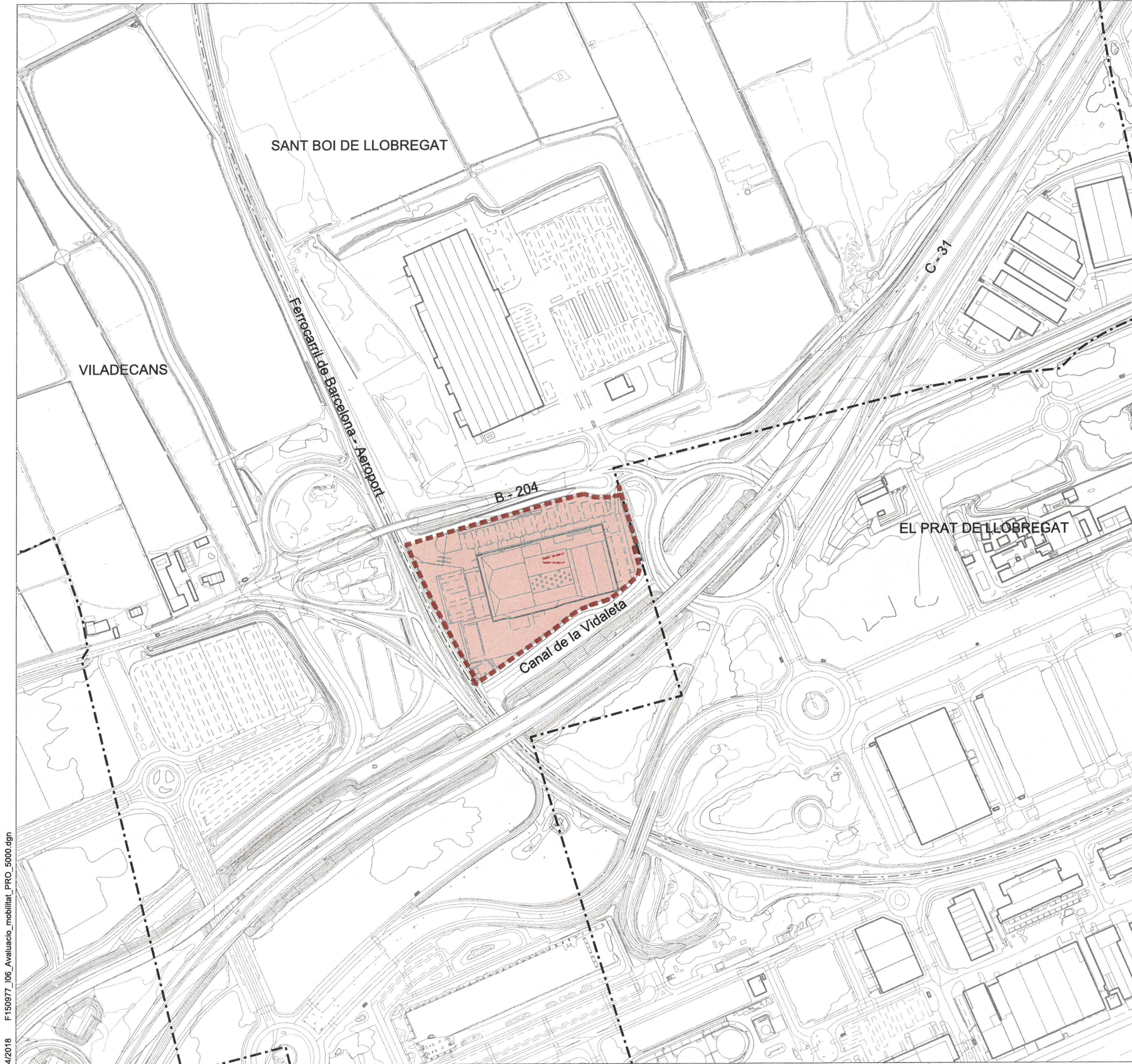
25 0 50 100m 1:1.000

Xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes a l'àmbit de la MPPGM. Detall **05.2**

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



- Vorera Cilcable actual
- Accés actual
- Proposta de millora connexió parada BUS
- Parada BUS



Planejament Actual

Ús	Superfície	Coef. Decret	Viatges Decret	Total
Menys restrictiu				
100 % Industrial	15 606 m ²	5 viatg. / 100 m ²	781	781
Restrictiu				
85 % Comercial a l'engròs - Logistic	13 265 m ²	5 viatg. / 100 m ²	664	1 367
15 % Oficines, Locals i Comerç	2 341 m ²	30 viatg. / 100 m ²	703	

Planejament Proposat

Ús	Superfície	Coef. Decret	Viatges Decret	Total
Menys restrictiu				
100 % Industrial	16 200 m ²	5 viatg. / 100 m ²	810	810
Restrictiu				
70 % Comercial a l'engròs - Logistic	11 340 m ²	5 viatg. / 100 m ²	567	1 539
30 % Cultural i Equipaments	4 860 m ²	20 viatg. / 100 m ²	972	
Probable				
70 % Comercial a l'engròs - Logistic	11 340 m ²	5 viatg. / 100 m ²	567	1 296
30 % Oficines	4 860 m ²	15 viatg. / 100 m ²	729	
Més restrictiu				
70 % Comercial a l'engròs - Logistic	11 340 m ²	5 viatg. / 100 m ²	567	1 782
15 % Cultural i Equipaments	2 430 m ²	20 viatg. / 100 m ²	486	
15 % Comercial	2 430 m ²	30 viatg. / 100 m ² (*)	729	

(*) S'ha rebaixat el coef. Del decret de 50 a 30 viatg./100 m²

Aplicat els escenaris més restrictius (1.782-1.367) s'obté un increment de 415 viatges/dia

INCREMENT DE MOBILITAT GENERADA

Ús	Actual		Proposta MPGM		Increment viatges
	sostre	viatges	sostre	viatges	
Comercial a l'engròs -Logistic	13.265,1 m ² (85%)	664	11.340 m ² (70%)	567	-97
Comercial	2.340,9 m ² (15%)	703	2.430 m ² (15%)	729	26
Cultural i Equipaments	-	-	2.430 m ² (15%)	486	486
Suma		1.367		1.782	415

Mode	Percentatge	Nombre desplaçaments
Modes no motoritzats	2%	8
Transport públic	25%	104
Transport Privat	73%	303

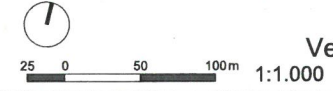
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL
Abril 2018

Codi: F150977 05/04/2018 F150977_08_AparcamentsAutoturn_PRO_1000.dgn



Jordi Fuster, Eng. de Camins Canals i Ports
Cap d'Infraestructures del Transport

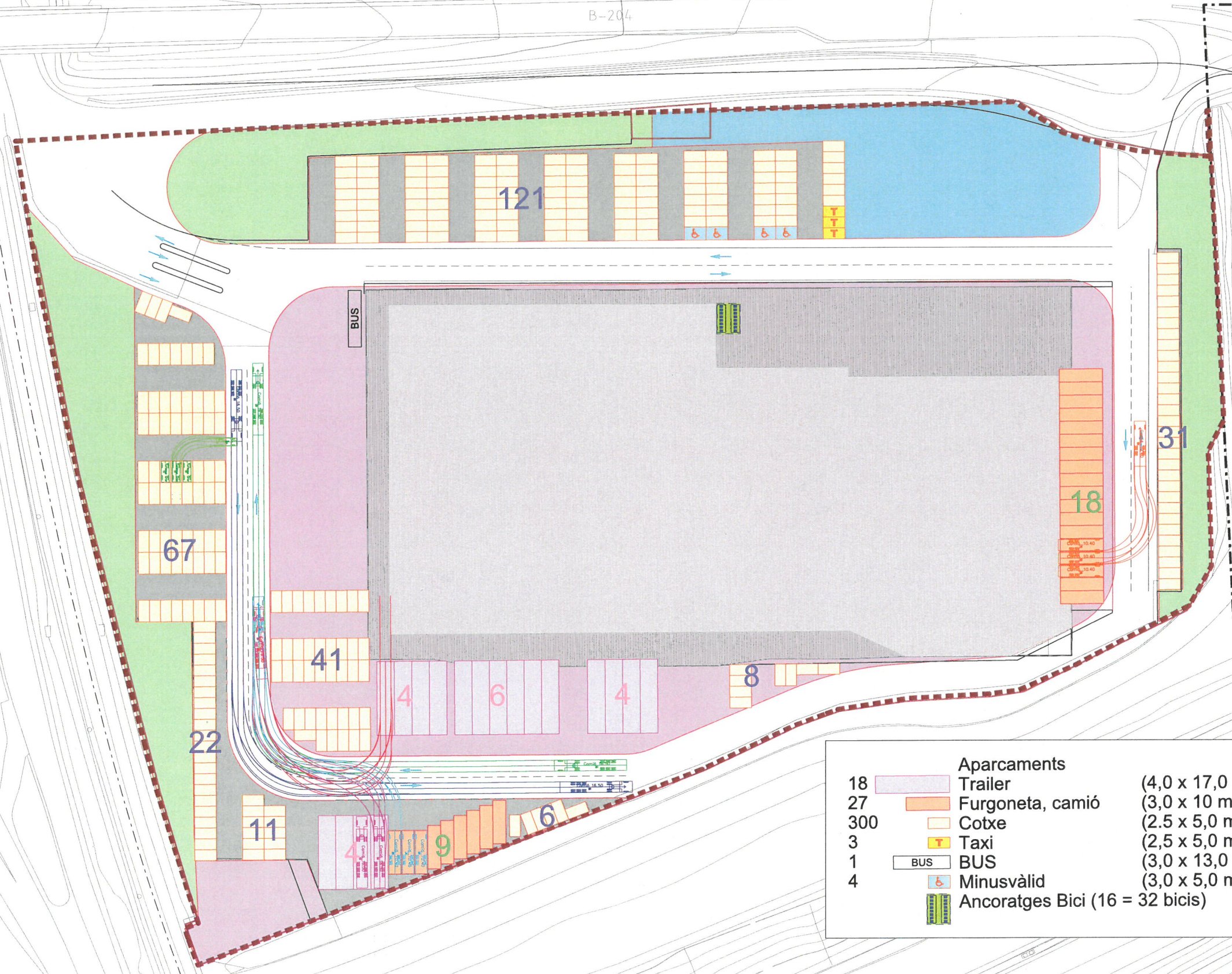
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. MPPGM DEL SECTOR CORRESPONENT A LA ZONA 10a*CL EN L'ENTORN DEL SISTEMA AEROPORTUARI. APROVACIÓ PROVISIONAL



Verificació dels radis de gir per a les places d'aparcament i carrega i descarrega

Abril 2018
08

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



Aparcaments		
18	Trailer	(4,0 x 17,0 m ²)
27	Furgoneta, camió	(3,0 x 10 m ²)
300	Cotxe	(2,5 x 5,0 m ²)
3	Taxi	(2,5 x 5,0 m ²)
1	BUS	(3,0 x 13,0 m ²)
4	Minusvàlid	(3,0 x 5,0 m ²)
	Ancoratges Bici (16 = 32 bicis)	