

2008/34637/9L
211
3898-3978

3898



AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

1

MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

ANNEX 1. INFORME TÈCNIC EN RESPOSTA ALS SUGGERIMENTS
SOBRE L'AVANÇ DEL PLA

ANNEX 2: ESTUDI DE MOBILITAT

TEXT REFÓS JULIOL 2010

AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

3899

0. Índex

1. Pla General vigent	3
2. Marc legal del Pla d'Ordenació Urbanística de Premià de Mar	3
3. Programa de participació ciutadana	4
4. Informació i diagnosi	
4.1. Característiques i paràmetres físics de Premià de Mar	7
4.2. La població	7
4.3. Dades econòmiques significatives	10
4.4. L'estructura urbana actual	13
4.5. Balanç quantitatiu del Pla General vigent	17
4.6. Diagnosi sobre l'estructura general i orgànica de Premià de Mar	21
5. Àrees de revisió més significatives	25
6. Directrius per a la Revisió del POUM	26
7. Propostes del POUM	28
7.1. Increment de l'Activitat econòmica	28
7.2. Modificació d'ús a la finca Can Malet i Metal·logènia	29
7.3. El Torrent Malet com a eix vertebrador de les zones industrials	30
7.4. Les actuacions que completen la xarxa viària de ponent	30
7.5. La millora del Camí del Mig	31
7.6. El Barri Banyeres	31
7.7. Can Sanpere	32
7.8. El mercat "vell"	33
7.9. Cabn Fayà	34
7.10. El front litoral	35
7.10.1. La platja i la façana marítima de Premià de Mar	35
7.10.2. El Pla del Litoral	35
7.11. L'àrea de Can Batlle	36
7.12. El Torrent Fontsana	36
7.13. Can Burra	37
7.14. Ca l'Escoda	37
7.15. La Gran Via de Lluís Companys	38



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

7.16. "Masia Ribas"	38
7.17. Els espais lliures	39
7.18. La xarxa de desguàs de les aigües pluvials	40
7.19. Els equipaments	41
8. Classificació del sòl	
8.1. Sistemes urbanístics	42
8.1.1. Sistemes urbanístic de comunicacions	42
8.1.1.1. Sistema general ferroviari	42
8.1.1.2. Sistema viari	44
8.1.1.3. Sistema general portuari	45
8.1.2. Sistema urbanístic d'espais lliures	46
8.1.3. Sistema urbanístic d'equipaments	51
8.1.4. Sistema urbanístic d'habitatges dotacionals públics	54
8.1.5. Sistema urbanístic d'infraestructures tècniques	54
8.1.5.1. Xarxa hidrogràfica	54
8.1.5.2. Xarxa d'abastament d'aigua	56
8.1.5.3. Xarxa de desguàs	56
8.1.5.4. Xarxa elèctrica d'Alta Tensió	57
8.1.5.5. Xarxa de gas natural	58
8.2. Sòl Urbà	59
8.3. Sòl Urbanitzable	74
8.4. Sòl No Urbanitzable	79
8.5. Quadre sinòptic general (Quadre nº4)	80
8.6. Característiques de les intervencions en sòl urbanitzable delimitat i en sòl urbà no consolidat. (Quadre nº 5)	81
9. Justificació de l'observança de l'objectiu d'un desenvolupament urbanístic sostenible	82
10. Pla de Mobilitat del municipi	87
11. El Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, Ambiental i Històric	89
12. Índex de plànols	92
13. Annex 1. Informe tècnic en resposta als suggeriments sobre l'Avanç de Pla.	93
14. Annex 2. Estudi de mobilitat.	
15. Annex 3. Resposta al·legacions aprovació inicial	
16. Annex 4. Resposta informes organismes i administracions	

AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

3900

1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

1. EL PLA GENERAL VIGENT

El Pla General actualment vigent fou aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en sessió del 18 de juliol del 1.990 i acordada la seva publicació a efectes d'executivitat el dia 13 de febrer de 1.991.

El Pla vigent és el resultat de la revisió i adaptació del Pla de 4 de març del 1.963 a la Llei del Sòl de 1.976 i a la Llei 3/1.984, de 9 de gener, de "Mesures d'Adequació de l'Ordenament Urbanístic de Catalunya".

2. MARC LEGAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE PREMIÀ DE MAR. TREBALLS PREPARATORIS

El marc legal el formen:

- Llei estatal 6/1998, de 13 d'abril, sobre règim del sòl i valoracions.
- Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, així com la normativa reglamentària de desenvolupament.

Treballs preparatoris

- El 30/05/02 l'equip redactor del POUM presentà a l'Ajuntament un primer diagnòstic de la situació urbanística del municipi.
- El 13/06/02 es presentà a la comissió de seguiment el mateix document amb indicació de les àrees de revisió més significatives.
- En desplegament de l'article 8^è d'aquesta llei, i en relació a la publicitat i participació en els processos de planejament, l'Ajuntament de Premià de Mar ha celebrat diverses reunions mitjançant una comissió creada expressament pel seguiment dels treballs de la Revisió del POUM. La comissió esmentada, en reunions celebrades el 19/06/02 i el 30/07/02, recollí les propostes dels assistents en relació als diversos temes que afecten l'estructura i el desenvolupament urbanístic del terme municipal, en particular sobre els deficiències urbanes, la vialitat,

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

les possibles millores en la normativa i els problemes que es deriven de l'aplicació del Pla vigent des de 1.991.

A partir de les actes de la comissió pel seguiment dels treballs de la Revisió del POUM i de les conclusions de les comissions de Promoció Econòmica i Equipaments, elaborades en el marc del Pla Estratègic, que es varen fer públiques en la sessió plenària de l'Ajuntament del 14.10.02, i després de l'anàlisi detallada dels diversos plantejaments, es formulà l'Avanç de Pla que fou sotmès a informació pública i que garantí la participació de tota la població en el procés de revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM).

3. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

La revisió de l'Avanç del Pla General s'exposà a consulta pública a partir de l'anunci al B.O.P de 14 de febrer de 2003 com a conseqüència del decret de l'alcaldia del dia 12 del mateix mes i any.

L' Ajuntament ha difós àmpliament el contingut de l' Avanç en una exposició pública en un dels centres culturals de la vila i també ha editat una presentació audiovisual dels principals objectius i propostes de planejament urbanístic. Aquesta presentació, editada en suport digital es va posar a l'abast de tots els ciutadans.

En el termini d'exposició pública i amb posterioritat, fins aquest any 2006, s'han presentat un total de 43 escrits de suggeriments. Encara que algun d'aquests escrits han estat presentats fora de termini han estat, tots ells, informats per l'equip redactor del POUM.

A més dels suggeriments dels particulars l' Ajuntament ha sol·licitat informes a les administracions i entitats relacionades amb l'ordenament urbanístic del terme municipal. S'han rebut informes de RENFE, de l' Agència Catalana de l' Aigua (ACA) i del *Ministerio de Medio Ambiente* (Demarcació de Costes de Catalunya). El contingut de tots aquests informes s'ha tingut en compte en la redacció del POUM.

L' informe tècnic de l'equip redactor està contingut en l'annex núm. 1

En el període entre la difusió de l' Avanç i la presentació del document per a l'aprovació inicial l'Ajuntament, a través de la Comissió de seguiment del Pla ha indicat aquelles modificacions a introduir en el document inicial en funció dels suggeriments presentats i dels canvis sobrevinguts en la política urbanística municipal.

La versió per a l'aprovació inicial es presentà públicament en un acte celebrat el dia 3 d'abril de 2006 al centre cívic del carrer Esperança.

3901

Per deixar constància detallada dels actes i publicacions realitzats a l'entorn de la Revisió del Pla General es detalla la següent relació:

Reunions Comissions:

- Reunió Comissió d'Urbanisme i Equipaments 29 de maig de 2002.
- Reunió Comissió d'Urbanisme 19 de juny de 2002.
- Reunió Comissió d'Urbanisme 16 de juliol de 2002.
- Reunió Comissió d'Urbanisme 30 de juliol de 2002.
- Reunió Comissió d'Urbanisme 19 de setembre de 2002.
- Acta conclusions Comissions d'urbanisme, promoció Econòmica i Equipaments.

RGE.1488/28.01.03 SEGESTA SA. presenta l'avançament Revisió Pla General.

Decret Alcaldia 12.02.03 Exposició pública 30 dies hàbils Avanç Revisió Pla General.

Publicacions:

- BOP núm.39 de 14.02.2003.
- El Periòdic 14.02.2003.
- El Punt de 15.02.2003.

Sol·licitud informes:

- Demarcació de Costes de l'Estat a Catalunya.
(Registre entrada a Costes 282 de data 26.02.03).
- Demarcació de carreteres de l'Estat a Catalunya.
(Registre entrada carreteres 1246 de 26.02.03).
- S'envia un exemplar a RENFE (sol·licitat RGE.4516 de 18.03.03).

Informes emesos:

RGE.6542/22.04.03	Direcció General de Costes. Secretaria de Estado de Aguas y Costas.
RGE.7609/09.05.03	Escrit Agència Catalana de l'Aigua -col·laboració planejament urbanístic.
RGE.7841/13.05.06	RENFE, Patrimoni i Urbanisme.
RGE.9418/03.06.03	Escrit GC. Departament d' Agricultura, Ramaderia i Pesca.

Tot aquest procediment garanteix allò que disposa l'article 8.1 de la Llei 1/2005 i s'incorpora a la Memòria d'acord amb allò que preveu l'article 59.3.a) de la mateixa Llei.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Precisament, en consideració a les al·legacions formulades durant la fase d'informació pública i dels informes emesos pels òrgans consultats, però també derivat d'un major i més profund anàlisi per part de l'equip redactor d'alguns aspectes del model urbanístic proposat, en certa part facilitat pel perllongat lapse de temps que ha transcorregut des de l'aprovació inicial del POUM, s'han introduït correccions i modificacions a la documentació integrant d'aquest (per exemple, a la Memòria, a les Normes Urbanístiques i, especialment, a la regulació dels usos, a l'ordenació d'alguns sectors). No obstant això, aquestes modificacions no justifiquen un nou tràmit d'informació pública atès que, en cap cas, poden considerar-se fonamentals o substancials ja que no alteren el model urbanístic ni les gran línies d'ordenació plantejades al document inicialment aprovat.

4. INFORMACIÓ I DIAGNOSI.

4.1. Característiques i paràmetres físics del Terme Municipal de Premià de Mar

- El terme municipal té una superfície de **1,85 Km²**.
- El front costaner és lineal de 2,82 Km. de llargada aproximada, orientat en la direcció Nord – Est, Sud -Oest.
- En direcció perpendicular a la costa la màxima llargada del terme és, aproximadament, d'1 Km.
- Els límits són: al Nord Est el terme de Vilassar de Mar, en un front de 360 m.; al Sud Oest el terme del Masnou en un front de 390 m; a Ponent el terme de Premià de Dalt per l'eix del Camí del Mig entre El Masnou i els torrents de Santa Anna i de la Fontsana.
- La cota més alta és de 54 m. sobre el nivell del mar, just en el centre del límit de ponent, en el punt que la riera de Premià és travessada pel Camí del Mig del Baix Maresme.
- Es tracta, per tant, d'un territori relativament pla, amb un pendent màxim del 5,4% en direcció perpendicular a la costa.
- El front litoral està ocupat per un Port que té un moll de costa d'uns 500 m. d'amplada. El port està situat a uns 600 m. del límit Nord – Est del terme municipal.
- El territori s'escola per uns 13 torrents i rieres que provenen de la Serralada litoral, procedents dels termes municipals de Premià de Dalt i de Vilassar de Dalt. La Riera de Premià, canalitzada, és la llera més important.

4.2. La població

- En els darrers censos la població de Premià de Mar ha evolucionat com segueix:

1.941	3.885
1.951	3.974
1.961	5.513
1.971	11.284
1.981	19.936
1.991	22.699
1.996	24.420
2.001	27.272
2.006	27.689



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Premià de Mar és el cinquè municipi de tot Catalunya per densitat de població (14.967 hab/Km²), després de l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona i Cornellà de Llobregat.

Dades estadístiques del Municipi, significatives a efectes de la redacció del Pla d'Ordenació Urbanística, extretes del web municipal:

1. Població

Per edats	1991	1996	2001	2006
De 0 a 14 anys	20,7	16,6	19,6	15,24
De 15 a 64 anys	69	71,4	70,4	71,22
De 65 anys i més	10,3	12,3	10	13,54
Total població	22.699	24.420	27.272	27.689

2. Lloc de naixement

	1991	1996	2006
Nascuts a Catalunya	64	65,5	63,41
Nascuts a la resta de l'Estat	31,8	29,5	22,94
Nascuts a l'estranger	4,2	5	13,65
Total	22.699	24.420	27.689

3. Moviment natural de la població

	1991	1997	2005
Nascuts vius	296	296	343
Defuncions	139	161	161
Matrimonis	188	153	133
Creixement vegetatiu	157	135	182

4. Llars segons el nombre de persones

	1991	1996	2001
D'1 persona	10,7	13,1	16,5
De 2 persones	23,9	24,9	27,7
De 3 persones	22,6	23,6	23,8
De 4 persones	25,4	25,6	22
De 5 persones i més	17,4	12,8	10
Total llars	6.970	7.958	9.155

5. Nivell d'instrucció (població > 10 anys)

	1991	1997	2001	2006
Sense titulació	17,8	15,7	15,6	
Primer grau	33,7	32,8	23	
Segon grau	42,1	41	48,1	
Tercer grau	6,4	10,5	13,3	
Total	20.010	21.928	23.576	28.318

6. Població ocupada resident per sectors d'activitat

	1986	1991	1996	2001
Agrari	3,4	3,5	3,8	3,2
Indústria	37,1	35,3	30,1	22,6
Construcció	5,5	8,6	6,6	10,3
Serveis	47,4	52,6	59,5	64
No hi consta	6,6			
Total				12.211

De l'anàlisi de les dades de població, en els darrers quinze anys (1991-2006) es pot deduir el que segueix:

- Minva progressiva del creixement absolut, segurament per saturació del terme municipal.
- Minva progressiva de la natalitat, acompanyada d'un increment de la proporció de persones en edat de jubilació.
- Manteniment de la proporció dels nascuts a Catalunya, minva de la immigració espanyola i increment important de la immigració estrangera.
- Creixement vegetatiu, acompanyat de minva de matrimoni, amb increment nascuts vius i estancament de defuncions.
- Relatiu estancament dels grans baixos d'instrucció, amb notable increment del tercer grau.
- Notable reducció de la població ocupada en els sectors industrials i increment dels serveis i de la construcció.



4.3. Dades econòmiques significatives

Producte interior brut a preus de mercat (PIB)

	Euros
PIB (milions de €)	113.78
PIB per habitant (milers de pta./ €)	5.01

Distribució del valor afegit brut per sectors (%)

Agricultura	1,3
Indústria	26
Construcció	9,8
Serveis	62,9
Total	100

Renda bruta familiar disponible (RBFD)

	Euros
RBFD (milions de €)	164.10
RBFD (milers de €)	7.23
Índex RBDF per hab. (Catalunya=100)	

Parcel·lació del territori a efectes cadastrals

Valors cadastrals

Valor monetari	nombre de parcel·les	Tipus % euros
Menys de 1	12.943	54,09
Entre 1 i 2	1.523	108,18
Entre 2 i 3	3.264	162,27
Entre 3 i 4	2.070	216,36
Entre 4 i 5	1.515	270,46
Entre 5 i 6	813	324,55
Entre 6 i 7	736	378,64
Entre 7 i 8	449	432,73
Entre 8 i 9	317	486,82
Entre 9 i 10	322	540,91
Entre 10 i 11	185	595,00
Entre 11 i 12	154	649,09
Entre 12 i 13	193	703,18
Entre 13 i 14	161	757,28
Entre 14 i 15	66	811,37
Entre 15 i 16	184	865,46
Entre 16 i 17	46	919,55
Més de 25	113	1352,28
Total parcel·les	14.054	

Establiments i professionals per graus sectors d'activitat econòmica

	Municipi		
	1.995	1.997	2.003
Indústria	167	169	161
Construcció	182	224	266
Comerç al detall	486	465	660
Serveis llevat comerç al detall	662	692	409
Professionals i artistes	331	374	31
Total establiments	1.828	1.924	1.527

Establiments d'empreses industrials

	1.995	1.997	2003
Energia i aigua	1	1	1
Química i metall	6	5	3
Transformació de metalls	46	52	13
Productes alimentaris	8	8	21
Tèxtil i confecció	49	45	60
Edició i mobles	41	44	17
Industrial (no classificat en altres apartats)	16	14	46
Total establiments	167	169	161

Establiments d'empreses de comerç al detall

	2.000		2.003
	Número	Percentatge	Número
Quotidià alimentari	130	31%	138
Quotidià no alimentari	21	5%	57
Equipaments de la llar	88	21%	93
Equipament de la persona	87	21%	81
Automoció i carburants	16	4%	54
Lleure i cultura	47	11%	40
Comerç mixt	10	2%	99
Altres	19	5%	98
Total establiments	418	100%	660

Establiments d'empreses de serveis

	1.995	1.997	2.003
Comerç a l'engròs	82	83	0
Hoteleria	151	156	137
Transports i comunicacions	151	153	13
Mediació financera	23	24	11
Serveis a empreses	30	37	92
Serveis personals	191	195	95
Immobiliàries i altres	34	44	61
Total establiments	662	692	409



Parc d'automòbils		
Per tipus de vehicle	1.991	1.997
Turismes	77,9	77,8
Camions i furgonetes	11,3	11,5
Motos i altres	10,8	10,7
Total vehicles automòbils	10.480	13.282

Entitats financeres			
Per tipus d'entitat	1.986	1.997	2.003
Bancs	55	36,8	5
Caixes	45	63,2	13
Total oficines	20	19	18

L'àmbit subcomarcal de Premià de Mar que comprèn a més vuit municipis del Baix Maresme (El Masnou, Alella, Teià, Premià de Dalt, Vilassar de Dalt, Vilassar de Mar i Cabrils) és un territori on els residents tenen una elevada mobilitat en la relació residència - treball. Les dades de la mobilitat obligada són les següents:

(vegi's Dinàmiques Metropolitanes, ed. C.M.B.)

- Percentatge de sortides en relació a la població ocupada	54%
- Percentatge de sortides a Barcelona (1er flux)	30%
- Percentatge d'entrades a Badalona (2on flux)	9%
- Percentatge d'entrades de residents a Barcelona (1er flux)	7%
- Percentatge d'entrades de residents a Badalona (2on flux)	8,5%

El desequilibri residència – treball és, a la subcomarca de Premià, el segon més alt de la regió metropolitana de Barcelona (el 64%) només superat pel de Badalona.

(Dades de l'enquesta de Mobilitat 1.991)

4.4. L'estructura urbana actual

L'estructura urbana actual de Premià de Mar és el resultat del seguit de transformacions experimentades pel municipi en els darrers 50 anys.

El 1.964, l'agricultura del Baix Maresme, bé que rica, ja ocupava poca mà d'obra. La indústria tenia 1.246 llocs de treball bàsicament de la construcció, tèxtil (cotó) i siderometal·lúrgiques. La irradiació comercial era mínima: no hi havia fira. En l'atles Comercial d'Espanya es classificava Premià en la categoria 2C (vegi's Geografia de Catalunya ed. Aedos, pag. 446 i 447).

El 1.970 l'Enciclopèdia Catalana descrigué Premià de Mar com segueix:

“ La platja, sorrenca, ha estat amenaçada els darrers anys per la mar i s'ha vist molt reduïda, malgrat la construcció d'espigons. L'agricultura intensiva de regadiu (hortalisses i floricultura, especialment clavells), que havia donat lloc a una important població disseminada en masos (que el 1.930 representaven el 23,5% de les cases del terme) es troba en franca regressió davant el desenvolupament de les activitats industrials i de la forta expansió urbana. La indústria tenia censats, el 1970, 1363 treballadors; destaquen la indústria de la construcció (538 obrers), transformacions metàl·liques (419) i la tèxtil; aquesta darrera, malgrat ésser la de més tradició del municipi, resta reduïda a una sola fàbrica important (Sanpere), proveïdora de l'exercit de l'aire, que ocupa més de 300 obrers. Té importància i gran prestigi a tot l'estat espanyol l'estampació de teixits, iniciada el 1926 per l'empresa Lió Barcelona (que subsisteix); actualment funcionen 25 tallers d'importància variable (dibuix de creació, motlles de gravació, estampat a màquina), amb uns 400 operaris. Ha desaparegut l'antiga activitat marinera (comerç marítim de fruites, vi i aiguardent) i ha minvat molt la pescadora. Hi ha un club nàutic amb un petit port i platja privada. La població és lloc tradicional d'estiueig dels barcelonins des del primer terç del segle XX i ha esdevingut també els darrers anys ciutat-dormitori de Barcelona. L'activitat turística es manté estacionària. El creixement del decenni dels 60 ha assolit xifres importants (204,4% en 1960-70). No té un pla general d'ordenació urbana i les nombroses urbanitzacions noves han transgredit el pla comarcal (1953). La vila (11 178h aglomerats i 106 disseminats (1970); 8 m alt), amb el nucli antic prop del mar, del qual la separa la via del ferrocarril de Barcelona a Girona per la costa (té estació) i la carretera de Barcelona a Girona per la costa, s'ha estès cap a l'interior fins a l'autopista de Mataró; el barri obrer de Cotet o de Santa Maria, a la carretera de Vilassar de Dalt, forma un continu urbà amb el de Santa Anna - Tí de Premià de Dalt. La dotació



d'equipaments urbans no ha seguit el mateix ritme que el creixement urbà i és deficitària, especialment als barris treballadors. L'església parroquial de Sant Cristòfol fou bastida a partir del 1798; autoritzada com a capella pública el 1820, fou declarada independent de la de Premià de Dalt el 1841 (l'edifici fou totalment acabat el 1854). Veïnat de mar de Premià de Dalt, aconseguí la independència municipal el 1836. Dins el terme han estat fetes diverses troballes arqueològiques, entre les quals una important vil·la romana (el paviment és al Museu Arqueològic de Barcelona). El 1976 ha estat destruïda per excavadores una extensa necròpolis paleocristiana. "

El 1.980 una descripció plausible de Premià de Mar es formulà com segueix:

" En la dècada del cinquanta, Premià va experimentar un notable creixement derivat de la seva expansió industrial. És l'època en què floreixen els tallers d'estampació, entre altres activitats industrials. En aquests anys es presenten, però, els primers signes d'allò que seria, en la dècada següent, la reconversió de Premià en un municipi residencial de Barcelona, i que ha fet que en vint anys hagi passat de 4.400 habitants a 19.000 d'oficials, els quals serien molts més si comptabilitzàvem el barri Cotet, a cavall de Premià de Mar i Premià de Dalt, on actualment viuen més de 5.000 persones, les quals, a efectes pràctics, depenen de Premià de Mar. A més, durant els mesos d'estiu la població augmenta en 5.000 o 6.000 persones més; en una paraula, que s'arriben a superar els 25.000 habitants.

El dinamisme de Premià es posa en relleu quan comparem el seu ritme de creixement anual acumulatiu amb el del conjunt del Maresme, el qual tot i que és molt intens, es veu duplicat en aquest municipi. Aquests últims anys, de crisi general, ha alentit una mica, però continua mantenint uns ritmes notablement superiors a la mitjana comarcal.

Creixement de la població

Anys	Habitants	% creixement anual acumulatiu		
		Període	Premià de Mar	Maresme
1940	3.885			
1950	3.974	1940-1950	0,2	0,4
1960	5.513	1950-1960	3,4	1,9
1970	11.284	1960-1970	7,4	4,3
1975	16.370	1970-1975	7,7	3,8
1979	19.236	1975-1979	4,3	2,9

Aquesta acumulació de població s'ha produït en un espai territorial minúscul. De fet, el **3906** municipi de Premià, que és l'efecte de l'antiga desagregació de la part costanera de Premià de Dalt només té 1,9 Km² de terme. La competència per un sòl escàs ha provocat, l'expulsió d'algunes indústries foranes anteriorment instal·lades a Premià. Malgrat tot, el dinamisme industrial local és notable, tant en el camp metal·lúrgic com en el d'estampació – en aquest darrer hi ha unes quaranta empreses, les quals donen feina a més de 250 persones.

L'activitat agrícola s'ha reduït notablement, fins el punt que en aquests moments només hi deu haver unes vint famílies que en visquin. En canvi, el comerç i els serveis s'han desenvolupat fortament, tant, que Premià té avui un poder d'atracció notable sobre els municipis veïns, malgrat la congestió que presenta el seu centre. El caràcter residencial de Premià, doncs, s'ha accentuat i actualment s'estima que un percentatge superior al 30% de la seva població activa industrial i de serveis treballa al Barcelonès.

Estimació de la població activa per sectors.1979

	Actius	% s/ població total activa
Agricultura	120	1,6
Indústria	3.400	46,5
Construcció	890	12,1
Serveis	2.900	39,8
TOTAL	7.310	100

Perspectives

El manteniment de la tendència residencial i la urbanització de les finques rústiques, especialment a la part nord del municipi, asseguruen una certa continuïtat del creixement residencial de Premià. Ara bé, la densificació elevada del terme, els dèficits d'aigua i l'elaboració d'un nou planejament urbanístic que haurà de frenar la conversió de la franja litoral en un continu urbà, indiquen que el territori actual es pot dir que ja no dona per més.

L'expansió industrial, aprofitant l'innegable esperit industrial autòcton, ha de fer front a un cost molt elevat dels terrenys. En canvi, les possibilitats del sector serveis són favorables. La tasca prioritària dels anys vinents hauria de ser el millorament dels



equipaments col·lectius: educatius, esportius, zones verdes, etc.; a més de l'ordenació urbanística i el sanejament de la platja, si no vol caure en una progressiva degradació de la qualitat urbana, ara ja força malmesa.” (1)

En el moment d'iniciar la revisió del Pla General, la franja litoral és un continu urbà, el sòl no urbanitzable agrícola s'ha reduït a la mínima expressió (unes 15 Ha en la zona sud-oest del municipi) i una bona part del sòl industrial s'ha transformat en residencial o equipaments comunitaris col·lectius de caràcter educatiu, esportiu o zones verdes.

Premià de Mar és avui una ciutat d'edificació compacta on el sòl no urbanitzable rural o agrícola no arriba al 1% de la superfície del terme municipal.

El sòl industrial que en el Pla del 1991, amb 8,95 Ha, superava de poc el 4,2% de l'extensió del terme, avui ha perdut 2,3 Ha i només representa el 3,1% i la tendència segueix amb la desaparició d'indústries com Sanpere S.A. i d'altres.

L'estructura urbana actual es pot explicar de manera relativament senzilla i clara:

Una xarxa de carrers, aproximadament ortogonal, en direccions paral·lela i perpendicular a la costa, constitueixen el teixit urbà de la població. Aquesta ortogonalitat, pròpia d'una parcel·lació planificada en els diversos períodes de construcció de la ciutat, té unes proporcions diferents segons el moment de consolidació de la vialitat.

Carrers estrets, a vegades sense continuïtat, en el nucli antic, que encara conserva l'encant dels pobles anteriors a la difusió de l'automòbil, i carrers més amples en les zones d'eixample, no tan amples, però, per a suportar l'intens trànsit que generen les elevades densitats d'edificació pròpies de l'especulació immobiliària desfermada.

Unes àrees de ciutat jardí intensiva amb carrers relativament estrets completen el teixit.

El torrent de la Fontsana que en alguns trams és el límit amb Premià de Dalt per la banda Nord, i un interromput i semi-frustrat passeig de circumval·lació per la banda de ponent són les úniques diagonals que travessen, molt parcialment, la xarxa ortogonal.

¹ vegi's: “ *El Maresme: Les claus de la seva continua transformació*” de Pere Lleó, Pere Macías i Remei Ardèvol. Ed. Banca Catalana. Servei d'estudis. Barcelona 1981

En direcció perpendicular a la costa, la carretera de Premià de Dalt (BV5024), la Riera de Premià, el carrer de Joan Prim i la carretera de Vilassar (BV5023) són els únics que travessen totalment el compacte urbà. El carrer de la Plaça és l'eix principal de la població, el que relaciona els equipaments més significatius. 3907

En direcció paral·lela al mar, la Gran Via de Lluís Companys, que travessarà tot el terme municipal, és, conjuntament amb la carretera de la costa (CN II), l'eix de major entitat.

4.5. Balanç quantitatiu del Pla General vigent i del seu desenvolupament fins l'any 2.008

S'ha confegit un quadre que no només inclou els paràmetres que corresponen al Pla General vigent des de 1.991 (d'ara endavant PG-91) i al desenvolupament del seu planejament derivat, sinó també aquelles actuacions que defineixen la legalitat vigent, amb les modificacions puntuals que ha experimentat al llarg dels 11 anys de vigència.

Les diferències entre el PG-91 i la situació 2.008 permeten comprovar els canvis quantitatius experimentats en l'estructura urbana de la població, pel que fa a les zones amb diferent qualificació, intensitat, ús del sòl i tipologia edificatòria.

El planejament derivat del PGOU-91 i executat és el següent:

QUADRE N. 1 AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR. ORDENACIÓ URBANÍSTICA VIGENT. PLA GENERAL 1991 I MODIFICACIONS SUPERFÍCIE DEL TERME MUNICIPAL REPRESENTADA EN EL PLÀNOL:1.855.053m2.

		POUM 2010				PGOU 91		
		I.E.N.	sòl	ocupació	sostre		sòl	Diferència
SISTEMES URBANÍSTICS			1.172.389				922.719	-249.670
1	COMUNICACIONS		722.122	*			595.774	126.348
	VIÀRIES	0,00	505.518	*	0		488.480	17.038
	FERROVIÀRIES	0,00	36.598	*	0		36.598	0
	PORT	0,00	180.006	*	0		70.696	109.310
2	HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS	2,75	780	633	2.145		0	780
3	INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS	0,00	0	*	0		0	0
4	ESPAIS LLIURES	0,00	160.348	*	0		104.184	56.164
	PLATGES	0,00	117.100	*	0		82.720	34.380
5	EQUIPAMENTS	0,71	172.039	*	122.037		140.041	31.998
SÒL URBÀ I URBANITZABLE			973.225		1.315.337		912.398	59.245
10	NUCLI ANTIC		126.178		164.759		119.080	7.098
	10a. Nucli històric i cases barates	1,30	122.145		158.873			
	10b. Barri Banyeres	1,46	4.033		5.886			
11	VOLUMETRIA DEFINIDA		183.804		341.299		172.212	11.592
	11a. Precedent de PP o d'ordenació d'illa	2,00	100.081		182.869		97.952	2.129
	11b. Conjunt consolidat	2,00	35.741		71.482		37.333	-1.592
	11c. Vols concrets	*	10.528		20.666		7.433	3.095
	11c1.	1,300	4.977		6.470	6.470	4.977	0
	11c2.	3,226	1.329		4.288	4.287	0	1.329
	11c3.	3,427	660		2.262	2.262	0	660
	11c4.	2,750	3.636		9.999	9.999	3.636	0
	11c5.	1,297	13.720		17.795	17.795	13.720	0
	11c6.	1,805	3.224		5.820	5.820	3.224	0
	11c7.	3,276	917		3.005	3.005	917	0
	11c8.	4,000	1.122		4.488	4.488	1.122	0
	11c9.	2,690	1.898		5.106	5.106	1.898	0
	11c10	0,600	1.260		756	756	0	1.260
	11c11	1,336	4.711		6.294	6.294	0	4.711
12	EIXAMPLE		231.854		447.382		215.255	15.782
	12a. Illa oberta							
*(1)	12a1. Unihabitatge	1,00	19.677		19.677		17.942	1.735
*(2)	12a2. Plurihabitatge (PB+3/PB+8) PP2	*	14.486		24.092		0	14.486
	12a3. Plurihabitatge (PB+2)	*	28.009		42.529		28.009	0
	12a4. Plurihabitatge (PB+3)	*	7.389		20.356		6.582	807
	12a5. Plurihabitatge (PB+3)	*	817		1.744			
	12b. Illa tancada amb pati							
	12b1. PB+2	*	93.905		192.333		95.151	-1.246
	12b2. PB+3	*	44.946		124.026		44.946	0
*(3)	12c. El Palmar	1,00	22.625		22.625		22.625	0

13	CIUTAT JARDÍ		343.083		240.447		336.790	5.528
	13a. Intensiva plurihabitatge	0,80	5.249		4.199		5.249	0
	13b. Intensiva unihabitatge							0
	13b1. En edificació aïllada	0,80	93.527		74.822		93.941	-414
	13b2. Amb possibilitat d'agrupació d'habitatges	0,80	54.129		43.303		53.909	220
	13b3. Amb possibilitat d'agrupació d'habitatges (Can Fitó)	0,80	24.312		19.450		24312	0
	13b4.	0,90	1.700		1.530		1700	0
	13b5.	0,90	765		641			
	13c. Semi-intensiva unihabitatge							
	13c1. En edificació aïllada	0,60	94.437		56.662		95.337	-900
	13c2. Amb possibilitat d'agrupació d'habitatges	0,60	49.099		29.459		45372	3.727
*(4)	13d. Cases amb jardí							
	13d1.	0,60	7.485		4.491		7327	158
	13d2.	0,20	3.844		769		1107	2.737
	13d3.	0,60	8.536		5.122		8536	0
14	INDUSTRIA		62.970		77.156		62.019	951
	14a. Urbana	1,30	22.591		29.368		32086	-9.495
	14a1. Antic 14b2 Torrent Malet	1,18	8.420		9.975			8.420
	14b. Règim general	1,00	1.310		1.620		29933	-28.623
	14b1.	1,00	2.480		2.480		0	2.480
	14b2. Antic 14,b3 PP1	1,30	28.169		33.713		0	28.169
*(5) 15	TERCIARI		17.394		28.329		0	17.394
	15a. Torrent Malet							
*(4)	15a1.		1.120		400		0	1.120
*(4)	15a2.		5.750		13.301		0	5.750
	15b. Triginer	1,39	10.524		14.628		0	10.524
16	FRONT MARÍTIM		7.942		15.965		7.042	900
	16.	*	1.558		2.540		1558	0
	16a.	*	4.869		11.359		4869	0
	16b.	*	615		1.476		615	0
	16c.	*	900		590		0	900
	SÒL NO URBANITZABLE		13.544				178.093	-164.549
20	SNU-C2 COSTANER (PDUSC)		13.544				178.093	-164.549
TOTAL			1.862.053		1.439.519	0,13 IEN	1.859.794	2.259
PORT			180.006				70.696	109.310
PLATGES			117.100				82.720	34.380
			2.159.159				2.013.210	145.949

*(1) 12a2 PGOU

*(4) abans 8 PGOU

*(2) Nova creació PP2 POUM.

*(5) Nova creació POUM.

*(3) Nova creació POUM "Palmar" abans 12a2.

De l'anàlisi comparada es desprèn que, en el POUM, respecte el PGOU 1991 s'han produït els següents canvis:

- Un increment de 17.038 m² de la superfície de xarxa viària, representant un 3,5% d'increment respecte el PGOU 91.
- Un increment de 56.747 m² dels espais lliures públics, representant un 54% d'increment respecte el PGOU 91.
- Un increment de 30.765 m² dels equipaments i dotacions, representant un 22% d'increment respecte el PGOU 91.

En total hi ha hagut un increment 249.020 m² de sòl destinat a sistemes urbanístics.

Això vol dir que l'espai públic urbà (vialitat, espais lliures i equipaments) s'ha incrementat en un 26,5%.

Pel que fa al sòl residencial s'ha incrementat en 48.446m², que corresponen a al creixement de 12.054m² en la zona 11 (de volumetria definida), 15.782 de la zona 12 (Eixample), 5.370 de la zona 13 (ciutat jardí), i 900 de la zona 16 (front marítim). Tant mateix hi ha una supressió de 110 m² de la zona 10 (Casc antic).

Pel que fa al sòl industrial, aquest només ha augmentat sensiblement en 951 m² de sòl, quedant en tot el terme municipal 62.970 m² de sòl industrial.

Pel que fa al sòl no urbanitzable, rural i agrícola ha minvat en 164.549 m².

En síntesi: els sols no urbanitzables (rurals i agrícoles), han reulat, enfront dels sòls residencials, de sistemes urbanístics (vialitat, espais lliures i equipaments), terciari i industrial.

Per tant, pel que fa als usos del sòl, Premià de Mar amb el POUM reforça el seu caràcter de vila residencial i terciària i redueix parcialment la proporció de sòl en els sector industrial i agrari.

4.6. DIAGNOSI SOBRE L'ESTRUCTURA GENERAL I ORGÀNICA DE PREMIÀ DE MAR

En resum, es pot fer la següent diagnosi sobre la situació urbanística actual:

Sòl no urbanitzable

L'escàs sòl no urbanitzable està dedicat, enterament, al conreu de la flor i de plantes ornamentals. El sistema de reg s'alimenta de les aigües subàlvies que es bombegen a dipòsits de superfície situats a la cota més alta de les finques, on habitualment se situen les Masies: com és el cas de Can Colomer, Can Boba, Can Buscarons, Can Torrents, Can Batlle i l'Horta Boteta.

El PGOU-91 classificà aquestes finques com a Sòl No Urbanitzable Rural (clau 20), la de Can Colomer, o Agrícola (clau 21), la resta.

L'extensió més gran és de 9 Ha. a l'indret de Can Colomer i Can Boba. Les altres àrees agrícoles no arriben a aquesta extensió. El conjunt Can Buscarons, Can Torrents té una extensió aproximadament de 6 Ha; Can Batlle 1 Ha i l'Horta Boteta poc més de mitja Ha.

En tots els casos (excepte l'Horta Boteta), les àrees de Sòl No Urbanitzable de Premià de Mar estan enterament envoltades de sòls urbans consolidats del propi terme municipal o del terme municipal veí de Premià de Dalt.

És per això que l'Ajuntament considera aquests sòls amb la màxima atenció, ja que són l'última oportunitat per reequilibrar l'estructura urbana del terme municipal, sempre des de la consideració que es tracta d'un espai enterament urbà, sense que pugui encabir, en la seva limitada superfície, cap extensió de sòl no urbanitzable mereixedora d'especial protecció com a explotació agrària viable.

La pressió antròpica de la perifèria d'aquestes àrees és molt important i és previsible que s'incrementi en el futur immediat quan entrin en servei les àrees industrials dels polígons de La Suïssa a Premià de Dalt i a l'entorn del Torrent Malet, al mateix Premià de Mar.

El Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) reconegué aquesta situació extrema quan deixà com a únic sòl no urbanitzable la petita superfície de l'Horta Boteta en el límit nord-est del terme municipal amb Vilassar de Mar. El POUM manté aquesta classificació.

Sòl urbà i urbanitzable

Per altra banda l'àrea urbana actual es caracteritza per quatre tipus d'assentaments ben diferenciats, però que, en conjunt, formen un continu urbà compacte que en alguns indrets assoleix alts nivells de congestió i que caldrà esponjar. Aquests quatre tipus són els següents:

- El nucli antic, que està comprès entre les dues carreteres perpendiculars a la costa, la BV-5024 a Premià de Dalt i la BV- 5023 a Vilassar de Dalt i les naus de l'antiga fabrica de la Lió, és l'àrea de major qualitat urbana, tot i que en alguns indrets ha de ser objecte de remodelació tal i com ja s'establia en el Pla Especial del nucli antic i en el Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Ambiental i Històric, aprovat definitivament el 20 de juny de 2001. Els edificis d'aquesta àrea són, en general, "cases de cos" susceptibles de ser habilitades amb resultats positius. Ambdós plans són instruments vàlids i actuals que s'incorporen al P.O.U.M.
- Una segona corona d'expansió, cap al Nord, a partir de la Gran Via de Lluís Companys i al llarg d'aquesta via, on l'assentament dominant és l'eixample intensiu o el polígon de molt alta densitat, materialitzat sobre una trama insuficient, tant pel que fa a l'amplada dels carrers com a l'estructura general de la xarxa. En alguns indrets el model urbà resultant d'aquesta implantació voreja la insalubritat manifesta. Els patis d'illa i sobre tot els de parcel·la són insuficients per garantir els mínims de ventilació i assolellament dels habitatges.
- Al Nord del nucli antic, l'expansió urbana té dues formes característiques: la ciutat jardí intensiva (parcel·les de menys de 800m²) les cases en rengle "adossades" i els apartaments en alçada que han sorgit en l'entorn de les finques de les antigues masies o cases d'estiueig Masia Ribes, Can Maristany, Can Fayà, Can Sagalés, Can Pou, etc.
- A Ponent de la carretera BV-5024 de Premià de Dalt predominen les ordenacions d'habitatges en rengle adossades.

Aquests dos darrers tipus d'assentaments, desenvolupats a partir de l'aplicació de la Llei del sòl de 1976 i dels seus reglaments han dotat al terme municipal d'algunes zones

verdes i àrees d'equipaments comunitaris que han compensat, en part, la carència estructural d'aquestes dotacions en les zones d'eixample extensiu.

Es constaten, però, dues situacions igualment problemàtiques:

- a) per una banda, la manca de sòls no urbanitzables amb capacitat suficient per acollir, una vegada classificats com a urbanitzables, les noves àrees d'expansió de la població, i
- b) per l'altra, la densitat del nucli compacte central i el seu entorn immediat, que voregen la congestió i el col·lapse, obliguen a que el POUM hagi de plantejar un nou model d'ordenació urbana de caràcter ambivalent a partir de les següents premisses:
 - Limitar al màxim el creixement residencial de la població, reduint les noves àrees residencials a les zones que completen illes de teixits residencials existents, com a l'entorn de Can Buscarons, Can Torrents o a les zones d'escassa entitat, situades en àrees residencials consolidades (Can Batlle).
 - Considerar que l'especial condició de l'estructura urbana de Premià de Mar, en relació amb la dimensió i l'entorn del municipi, condueix a que el terme municipal no pugui tenir extensions d'entitat suficient per a ésser classificats com a Sòls No Urbanitzables. En general, els sòls que classificà com a No Urbanitzables el PGOU-91, són aptes per a la urbanització i el POUM els classifica com a SÒLS URBANITZABLES delimitats, excepte l'Horta Boteta.
 - Els nous sòls urbanitzables delimitats a la banda de Ponent es destinaran preferentment a usos de caràcter industrial i terciari (indústria lleugera, petits tallers, activitats no contaminants). També es completa el teixit residencial a l'entorn de Can Torrents. Aquests sòls permeten l'obtenció de superfície suficient per a equipaments extensius.
 - Els sòls urbans no consolidats situats a Llevant (Can Batlle) es proposa que siguin d'ús residencial, de densitat bruta mitjana ($0,6\text{m}^2\text{st}/\text{m}^2\text{sòl}$), equivalent o inferior a les dels entorns immediats a aquesta petita finca. La superfície de sòl públic per a sistemes urbanístics es proposa que sigui la màxima possible.



- Només restarà com a SÒL NO URBANITZABLE AGRÍCOLA PROTEGIT una petita àrea anomenada Horta Boteta, immediata al terme de Vilassar de Mar, situada en l'extrem oriental del terme municipal (uns 13.858m²). Aquesta àrea ha estat classificada com a sòl NO URBANITZABLE COSTANER C2 pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).
- El trasllat d'usos actuals industrials (Can Sanpere o Trigriner-Metal·logènia) o la disponibilitat de nous sòls d'equipaments ha de permetre esponjar les àrees més denses del teixit urbà compacte central i/o continuar i acabar la xarxa viària interrompuda.

En les noves àrees de Sòl Urbanitzable Delimitat, o de sòl Urbà No Consolidat, industrial o residencial, serà prioritari donar continuïtat a la xarxa viària actualment incompleta, en concret:

- el Torrent Malet
- el Torrent de Castells
- el carrer de l'Abat Oliba
- l'Avinguda de Roma
- la Gran Via de Lluís Companys
- el carrer d'Aribau
- els carrers del Carme i del Maresme, etc.

A més, el POUM incorpora les determinacions de planejament i síntesi d'infraestructures de la zona costanera (carretera N-II, ferrocarril i port i platges) especificades en el Pla d'Ordenació del Litoral aprovat definitivament el novembre de 2003.

Quant a les infraestructures del ferrocarril i del port, el POUM incorpora estrictament aquelles determinacions pròpies del planejament general previstes als plans especials que les van ordenar (Pla especial de millora urbana Sector del Ferrocarril, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 16 de juliol de 1996 i Pla especial d'usos del port, aprovat definitivament per la Comissió d'urbanisme de Barcelona en data 20 de juny de 2001). No obstant això, en tot el que no sigui

contradictori amb les previsions del POUM, aquests plans especials continuaran plenament vigents.

5. ÀREES DE REVISIÓ MÉS SIGNIFICATIVES

La dimensió del terme municipal de Premià de Mar, 1,85 Km² (2,15 Km² amb la inclusió de part del domini públic marítim – terrestre: platja i port), i la gran densitat de població (la cinquena de Catalunya), establerta en tipus urbanístics i edificatoris de densitat alta i mitjana, fa que només una petita part de la superfície sigui sòl no urbanitzable d'ús agrícola i que aquest sòl estigui fortament reclamat per altres usos que precisa la ciutat (infraestructures viàries, parcs o equipaments). El sòl rústic és inexistent i el sòl no urbanitzable és un bé escàs i limitat.

És per això que l'administració de l'urbanisme a Premià de Mar s'ha de centrar en una correcta administració d'aquest bé escàs i limitat que és el sòl actualment no urbanitzable en el sentit que millor convingui als interessos de la comunitat.

Alguns dels destins que proposa el POUM són:

- Àrees lliures que permetin esponjar directa o indirectament la densíssima trama urbana i/o situar-hi equipaments de caràcter extensiu.
- Usos no residencials (comercials, petits tallers, o indústries no contaminants) que permetin equilibrar, en part, la base econòmica de la població i acollir en una ubicació millor que l'actual, les activitats que entren en conflicte amb la residència i la vida urbana en les àrees compactes del conglomerat central de la població.
- Usos residencials de baixa densitat que permetin completar les àrees urbanes no acabades amb tipologies semblants a les existents i implementar polítiques d'habitatge de protecció pública.
- Aquest nou sòl urbanitzable ha de permetre completar i racionalitzar la xarxa viària interrompuda i fraccionada i, alhora, esponjar els espais centrals actualment congestionats.

A banda d'aquestes decisions, el nou Pla de Premià de Mar s'hauria de concentrar en les actuacions de millora i reforma del sòl urbà que avui ocupa més del 80% de la superfície del terme municipal.



Aquestes actuacions en sòl urbà hauran de tendir, com s'ha dit, a l'obtenció de nous espais lliures o d'equipaments, en definitiva, de les dotacions necessàries per la millora de les condicions de vida de la comunitat.

6. DIRECTRIUS PER A LA REVISIÓ DEL P.O.U.M

En els treballs preparatoris per a la Revisió del POUM les Comissions d'Urbanisme, d'Equipaments i de Promoció Econòmica, creades "ad hoc" per l'Ajuntament, adoptaren les següents conclusions que es varen fer públiques en la sessió plenària de les comissions del dia 14/10/02.

“

1. *Es planteja com objectiu prioritari, incrementar l'activitat econòmica en la població, afavorint la implantació d'indústries relacionades amb les noves tecnologies i activitats no contaminants i respectuoses al màxim amb el medi ambient. Així mateix, transformar en lo possible la indústria existent adaptant-la a aquests criteris.*
2. *En aquest sentit, cal modificar els usos previstos en la zona corresponent a la empresa Metalogenia, de forma que sigui possible, tant l'activitat actual, com usos terciaris, preferentment no comercials.*
3. *Cal potenciar el Torrent Malet, com a eix vertebrador de les zones industrials tant de Premià de Mar, com dels municipis veïns i plantejar-lo com a nou eix de comunicació amb Premià de Dalt.*
4. *Cal completar la xarxa viària amb la connexió del Torrent Castells amb el Camí del Mig, connexió del carrer Gaudí amb el Torrent Castells i perllongació de la Gran Via, fins el terme municipal de El Masnou. Per tal que aquestes actuacions siguin possibles, cal qualificar els terrenys compresos entre la Gran Via, Narcís Monturiol, Torrent Castells i Pla Parcial Industrial Torrent Malet, com a zona amb activitat econòmica, amb les característiques definides anteriorment.*
5. *Cal preveure a més en les actuacions del primer quadrienni, l'execució de les afectacions existents en el Camí del Mig, en el vigent Pla General.*
6. *Cal desenvolupar el Pla Especial Industrial, Barri Banyeres, millorant les comunicacions en aquest punt, amb la solució definitiva de l'encreuament de la carretera de Premià de Dalt, amb el Camí del Mig.*
7. *En el cas que es consideri necessari per resoldre les deficiències d'espais lliures públics i equipaments del municipi, es pot considerar la possibilitat de requalificació dels terrenys actualment no urbanitzables, compresos entre la carretera de Premià de Dalt, Passatge Empordà, Torrent Castells i Barri Banyeres, amb els següents criteris:*
 - a) *Caldrà alliberar el màxim de sòl per espai lliure públic i equipaments, concentrant al màxim els aprofitaments.*
 - b) *L'ús principal haurà de ser industrial i terciari, admetent-se petites actuacions residencials de baixa densitat, destinades a la regularització d'illes existents.*
 - c) *La vialitat proposada no solament haurà de resoldre la circulació en el sector, sinó que haurà de contribuir a millorar la xarxa viària total.*

- d) Caldrà agrupar l'espai necessari d'equipaments, per la instal·lació d'un nou camp de futbol amb pistes d'atletisme, de forma que sigui possible transformar l'actual camp de futbol, en espai lliure públic.
8. En relació a l'antiga fàbrica de Can Sanpere, aconseguir el màxim d'espai lliure públic, que en qualsevol cas, no hauria de ser inferior al 80%, establir els aprofitaments mínims necessaris, per tal que la obtenció de l'espai públic i la urbanització del mateix, no representin una càrrega econòmica pel municipi, que posés en crisi altres actuacions necessàries. Concentrar l'aprofitament urbanístic, al voltant de l'edifici existent de la manera més digna possible, el problema de les mitgeres vistes existents i amb l'objectiu també, que l'edifici resultant, tingui un valor representatiu i millori la qualitat de l'entorn.
 9. Cal recollir totes les determinacions del Pla del Litoral i plantejar la possibilitat de modificació de la línia corresponent a la Zona Marítimo Terrestre, en el tram de la platja situat a llevant del Port.
 10. Proposar la ordenació de Can Batlle com a sòl urbà, plantejat el seu desenvolupament en el segon quadrienni.
 11. Canalitzar i urbanitzar el Torrent Fontana, potenciant la connexió amb el camí de Can França en el màxim de punts possible (passatge Pau Roig), encara que aquesta connexió sigui peatonal.
 12. Resoldre els desguassos d'aigües pluvials que provenen dels municipis veïns, establint les reserves necessàries per aquests sistemes generals.
 13. Cal que al marge dels equipaments existents, el pla disposi del sòl necessari per la creació dels següents equipaments:
 - Centre de dia
 - Nova escola bressol a la zona del Barri Cotet
 - Equipament Serveis Socials zona c/ Núria
 - Equipaments educatius d'ús general
 - Valorar la possibilitat de disposar d'un nou Centre d'Atenció Primària
 - Pista d'atletisme i camp de futbol (un de nou o trasllat i millora de l'actual)
 - Casal de joves (hotel d'entitats)
 - Centre obert per a joves
 - Centres cívics als barris del Maresme, Cotet i a Can Sanpere
- Cal tenir en compte, en la previsió d'espais, que alguns d'aquests equipaments es poden situar en edificis ja existents i qualificats d'equipaments.
14. Cal esponjar puntualment espais degradats (Can Burra), creant el sòl necessari per fer actuacions de promoció pública, pel real·lotjament de les persones que ocupen aquests espais.
 15. Cal que el nou planejament, permeti modificar l'aprofitament, traslladant zones d'equipaments ja qualificades i zones verdes, que per la seva situació o tamany, no han estat executades i traslladant-los a altres punts on es puguin executar i puguin donar servei.
 16. Cal estudiar la possibilitat de modificar la qualificació d'algunes zones, amb l'objectiu de potenciar el seu valor com a eixos vertebradors de la ciutat, com per exemple es pot potenciar el valor comercial de la Gran Via, permetent que el tram situat entre els carrers Joan Prim i carretera de Vilassar de Dalt, pugui incrementar el nombre de comerços.

A Premià de Mar, maig de 2.002 "



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Aquestes directrius informaren les propostes de l'Avanç de Pla que s'exposà al públic el 12 de febrer de 2003. L'exposició de l'Avanç de Pla generà escrits de suggeriments i un canvi d'orientació en la política urbanística municipal.

En l'apartat que segueix es descriuen i justifiquen les propostes en la redacció del POUM per a l'aprovació inicial i els canvis sobrevinguts en funció de les possibilitats que ofereix el nou marc legal i reglamentari del decret legislatiu 1/2005.

7. PROPOSTES DEL POUM.

7.1 Increment de l'Activitat Econòmica

Al POUM es proposa que tots els sòls no urbanitzables del PGOU-91 situats a ponent del terme municipal esdevinguin sòls urbanitzables delimitats.

L'ús principal d'aquests sòls serà industrial, encara que en els contorns de les zones urbanes residencials que els envolten es proposa estendre els usos residencial o d'oficines fins a tancar illes completes del mateix ús.

El Torrent Castells marcarà el límit en la separació d'usos. A llevant del torrent, residencial. A ponent, industrial.

La determinació de destinar els nous sòls urbanitzables a ponent del torrent Castells a l'ús industrial es recolza en el fet que al Nord-oest del terme municipal s'ha consolidat, en els darrers anys, una important superfície de sòls industrials en els termes municipals de Premià de Dalt i de Teià (Polígons La Suïssa i BUVISA). En el mateix terme de Premià de Mar, la urbanització del Pla Parcial nº 2 del PGOU-91 (PP3. del POUM) acabarà de consolidar aquesta gran superfície de sòl industrial.

La classificació d'aquests nous sòls urbanitzables delimitats permet completar l'estructura de sistemes urbanístics de comunicacions i equipaments de Premià de Mar i també permetrà esponjar, en part, alguna de les àrees urbanes actualment congestionades.

El conjunt d'aquestes actuacions estructurarà definitivament un territori industrial i de serveis, connectat a la xarxa viària bàsica que podrà acollir les activitats que es preconitzen en el punt 1 de l'acord de les Comissions.

7.2 Modificació d'ús a la finca Can Malet, ocupada actualment per l'empresa Metallogènia.

El sòl que ocupa aquesta empresa està delimitat per la Gran Via de Lluís Companys, el Torrent de Malet, la continuació del carrer d'Enric Borràs i el terme del Masnou, i pertany a un dels àmbits de planejament derivat del PGOU-91. (Unitat d'Actuació nº 4- Trigriner-Aprovada Ple 15-7-98)

La canalització del Torrent Malet, la urbanització del carrer que unirà la CN-II amb el Polígon La Suïssa de Premià de Dalt i l'execució del Parc immediat a la CN-II obren noves perspectives a uns terrenys que, encara que actualment estan ocupats per una indústria del metall, poden tenir un ús més escaient amb l'entorn residencial i d'equipaments comunitaris si en el moment que cessi l'activitat actual es poden destinar a usos terciaris, tal i com proposen les Comissions de Seguiment.

A més a més, a l'interior del solar de Metallogènia hi ha la Masia de Can Malet i l'avinguda arbrada que hi accedeix que estan protegides pel PGOU-91, qualificades amb la clau (17) i que s'han incorporat al catàleg del POUM .

Un ús terciari, preferentment no comercial, podrà obrir aquests elements protegits a un millor coneixement i ús públic.

Així doncs, l'objectiu i justificació de la reordenació de l'esmentada parcel·la és possibilitar el canvi d'ús industrial a terciari, molt més escaient i necessari considerant el seu actual entorn, i la finalitat genèrica ja apuntada de esponjar àrees residencials consolidades, viabilitzant el trasllat de la indústria existent. Per altra banda, també es persegueix aconseguir donar major valor a l'edifici catalogat de Can Malet, al passeig arbrat que hi dona accés i, en general, a l'entorn de la primera imatge de la població des de la N-II.

Aquests criteris resulten del tot congruents entre si i justificats per les especificitats ja existents de la zona, així com també per les restants previsions i objectius del POUM (millorar visualment una de les entrades a la població, fixar unes qualificacions més coherents amb l'entorn en funció dels usos més requerits, pretendre el trasllat de les activitats industrials fora de les àrees residencials i d'equipaments comunitaris, esponjament d'aquestes àrees, protegir i valoritzar immobles catalogats, ...), Evidentment, la decisió de planejament prevista no obvia les realitats preexistents i, de



forma especial, l'existència d'una activitat industrial encara en funcionament, de la que es preveu el seu trasllat. En aquest sentit, per aconseguir la consecució dels objectius marcats, però també la seva viabilitat pràctica i el menor impacte respecte a l'activitat actualment existent, no només s'ha verificat la sostenibilitat econòmica de l'operació, sinó que també es contempla un llarg termini transitori fins a culminar la seva execució.

7.3 El Torrent Malet com a eix vertebrador de les zones industrials

Una vegada el Torrent Malet hagi estat totalment canalitzat, des de l'autopista C-31 a la N-II, es podrà construir el carrer que permetrà connectar totes les àrees industrials de ponent amb aquestes dues vies de la xarxa bàsica del Maresme i el Camí del Mig. L'Ajuntament ja ha aprovat el projecte d'execució d'aquesta important via que, a través del Polígon La Suïssa de Premià de Dalt, ja ha estat urbanitzat en bona part. L'execució del P.P. nº 2 del PGOU-91 (PP3 del POUM), industrial i terciari, ha de permetre la continuïtat viària, avui inexistent, però ja indicada en aquell Pla.

7.4 Les actuacions que completen la xarxa viària de ponent

Pel que fa a la indicació de les Comissions de Seguiment per tal que el POUM completi la xarxa viària, es proposen les següents intervencions al sistema de comunicacions.

En el sentit paral·lel a la costa:

- Perllongar la Gran Via de Lluís Companys fins el límit del Terme Municipal.
- Perllongar el carrer de Narcís Monturiol fins el nou carrer del P.P. nº 2 (PG-91) que connecta amb l'eix del polígon industrial Feliu Vilà de Premià de Dalt.
- Completar el carrer d'Aribau en el tram comprés entre el Torrent Castells i la carretera BV-5024.
- Perllongar el carrer d'Antoni Gaudí fins el Torrent Castells i enllaçar-ho amb el Passeig de Circumval·lació a l'alçada de la BV-5024.

En el sentit perpendicular a la costa:

- L'Avinguda de Roma i el carrer de l'Abat Oliba es perllongaran fins el carrer d'Antoni Gaudí.

- El Torrent de Castells es completarà en el tram comprés entre la Gran Via de Lluís Companys i el Camí del Mig.
- El Torrent Malet es completarà segons l'apartat anterior, per tal d'unir la CN-II amb el Camí del Mig i amb el Polígon Industrial La Suïssa de Premià de Dalt.

7.5 La millora del Camí del Mig

A més de les actuacions en la xarxa viària de ponent enunciades en l'apartat anterior, es podrà millorar el Camí del Mig completant les obres realitzades en aquesta via en el Polígon La Suïssa de Premià de Dalt.

La funcionalitat del Camí del Mig millorarà extraordinàriament amb la connexió a la BV-5024, que resultarà de l'execució del planejament derivat del Barri Banyeres i de les actuacions previstes pel Servei de Carreteres de la Diputació de Barcelona.

Aquesta millora comportarà la descatalogació de 2 masies del Camí del Mig: Masia "A" i Masia "B", Can Colomer (veure punt 11 Pla Especial de protecció del Patrimoni pàgina 88) Aquesta descatalogació es justifica pel nou caràcter de via de comunicació que haurà d'assolir el Camí del Mig i la transformació del sòl no urbanitzable rural a sòl urbanitzable industrial de tot l'entorn de les masies "A" i "B" que passarien a ser edificacions aïllades enmig d'un carrer. La progressiva desaparició de l'entorn agrari i el poc valor arquitectònic justifica la conveniència de la proposta. En efecte:

7.6 El Barri Banyeres

El Polígon d'Actuació del Barri Banyeres completarà la xarxa viària de la zona occidental del terme municipal i resoldrà la connexió de la xarxa local amb la carretera BV- 5024 a Premià de Dalt.

L'enllaç es materialitzarà construint un nou pont d'aquesta carretera sobre el Camí del Mig i obrint un nou carrer entre les zones residencial i industrial del Barri. Aquest nou carrer enllaçarà amb la BV-5024 en un giratori de nova construcció.



El projecte i l'execució d'aquesta important actuació es realitzarà en coordinació amb l'àrea de Vies Locals de la Xarxa de Municipis de la Diputació de Barcelona.

7.7 Can Sanpere

Can Sanpere ocupa una situació de màxima centralitat en el sòl urbà municipal, amb front a la Gran Via entre els carrers de la Marina i de la Plaça.

Per tal d'alliberar la totalitat del sòl que actualment ocupa la fàbrica de Can Sanpere i destinar majoritàriament els terrenys a espai lliure públic, el POUM delimita un sector de millora urbana discontinu que inclou la part de la finca de Can Buscarons classificada com a sòl urbà residencial. Així mateix, en la mateixa finca de Can Sanpere es proposa la creació d'edificacions destinades a equipaments, que al marge de la seva pròpia funció també han de permetre una ordenació volumètrica que disminueixin l'impacte visual dels edificis existents del seu voltant.

Aquests terrenys tenen la consideració de sòl urbà, atès que, en el cas de Can Sanpere, gaudeix de tots els serveis urbanístics bàsics, i en el cas de Can Buscarons, es tracta d'un àmbit que forma part d'una àrea consolidada per l'edificació d'almenys dues terceres parts de la seva superfície edificable, que comprèn majoritàriament edificacions residencials qualificades amb la clau 13 (ciutat jardí) i que limita, al nord, amb una escola i el vial d'accés a la mateixa.

En efecte, quan la Llei (art. 26.2 del Text Refòs de la Llei d'Urbanisme) esmenta el concepte "àrees consolidades per l'edificació", s'entén un conjunt d'illes de tipologies similars i /o envoltades de vialitat principal. Analitzat el conjunt de sòl urbà actual de Premià de Mar, no hi ha cap dubte que una àrea de la ciutat o "super-illa" delimitada per vials principal podria ser aquest àmbit en forma de "quadrant" delimitat entre l'Av. Gaudí, la carretera de Premià de Dalt, l'Av. Lluís Companys i el Torrent Castell.

Pel que fa a la consolidació per la urbanització de l'àmbit discontinu esmentat, és evident que, en aplicació d'allò previst a l'article 31.2 del Decret legislatiu 1/2005, es tracta d'un sòl urbà no consolidat, atès que es tracta d'un àmbit que el POUM sotmet a una actuació de transformació urbanística incorporant-lo en un sector de millora urbana. Tant l'art. 68.1.a de la Llei d'Urbanisme com l'art. 31 del seu Reglament, quan descriu l'objecte de la delimitació dels Plans de Millora Urbana, inclouen de forma clara el concepte i objecte de "completar el teixit urbà", que és el cas que ens ocupa, i tècnicament aquest concepte és directament i clarament assimilable a "perllongar carrers" o "completar illes

d'edificació", que correspon a les condicions d'aquest àmbit entre l'Av. Roma i la carretera de Premià de Dalt.

En relació a aquesta figura de planejament, la premissa de crear un espai lliure de edificacions al centre del poble i la discontinuïtat de l' àmbit que es planteja, com a reflexions aclaratòries, per si s' escau en un futur, es poden fer les següents:

- Es possibilita la discontinuïtat de l'àmbit a partir de la pròpia identitat dels sols que s' utilitzen en la figura. Es a dir es tracte de dos sols urbans no consolidats per raons diferents.
- El valor crematístic actual de la fàbrica de Can Sanpere es manté i fins i tot s'incrementa lleugerament amb la proposta urbanística que s' efectua, ja que el valor del sostre residencial que es situa entre els carrers de l' Avinguda Gaudí, Avinguda de Roma, carretera de Premià de Dalt i Aribau es pot considerar lleugerament superior al valor del sostre industrial atribuïble a Can Sanpere.
- Com a possibles variants al model de planejament i d' ordenació proposats, i per tal de poder esponjar l' impacte visual i constructiu que es generarà en el PP2, es podrà tenir en compte l' aprofitament que en resulti de la substitució de l' actual mercat municipal, així com la explotació o inclús la titularitat del subsòl de l'espai lliure d'edificació resultant a Can Sanpere. Aquests aprofitaments poden reduir sensiblement l' aprofitament residencial inicialment establert en el PMU1, en el sòl colindant amb el PP2, i en conseqüència reduir l' esmentat impacte que en aquell lloc es produirà.

7.8 El Mercat "vell"

El solar on s'emplaça actualment el mercat municipal, extrem oriental de l'illa comprés entre els carrers de Mossèn Jacint Verdaguer, de la Plaça i Gran Via, es preveu transformar en una edificació que, ocupant aproximadament el 50% del solar en el seu sentit sud-nord, tapi les mitgeres dels edificis de major alçada que l' actual mercat situats a ponent d' aquest. La resta del solar es destinarà a espai públic lliure d' edificacions (zona verda).

Els usos d' aquesta edificació en planta baixa seran comercials i a la resta els propis de la zona 11c.

Aquesta nova ordenació esponjarà significativament el lloc alhora que substituirà una edificació, l'actual mercat, totalment obsoleta que requereix una transformació tant pel que fa al propi edifici com a la gestió i oferta que se'n deriva de l'activitat.

Òbviament el mercat, amb el seu nou format, ha de seguir funcionant a la població i en aquest sentit es preveu que s'ubiqui preferiblement a la peça d'equipaments, de major dimensió, de les situades al PMU 1.

Aquesta ubicació es considera preferent respecte a d'altres per la seva proximitat a la antiga ubicació del mercat, per la seva centralitat urbana i per la dificultat de trobar un altre solar amb condicions suficients per a ésser considerat.

Tot i així no es considera que hagi de ser forçosament l'única possibilitat sempre que les alternatives que poguessin sorgir fossin de similar interès.

Així mateix s'entén que el trasllat de l'actual mercat es pot finançar amb els rèdits obtinguts de la transformació urbanística del solar de l'actual emplaçament.

Com a condició forçosament a complir s'imposa la de no tancar l'actual mercat fins que es posi en funcionament el nou mercat.

7.9 Can Fayà

La finca de Can Fayà s'ordena de tal forma que prioritzi la preservació de la finca protegida i el seu entorn, així com un volum de planta baixa i pis, alçada idèntica als edificis de les parcel·les l·lindants.

A la casa protegida es permet la creació de cinc habitatges en el seu interior, tot i mantenint la imatge unitària pròpia que la identifica i caracteritza, es a dir sense poder efectuar-se divisòries que distorsionin la imatge unitària tant pel que fa a la edificació com al jardí que l'envolta i que es troben protegits pel Catàleg de Patrimoni.

Respecte a la part de la finca situada més a llevant, es reconeix el seu dret edificatori i s'ordena mitjançant un volum únic en el que s'ubiquen set habitatges, quatre dels quals hauran de ser destinats a habitatge de protecció pública, d'acord amb la vigent legislació urbanística.

7.10.1 La platja i la façana marítima de Premià de Mar

La façana marítima de Premià de Mar conjuntament amb tota la comarca del Maresme ha sofert, des del punt de vista urbanístic i medi ambiental, una forta transformació durant tot el segle XX. Des de 1848 la construcció de la via ferroviària Barcelona - Mataró ha condicionat la relació de la vila amb el mar, ja que tot i sent una important via de comunicació amb Barcelona i la capital de la comarca, va fragmentar de forma directa l'accés de la població amb al mar. Un altre impacte significatiu que ha petit el municipi i en especial les seves platges va ser la construcció del port d'Arenys ja que va modificar de forma significativa l'aportació de sediments naturals a les seves platges, provocant al llarga del temps una continua degradació d'aquestes. Es evident que la posterior construcció i ampliació d'altres ports esportius, com el mateix port de Premià, ha contribuït a aquesta alteració, però seria parcial atribuir als ports totes les conseqüències negatives. El fenomen ve de lluny i segueix actuant de forma difusa i negativa amb el continu procés d'urbanització de la comarca.

7.10.2 El Pla del Litoral

El POUM incorpora totes les determinacions del Pla del Litoral, l'objecte del qual és el d'ordenar el territori disponible en tot el llarg del litoral, en funció dels usos actuals o futurs que es donen en el seu àmbit, tot reservant a cadascun d'ells l'espai necessari per la seva funció.

Totes les diferents activitats que cohabiten en l'àmbit, principalment les del sistema general de comunicacions i sistema general d'espai lliures costaner, venen determinades per l'actual línia de la ZMT que coincideix amb el límit del Domini Públic Marítim i Terrestre (DPMT) i marca una frontera fonamental per l'ordenació del territori.

D'aquesta línia cap a terra el POUM recull l'ordenació del ferrocarril i de la circulació dels vehicles i de ella cap a mar el POUM qualifica el sòl, d'acord amb la Llei de costes, de sistema costaner per posar-lo a disposició de qui vulgui gaudir del contacte amb el mar.

Així mateix, en termes genèrics, el Pla del Litoral ordenava:

- Sistema general de comunicacions amb la carretera N-II i el ferrocarril així com l'accessibilitat, els passos de vianants, l'aparcament, les sortides d'aigües



pluvials, el passeig marítim i la regeneració de les platges i l'estabilització de la sorra.

- Sistema general d'espai lliures costaners, el passeig marítim i les platges.
- Sistema general portuari

El POUM incorpora als articles 70 i 73 de la normativa corresponents als sistemes urbanístics de comunicacions i espais lliures l'obligatorietat de redactar un Pla Especial de reordenació de la franja del litoral, on s'ordeni i determini la relació entre la ciutat i la platja a nivell d'accessos, d'aparcaments i les diferents seccions genèriques que inclouen carretera, ferrocarril i platja.

El POUM recull també la classificació de Sòl No Urbanitzable de l'Horta Boteta, derivada del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).

7.11 L'àrea de Can Batlle

El sòl no urbanitzable (segons el PGOU-91) de Can Batlle (10.487m²) es classifica en el nou POUM com a sòl urbà no consolidat. Aquest àmbit està totalment envoltat per sòls urbans consolidats amb tots els serveis que estableix la legislació vigent, com a condició per a la classificació d'urbà.

- L'entorn de Can Batlle és enterament residencial i en la futura consolidació es proposa que mantingui aquest caràcter amb edificis semblants als que envolten l'àmbit.
- El carrer de la Verge de Montserrat s'obrirà en el tram comprès entre el carrer de Ramon Llull i la carretera BV-5023 de Vilassar, amb una amplada de 10 m.
- La nova ordenació té un coeficient d'edificabilitat bruta de 0,6m²/m²st.
- El nombre màxim d'habitatges serà de 54
- L'ordenació haurà de permetre l'ampliació de la zona verda i/o equipaments de la plaça de Calasparra tot al llarg de la carretera de Vilassar.
- El sector es podrà desenvolupar en dues etapes, prèvia formalització de les cessions en la primera etapa.

7.12 El Torrent Fontsana

La canalització i urbanització del Torrent Fontsana s'haurà de coordinar i completar amb les actuacions de l'Agència Catalana de l'Aigua (A.C.A.) en els termes municipals de Premià de Dalt i Premià de Mar.

La connexió amb el camí de Can França s'efectuarà a través del Passatge Pau Roig i també del carrer de la Terra Alta. Totes aquestes connexions haurien de ser passos de vianants o passos controlats de vehicles.

7.13 Can Burra

L'àrea de Can Burra i el seu entorn és el resultat de la consolidació d'una sèrie d'edificis de molt baixa qualitat a l'entorn d'una antiga casa senyorial força maltractada.

La recuperació de Can Burra és problemàtica.

El PGOU -91 classificà la finca com a sòl urbà, zona (12) eixample, subzona (12b) illa tancada, amb pati interior d'illa, profunditat edificable de 14m. i alçada reguladora màxima de 14,70m. equivalent a (PB+3P). Aquesta tipologia urbanística és pràcticament impossible si es manté l'actual edificació bigarrada a l'entorn de la casa.

Els carrers que envolten la finca originària (Enric Granados, Doctor Fleming i Jacint Verdaguer) no superen els 8 metres d'amplada i els edificis que ocupen l'antic jardí ofeguen la construcció principal i deixen com a únic espai lliure d'accés als edificis d'habitatges de 4 plantes i més, uns passadissos laberíntics de menys de 4 m. d'amplada.

La construcció principal ha estat trossejada i dividida sense cap consideració ni respecte amb l'arquitectura originària.

En l'espai entre la façana principal i l'alineació del carrer del Dr. Fleming s'hi han construït uns locals comercials.

La recuperació de l'espai que ocupa Can Burra sembla que només seria possible si es poden arbitrar recursos suficients per real·lotjar els ocupants actuals en un altre indret.

El POUM proposa l'expropiació de Can Burra i dels edificis nº 11, 13, 15 i 17 del carrer Dr. Fleming, per tal de substituir l'edificació existent per un espai lliure.

7.14 Ca l'Escoda

Pel que fa a l'antiga fabrica de Ca L'Escoda es proposa:

- l'ampliació de la vorera del carrer del Nord (10m),
- donar continuïtat a la tipologia residencial del c. de l'Esperança segons l'ordenació del Nucli Històric.
- la construcció d'un edifici d'ús comercial i d'equipament públic enfront del carrer de la Unió i de la Plaça de la Foneria.
- la construcció d'un aparcament públic ~~sota la plaça (200-250 places)~~.



Aquest canvi d'ordenació permet la viabilitat de l'actuació d'alliberar un espai central de l'activitat industrial que s'hi ha desplegat fins ara, completar el teixit comercial d'aquest espai central immediat a la Gran Via, millorar la capacitat d'aparcament de l'entorn i part de la vialitat (carrer del Nord) i completar i millorar el teixit d'equipaments públics. Tot això sense cap increment de la densitat residencial.

7.15 La Gran Via de Lluís Companys com a eix comercial

Pel tram de la Gran Via de Lluís Companys, entre els carrers de Joan Prim i la carretera BV-5023 de Vilassar de Dalt, es proposa la següent ordenació alternativa, amb l'objectiu de donar continuïtat a l'eix comercial de la Gran Via:

- Obtenció d'una vorera més ampla incorporada a l'espai públic de vialitat. El major ample serà de 4,8m.
- Obtenció de continuïtat formal, tipològica i funcional dels edificis de la zona 11a situats a la cantonada de ponent de la Gran Via amb Elisenda de Montcada.

El P.O.U.M. adopta el tipus arquitectònic de la parcel·la situada a la mateixa Gran Via, a ponent del carrer de Elisenda de Montcada; aquest tipus es considera l'adequat en el tram comprés entre aquest carrer i el carrer de Joan Prim.

La planta baixa es destinarà l'ús comercial i terciari així com l'edifici de la cantonada Joan Prim amb Gran Via.

En la resta (entre Elisenda de Montcada i l BV-5023) es considera, en principi, que la consolidació de l'actual estructura urbana en ciutat jardí és la millor solució.

7.16 "Masia Ribas"

La finca "Masia Ribas" es troba situada a l'illa delimitada pels carrers de Pompeu Fabra, Montseny, Joaquim Ruyra i Pau Casals. La superfície de la finca és de 6.180 m2.

Actualment està ocupada per un edifici amb la següent qualificació urbanística segons el PGOU-91:

(8) Casa amb jardí

(17) Protecció

El POUM tracta de mantenir les característiques de la Masia i del jardí, possibilitant, però, que pugui ser ocupada per un nombre més elevat d'habitatges, en correspondència a les formes de vida actual. La Masia i el jardí romandran catalogats com a bé cultural d'interès local, tipologia III, tal i com s'especifica en la fitxa 19 del Catàleg.

La tipologia de la Masia es mantindrà tan en l'estructura bàsica com en les façanes, cobertes i aspecte exteriors, però es permet la divisió horitzontal en 6 habitatges, cosa que permet l'estructura i la distribució originària de l'edifici.

El POUM proposa la qualificació 13d3 ciutat jardí (equivalent a les cases amb jardí PGOU-91), i protecció (F19) que permet el manteniment integral de la construcció existent.

7.17 Els espais lliures

El sistema d'espai lliures del POUM pren una rellevància important degut a la ja esmentada densificació de la vila i manca, històricament, d'espais lliures a Premià de Mar. És per això que es planteja una forta reserva de zones destinades a espai lliures, en molt dels casos superior al mínim del 20% de la llei, que es situen en les zones de millora i transformació urbana. Aquests espais tenen una funció ambiental de primer ordre pel municipi ja que actuen com espais oberts estratègics dins del continu urbanitzat.

Els espais lliures de Premià de Mar tenen les següents finalitats:

- Espais d'estada i esbarjo pròxims als llocs residencials.
- Espais dotats de significació ciutadana per a passeig, trobades o actes cívics.
- Dotar al medi urbà d'arbrat i vegetació.
- Preservar els elements morfològics, paisatgístics, naturals i funcionals del terme municipal.
- Protegir la xarxa d'espais urbans i periurbans que connecten els teixits construïts amb els elements naturals que configuren l'entorn exterior.
- Enriquir la biodiversitat de l'ecosistema urbà i natural del municipi.

Les noves reserves de sòl efectuades pel POUM destinades a espai lliure es situen preferentment en el polígons de transformació:

PA.1
PMU. 2 Nou espai lliure a Can Batlle
PA. 5

6.367

3.182



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

PA. 5	146
PP.1	13.861
PP.1	4.972
PP.1	267
PP.1	1.847
PP.2	622
PP.2	1.752
PP.2	132
PP.2	1.918
PP.2	794
P.P. 3 Torrent Malet	440
P.P. 3 Torrent Malet	2.903
P.P.3 Gran Via - Can Malet	502
PA.2	580
PMU.1 Can Sanpere	407
PMU.1 Can Sanpere	6.933
CO-2. Can Burra	1.246

També hi han hagut altres modificacions de zones verdes en sòl urbà com ara:

- Plaça Montserrat Roig: obtinguda per cessió en data 23/10/1995
- Plaça Miquel Martí i Pol
- Plaça Gran Via - carrer de la Plaça (Mercat Vell)
- Plaça Camí Ral - carrer del Nord

7.18 La xarxa de desguàs de les aigües pluvials

Els desguassos de les aigües pluvials que provenen de Premià de Dalt per la banda de ponent (Torrent de Can Malet i Torrent Castells) estan en diferent grau d'execució.

El Torrent de Malet es troba en fase d'urbanització.

El Torrent Castells manca canalitzar-lo en el tram comprés entre el Camí del Mig i la Gran Via de Lluís Companys.

Els desguassos de la banda de llevant s'hauran de reestructurar conjuntament amb el Torrent Fontsana i el Torrent de Ca l'Amell a partir d'un pla integral.

L'execució del planejament derivat del POUM aportarà nous sòls públics per a equipaments a tots els àmbits de nou sòl urbanitzable delimitat de ponent (PP1 i PP2). És un indret d'alta accessibilitat situat entre les zones residencials i industrials de la població. Està situat al costat de l'escola Montserrat.

També en els nous sòls urbans no consolidats. A Can Sanpere es podria optar per assignar l'ús d'equipament a un 27% de la superfície de la finca. El 73% serà d'espais lliures.

La decisió sobre l'adscripció d'usos a cadascun dels sòls d'equipaments, existents o futurs, caldrà que la prengui l'Ajuntament en el seu moment i d'acord amb les necessitats que consideri prioritàries. Per això, seria necessari elaborar un Pla d'Equipaments Públics. Tot i això sens perjudici dels usos ja assignats a les fitxes d'equipaments, que figuren com annex n.4 de les Normes Urbanístiques.

De moment, l'Ajuntament té programat els següents equipaments:

- Construcció d'una nova escola Bressol. (Aproximadament 600 m2)
- Consolidació de la segona línia del CEIP Mare de Déu de Montserrat.
- Ampliació CEIP La Lió. Construcció d'una nova línia.
- Construcció Nou Ajuntament a Can Sanpere. Centralització de tots els serveis administratius municipals en un únic edifici, inclosa la Policia Local. (Aproximadament 3.000m2)
- Possible Centre Cívic Can Batlle. (500 m2 aprox.)
- Possible Casal de joves Can Sanpere. (500 m2 aprox.)
- Construcció Nou Mercat Municipal.
- Construcció d'un nou centre escolar en el solar "Can Pou" (Fitxa d'equipaments N° 39)

Amb el conjunt d'aquestes mesures s'ampliarà l'espai lliure públic, es completarà i racionalitzarà la xarxa viària i es podrà reestructurar el sistema d'equipaments.

D'altra banda i de conformitat amb el punt 15 dels acords de la Comissió de Seguiment, es reconsidera la classificació d'algunes zones verdes i equipaments del PGOU-91, en particular la següent:

- Zona d'equipaments de Ca l'Escoda al carrer de la Unió



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

8 SISTEMES URBANÍSTICS I CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

El POUM, en aplicació de la Llei d'Urbanisme 1/2005, classifica el sòl del terme municipal com segueix:

8.1 Sistemes urbanístics

Integren els sistemes urbanístics generals els terrenys que el POUM reserva per a les comunicacions, per als equipaments comunitaris i per als espais lliures públics, si llur nivell de servei és d'abast municipal o superior. A tal efecte, la delimitació i la concreció dels usos d'aquests sistemes generals venen definides directament pel propi Pla, atès que configuren l'estructura general del territori i determinen el desenvolupament urbà.

En conseqüència, seran sistemes urbanístics locals, als efectes d'aquest Pla, aquells la delimitació o l'ús dels quals sigui determinat mitjançant instruments de planejament derivat.

Són d'abast municipal o superior els següents elements:

8.1.1 Sistemes urbanístics de comunicacions

8.1.1.1 Sistema general ferroviari

La línia que travessa Premià de Mar és la línia Barcelona–Sagrera–Mataró–Massanet. Aquesta línia, juntament amb la carretera N-II, recorre el municipi paral·lelament a la costa i suposa una barrera entre el poble de Premià de Mar i la platja.

El pla preveu la millora de les condicions d'accessibilitat dels diferents punts d'aquest front des de la pròpia N-II, la millora dels girs o de les relacions amb les vies locals, o a través de la platja, com a principal eix de circulació peatonal que ha de comptar amb suficients passos per sota la carretera i el ferrocarril, tal com es preveu en els plànols d'ordenació.

Des del POUM es valora l'accessibilitat generada pel ferrocarril i la posició de l'estació en relació al casc i la platja, que el converteixen en un element essencial en l'estructura territorial i urbana, particularment en un moment en que el foment del transport públic ve

acompanyat de grans possibilitats de millora en les condicions de velocitat i de freqüència ferroviària. Partint d'aquestes consideracions les propostes del pla tendeixen a reforçar el paper del ferrocarril com a mitjà de transport i particularment el de l'estació com a element urbà fonamental per Premià de Mar. Aquesta ha de suposar també un centre en la distribució del transport públic, local o intermunicipal que es proposa.

3920

En el cas del ferrocarril, resulta impossible plantejar el trasllat de la via des d'un pla municipal. Entenem que un possible trasllat de la línia ferroviària s'ha de contemplar des d'un marc territorial ampli i que ha de comportar previsions a llarg termini.

Planificació ferroviària:

- **Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001 - 2010**, Autoritat del Transport Metropolità (ATM):
 - Ampliació de capacitat. Tram Badalona-Mataró.
 - Estudi de desplaçament de la línia del Maresme cap a l'interior.
 - Possibilitat d'una nova estació, baixador, entre Premià de Mar i Vilassar.
- **Pla d'Infraestructures de Transports a Catalunya (PITC) 2006-2026**, DPTOP :
 - Variants i millores en les línies existents: Variant Barcelona-Mataró.

Pel que fa al PDI 2001-2010, l'Autoritat del Transport Metropolità informa del següent:

El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 està en procés d'actualització, dins d'un període temporal 2006-2015.

El PDI 2001-2010 incorporava dins d'aquest corredor les següents tres actuacions:

1. *XE02: millora de la capacitat Badalona - Mataró.*
Aquesta actuació, que a la pràctica implicava la construcció d'un tercer carril reversible, no és acceptada per la comarca del Maresme (Consell Comarcal i municipis) i tampoc figura en el PITC.
2. *Com estudi de viabilitat, s'inclou la variant de Badalona (xarxa Adif)*
3. *Com estudi de viabilitat, també s'inclou el desplaçament de la línia del Maresme per l'interior.*

Les actuacions 2 i 3 estan incloses en el PITC.

Es confirma la possibilitat d'una nova estació entre Premià de Mar i Vilassar, si bé no està aprovada.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Per tant, no serà fins a l'aprovació de l'actualització del PDI, que es pugui confirmar la inclusió de les actuacions 2 i 3, si bé ja estan incloses en el PITC."

8.1.1.2 Sistema viari

- Carretera N-II de Madrid a França.
- Carreteres provincials BV-5023 de Premià de Mar a Vilassar de Dalt i BV-5024 a Premià de Dalt.
- El Camí del Mig.
- La xarxa viària bàsica del terme municipal que complementa l'anterior: Avda. Gran Via de Lluís Companys i el vial que cobrirà el Torrent Malet.

El POUM proposa les següents intervencions en el sistema urbanístic de comunicacions viàries (SUCV):

- Carretera N-II. Incorporar els dos giratoris previstos en el Pla del Litoral, un a Llevant, situat enfront del carrer de Segarra; l'altre a Ponent, enfront del Torrent Malet.
 - El giratori de Llevant va comportar una modificació dels sistemes urbanístics de vialitat (1) i d'espais lliures (4) classificats en el PGOU-91. Aquesta modificació s'executarà en el tram comprès entre el carrer de Ramon de Penyafort i el límit del terme municipal. El giratori és imprescindible per facilitar el gir a l'esquerra dels vehicles provinents de Barcelona per accedir a l'àrea de Llevant del municipi i al túnel sota la N-II que condueix al port.
 - El giratori de Ponent queda recollit en el POUM. Aquest giratori és fonamental per connectar la N-II amb la via sobre el Torrent Malet que canalitzarà el trànsit dels polígons industrials i donarà accés a la caserna del Mossos d'Esquadra.

Les actuacions en el viari general intermunicipal, anteriorment descrites, han de significar un millora del trànsit per la N-II, constituint un primer pas perquè en un futur l'actual carretera nacional es transformi en un carrer urbà, consolidant un dels principals eixos de la vila i, per la seva continuïtat en altres municipis, assolir la seva vocació de "carrer major del Maresme".

- A la carretera BV-5024.
 - En el desenvolupament del P.A.2 Barri Banyeres, es proposa un tercer giratori per millorar la connexió d'aquesta via amb el Camí del Mig. Alhora es proposa construir un creuament a diferent nivell amb el Camí del Mig, mitjançant la construcció d'un nou pont sobre aquest camí. Atès que l'eix del Camí del Mig és el límit amb el terme municipal de Premià de Dalt, aquesta actuació s'haurà de convenir amb l'Ajuntament d'aquesta població i amb la Diputació de Barcelona, titular de la BV-5024.
- Camí del Mig
 - Aquest camí, límit entre Premià de Mar i Premià de Dalt, té un paper important en el sistema de comunicacions. Amb el desenvolupament del Pla Parcial industrial de ponent, PP1, es pretén aconseguir la continuïtat del Camí del Mig al llarg de tot el municipi.
- Avda. Gran Via de Lluís Companys
 - Principal eix transversal de Premià de Mar. Amb el desenvolupament del Pla Parcial industrial de ponent, PP1, s'aconseguirà la seva continuïtat al llarg del municipi.

8.1.1.3 Sistema general portuari

És un sistema inclòs al sistema de comunicacions, que compatibilitza els usos esportius i de lleure. Es defineix com aquell espai reservat dins la zona marítime-terrestre per a l'ús exclusiu de port i, per tant, la legislació serà l'específica per aquestes instal·lacions en l'àrea de domini públic.

L'àmbit delimitat com a sistema portuari comprèn l'actual port esportiu de Premià de Mar. Actualment, hi ha aprovat definitivament, per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 20 de juny de 2001, el **Pla Especial d'ordenació d'usos del port de Premià de Mar**, les previsions del qual, en allò que és objecte de planejament general, queden incorporades al POUM, mantenint-se vigent tota la resta en tot el que no sigui contradictori amb aquest darrer.

En data 11 de febrer del 2009, l'Ajuntament aprova inicialment el **Pla Especial de l'àmbit de terra del port**, el qual una vegada aprovat definitivament deroga el vigent,

anteriorment mencionat, Pla Especial d'usos del port de Premià de Mar, substituint-lo com planejament derivat vigent al POUM.

El POUM incorpora als articles 70 i 73 de la normativa corresponents als sistemes urbanístics de comunicacions i espais lliures l'obligatorietat de redactar un Pla Especial de reordenació de la franja del litoral, on s'ordeni i determini la relació entre la ciutat i la platja a nivell d'accessos, d'aparcaments i les diferents seccions genèriques que inclouen carretera, ferrocarril i platja, incorporant la fitxa corresponent.

8.1.2. Sistema urbanístic d'espais lliures

En alguns sectors de planejament derivat el PGOU-91 distingí sistemes generals (4) i sistemes locals (6). Cal suposar que s'adoptà aquest criteri amb l'objectiu d'obtenir unitats de dimensió més gran, mitjançant la suma dels sòls de cessió obligatòria i els prèviament existents.

En el desenvolupament del planejament derivat, la suma d'ambdós tipus de sòls ha permès obtenir extensions lliures d'una certa dimensió i unificar alguns espais que d'altra manera haurien resultat esmicolats.

També s'inclogueren com a sistema general d'espais lliures alguns parterres de carrer (com el del camí vell de La Cisa o del carrer d'Enric Granados enfront del Molí Vell), retallons com els dels carrers d'Elisenda de Montcada- Pompeu Fabra, Colom i Pau Casals o placetes interiors de desenvolupaments residencials com ara la de Can Pou o les de l'interior de les illes de la Promoció de la "Caixa de la Sagrada Família".

La distinció entre sistemes urbanístics d'espais lliures de caràcter general i local no és massa clara en el PGOU-91.

En el nou POUM, una vegada verificades les cessions que corresponen al planejament derivat aprovat o executat, s'adopta un criteri més general d'unificació del sistema urbanístic d'espais lliures.

La reduïda dimensió i la relativa simplicitat de l'estructura urbana de Premià de Mar permeten aquesta unificació pel que fa als espais lliures existents, consolidats i ja cedits.

La consideració inclou els següents sistemes urbanístics d'espais lliures (6) classificats com sistemes locals en el PGOU-91:

- Espai lliure Can Triginer (UA 4)
- Parc de "El Palmar" (PP1)
- Espai lliure La Salle-Sud (UA11)

- Espai lliure La Salle-Nord (UA10)
- Plaça Joan Coromines (UA10)
- Triangle passeig circumval·lació- carretera de Premià de Dalt BV-5024 Avinguda Gaudi
- Plaça Joan Font, Plaça Oriol Martorell, Espais lliures "Can Salamó"(UA7)
- Plaça de l'Endalet i Plaça Mercè Rodoreda (UA9)
- Plaça dels Avis i Plaça Sagrada Família
- Plaça Calasparra
- Illeta C/ de la Cisa
- Plaça Ernest Lluch (Frigorífics)
- Plaça dels Escacs
- Plaça de la República (Can Farrerons)
- Plaça Francesc Macià (UA3 Can Fitó)
- Plaça interior de Can Pou
- Plaça Elisenda Montcada- Romà Piera i Plaça dels Infants.

Aquests espais lliures i els que el PGOU-91 i el seu planejament derivat classifica com a sistema general (4) totalitzen 104.184 m².

Als espais lliures que deriven del PGOU-91 s'hi sumaran els espais lliures de nova creació com a resultat de les cessions que derivin del desenvolupament d'aquest POUM (56.164 m²).

A més a més, el POUM incorpora les modificacions que estableix el Pla del Litoral en el conjunt d'espais lliures situats a Llevant i enfront de la CN-II entre el túnel d'accés al Port i el límit amb el terme municipal de Vilassar de Mar.

La relació quantificada d'espais lliures del POUM és la següent:

	PG91	104.184	
TOTAL		160.348	m2
		8,64%	
	costa	155.973	
SU	Adreça, comentaris...	111.157	m2
1	UA - Triginer	3.566	
2	El Palmar	9.262	
3	La Salle-sud, antiga UA-11	5.724	
4	La Salle-nord, antiga UA-10	3.057	



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

5	Plaça de Joan Coromines	1.168
6	Passatge Bruch, 2	239
7	Zona verda Fàbrica del Gas	3.685
8	Plaça Santa Rosa	2.552
9	Plaça de l'Esperanto	1.418
10	Zona verda Can Boter	1.722
11	Zona verda Can Boter	1.147
12	Plaça de Joan Font	1.243
13	Plaça d'Oriol Martorell	2.400
14	Zona verda Can Salamó	587
15	Zona verda Can Salamó	223
16	Riera de Premià de Mar, zona verda Nou Premià	2.079
17	Riera de Premià de Mar, zona verda Nou Premià	3.468
18	Jardí Botànic, Ctra. Premià de Dalt - C/ del Maresme	1.476
19	Plaça Can Manent	1.621
20	Plaça de l'Ajuntament	896
21	Plaça Nova	2.039
22	Plaça de la Sardana	3.772
23	Plaça Països Catalans	3.166
24	Plaça Romà Piera Arcal	959
25	Plaça C/ Elisenda de Montcada - C/ Romà Piera	167
26	Plaça dels Infants	382
27	Plaça Dolors Folch Ribas	999
28	Plaça de la Palmera	1.066
29	Plaça de l'Andalet	1.290
30	Plaça de Mercè Rodoreda	2.554
31	Plaça dels Avis	637
32	Plaça Sagrada Família	770
33	Plaça Santa Maria	2.686
34	Illeta C/ de la Cisa	361
35	Plaça Montserrat Roig	605
36	Plaça Ernest Lluch	3.130
37	Plaça de Burriac	544
38	Plaça dels Tarongers	753
39	Plaça Calasparra	1.057
40	Plaça Calasparra	615
41	C/ de la Mercè - C/ Ramón Llull	99
42	Plaça de la República	3.795
43	Plaça Batista i Roca	1.087
44	C/ Torrent Fontsana - Gran Via Lluís Companys	1.434
45	Plaça Dr. Ferran	1.205
46	Plaça Mare Caterina Corominas	876
47	Plaça Francesc Macià	9.569
48	Can Pou	1.104
49	Can Pou	485
50	Can Pou	1.146

51	Camp de Mar	1.440
52	Camp de Mar	2.644
53	Camp de Mar	635
54	Camp de Mar	4.114
55	Camp de Mar	776
56	Camp de Mar	2.792
57	Mercat Sant Joan	643
58	Rotonda BV-5023	277
59	Rotonda Terra Alta i Rafael casanova	514
60	Ctra de Premia de Dalt i c. Antoni Gaudi	351
61	Camí Ral 90	168
62	Plaça Miquel Martí i Pol	918

3923

SUD i SU-NC		49.191	m2
63	PA.1	6.367	
64	PMU. 2 Nou espai lliure a Can Batlle	3.182	
65	PA. 5	320	
66	PA. 5	146	
67	PP.1	13.861	
68	PP.1	4.972	
69	PP.1	267	
70	PP.1	1.847	
71	PP.2	622	
72	PP.2	1.752	
73	PP.2	132	
74	PP.2	1.918	
75	PP.2	794	
76	P.P. 3 Torrent Malet	440	
77	P.P. 3 Torrent Malet	2.903	
78	P.P.3 Gran Via - Can Malet	502	
79	PA.2	580	
80	PMU.1	407	
81	PMU.1	6.933	
82	CO-2. Can Burra	1.246	

TOTAL	160.348	m2
SOSTRE RESIDENCIAL POUM	1.075.019	m2 st
MÍNIM SEGONS LLEI (20m2 per 100m2 RESIDENCIAL POUM)	215.004	sòl

En total, del sistema de planejament derivat de la proposta del POUM s'obtidrien 160.348m² del sistema urbanístic d'espais lliures (4) amb un increment dels equivalents (4) i (6) del PGOU-91 de 56.164 m².

Compliment de l'art. 58.f. de la Llei d'Urbanisme i 65.1.a. del seu Reglament, referent als espais lliures.

El sistema general d'espais públics ha de respondre, com a mínim, a la proporció de 20 m2 per cada 100 m2 de sostre admès pel planejament urbanístic per a ús residencial no inclòs en cap sector de planejament urbanístic.

Com ja s'ha dit anteriorment, Premià de Mar és un municipi densament poblat i territorialment limitat. Aquestes característiques fan que sigui gairebé impossible establir la relació entre sostre residencial i sòl destinat a espais lliures que diu l'art. 58.f. de la Llei d'Urbanisme. No obstant el POUM ha fet un gran esforç per tal de reduir la densitat total de sostre residencial del municipi, eliminant el sostre residencial de les PB de les claus urbanístiques 12a3, 12a4, 12b1 i 12b2 així com incrementant notablement els m2 d'espais lliures dels nous sectors de planejament en sòl urbanitzable com en el PP1 amb un 21% d'espai lliures i en les actuacions de reforma en el sòl urbà com el PMU1 amb un 43% d'espai lliure.

És per això que és especialment important el increment d'espai lliure del POUM respecte el PGOU91, passant dels 104.184 m2 (PGOU91) a 160.348 m2 (POUM).

Sostre residencial POUM: 1.075.019 m2

Mínim espai lliure (20%): 215.004 m2

Així mateix, en aquest sentit s'ha proposat que el 50% dels espais privats lliures d'edificació del PP-2 i del PMU12 es destinin a ús públic.

La platja com a sistema d'espai lliure

La manca d'espais lliures en el moment de la redacció del PGOU 91 va ocasionar la comptabilització com a tals d'una franja de 15m paral·lela a la línia de la Z.M.T. al llarg de tot el front marítim. Els desenvolupaments del PGOU 91 han incrementat la superfície d'espais lliures en la proporció corresponent i, per tant, aquests desenvolupaments no han reduït sinó que han incrementat la superfície destinada a aquest ús.

Per aquesta raó aquest POUM parteix del mateix criteri que el PGOU 91 en la comptabilització dels espais lliures i, per tant, inclou en aquesta els mateixos 15m (117.100 m2) del sistema d'espais lliures –platges-, comportant un total de 263.283 m2.

La platja de Premià de Mar representa un dels espais lliures més importants de la ciutat; es qualifica com a sistema d'espais lliures –platges- i s'identifica amb la clau 4P. Aquest sistema es regula per la seva legislació sectorial.

8.1.3 Sistema urbanístic d'equipaments

A l'escala de Premià de Mar, i en el marc del Decret legislatiu 1/2005, no cal establir, com feu el PGOU-91, una distinció entre sistemes urbanístics d'equipaments generals (5) i d'equipaments locals (7) als efectes de la seva cessió. Per tant, la consideració d'un equipament com a sistema general o local dependrà de si el seu ús ha estat fixat pel POUM o si, pel contrari, serà el planejament derivat el que el concreti.

En el PGOU-91 es classificaren els següents sistemes locals d'equipaments (clau7):

- Naus del Museu Centre Cultural de la fàbrica de gas.
- Solar c/Abat Oliba, c/Sant LLuc, c/Joan XXIII (UA-11). Actualment és una plaça i passa a ser espai lliure.
- Masia a la UA-7 Can Salomó.
- Antiga casa cuartel de la Guàrdia Civil al c/ de l'Esperança.
- Solar c/ del Nord - CN-II.

La resta es consideraren sistemes generals. En total la superfície dels sòls del sistema urbanístic d'equipaments del PGOU-91 i del planejament derivat era de 140.041 m².

En el POUM es proposa crear nous sòls per al sistema d'equipaments en els Plans Parcials 1 i 2 que desenvoluparan el sòl urbanitzable delimitat.

El PGOU-91 classificà una àrea d'equipaments que l'Ajuntament no ha pogut executar ja que l'obtenció del sòl no fou prevista per compensació i l'ajuntament no ha disposat de mitjans econòmics per procedir a la seva expropiació. És l'àrea de ca l'Escoda, enfront del carrer de la Unió. Actualment és un establiment industrial amortitzat, que ha perdut la seva funció originària i ocupa un espai urbà amb predomini residencial, poc adequat per mantenir l'ús industrial.

Aquesta àrea s'inclou en un polígon d'actuació, P.A.4 que reconsidera l'ordenació del PGOU-91. En el PA-4 del POUM s'obtenen 1.630m² de sostre amb ús d'equipament.

La relació quantificada d'equipaments del POUM és la següent:

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Administratius		7.563
1	Mossos d'esquadra	3.372
8	Ajuntament	251
10	Can Roure "La Nau"	547
33	Caserna de la Guàrdia Civil	2.593
18bis	Dipòsit de vehicles	800
Esportius		24.670
2	Club de Tennis	5.746
20	Zona esportiva (Camp de futbol actual + poliesportiu)	14.150
30	Piscines municipals oest	2.622
31	Piscines municipals est	2.152
Social-culturals		8.698
4	Centre Cívic Cambra Agrària	233
5	Fàbrica del Gas	3.376
6	"Can Manent"	370
7	Llar d'avis "Can Manent"	170
11	Patronat	150
12	Teatre "l'Amistat"	1.170
14	Centre polivalent de recursos i iniciatives	377
24	Nova Biblioteca municipal	1.987
25	Museu (restes romanes en el subsòl)	865
Docents		71.113
3	Escola La Salle	17.380
13	CEIP la Lió	8.092
15	Escola Assís	1.908
	Escola Bressol Municipal, Centre Obert i Pista	
18	Esportiva	3.156
22	CEIP Sant Cristòfol "edificis B i C"	1.935
23	CEIP Sant Cristòfol "edifici A"	1.921
26	Escola Pilar 2	570
27	Escola Verge del Pilar	380
28	Escola Sant Cristòfol (Gran Via)	1.943
29	CEIP El Dofí	1.066
35	IES Serra de Marina	9.500
36	IES Cristòfol Ferrer	9.900
37	Escola "Can Pou"	4.628
38	CEIP Mare de Déu de Montserrat	7.104
40	Can Maristany. Escola de música	1.630
Religiosos		1.661
9	Església Sant Cristòfol	765
21	Església Santa Maria	896

Sanitari-assistencial	22.176
17 Centre d'Atenció Primària	1.935
19 Cementiri Municipal	4.916
32 Casal Benèfic	1.329
34 "Cal Amell". Geriàtric	13.996
Serveis	999
16 Telefònica	497
39 Dipòsit d'aigua	502
Pendents de desenvolupament	5.309
41 Camí Ral 90	168
42 Camí Ral 240 (Creu Roja)	631
43 Camí Ral 239 (CRAMC)	1.160
44 C/ Joan Prim - C/ de la Cisa	297
45-S/F C/ Colon 29-33	2.247
46-S/F C/ Mossèn Jacint Verdaguer 86-88	266
47-S/F Masia Can Salomó	540
TOTAL SUD i SU-NC	142.189 m2
SUD i SU-NC	29.850 m2
48 Magatzem Brigada Municipal	2.071
49 Admin. Ajuntament, Mercat Municipal (PMU1)	2.066
50 Social-cultural (PMU1)	496
51 Docent (PP1)	3.756
52-S/F Reserva de sòl (PP1)	1.950
53-S/F Reserva de sòl per a equip. Extensius (PP1)	5.904
54-S/F Reserva de sòl per a equip. Estensius (PP2)	10.316
55-S/F (PMU2)	1.258
56-S/F (PA2)	403
57-S/F (PA4)	1.630
SISTEMA D'EQUIPAMENTS POUM 2007	172.039 m2

En total, del desenvolupament del planejament derivat de la proposta del POUM s'obtidrien 172.039 m² del sistema urbanístic d'equipaments (5) amb un increment sobre els equivalents (5) i (7) del PGOU-91 de 31.998 m².

Caldria elaborar un Pla d'Equipaments Públics per tal de definir l'ús concret de cada una de les zones destinades a equipaments que encara no tenen un ús definit.

Els equipaments estan relacionats i degudament descrits a les fitxes incorporades, com annex 4 de les Normes Urbanístiques del POUM. Algunes de les fitxes han estat modificades o corregides en detall, bé per corregir errades materials detectades (Escola

La Lió, Església Santa Maria, Biblioteca Municipal Can Manent), bé per complimentar prescripcions formulades per òrgans públics durant la fase d'informació pública i ajustar-se a la normativa d'aplicació (Escola Montserrat), bé per adequar les previsions inicials a noves necessitats o millors solucions per als equipaments (previsió d'ampliació i/o construccions d'edificis auxiliars a les escoles Assís, Sant Cristòfol, Montserrat, a l'I.E.S. Cristòfol Ferrer, al Pavelló d'Esports-Camp de Futbol i al Club de Tennis Premià; millores a l'Escola Bressol del carrer de la Mercè, de la que a més es diferencia el dipòsit de vehicles; ajustament als plans especials d'aplicació a l'Escola La Salle, a l'I.E.S. Serra Marina i a la Piscina municipal Oest; canvi d'us d'esportiu a escolar a la futura escola Can Pou; preservació de la tipologia edificatòria a l'escola de música Can Maristany; ajustament dels paràmetres a la realitat i/o a l'ús vigent al magatzem de la Brigada Municipal, al CAP i al Camí Ral, 90).

8.1.4 Sistema urbanístic d'habitatge dotacional públic.

Segons l'art. 34.3 del Decret legislatiu 1/2005, el planejament general pot preveure, com a sistemes urbanístics, reserves de terrenys destinats a habitatges dotacionals públics. El sistema urbanístic d'habitatges dotacionals públics comprèn les actuacions públiques d'habitatge destinades a satisfer els requeriments temporals de col·lectius de persones amb necessitats d'assistència o d'emancipació, justificades en polítiques socials prèviament definides. Aquestes polítiques s'especifiquen en la memòria social del planejament urbanístic.

En el POUM es proposa reservar 780 m² de sòl per destina-ho a habitatge dotacional públic. Aquest sòl es troba dins l'àmbit del PP-2 "Can Torrents" i permetrà construir 45 habitatges d'uns 70m² aproximadament.

8.1.5 Sistema urbanístic d'infraestructures tècniques.

8.1.5.1. Xarxa hidrogràfica

Les rieres de Premià de Mar són normalment seques i només excepcionalment, quan plou en quantitat suficient, es desborden. Aquest fet, juntament amb l'elevada permeabilitat del sauló (alteració de les roques granítiques que componen les muntanyes

del Maresme), ha comportat la utilització de les rieres com a carrers dels nuclis urbans o com a camins.

3926

La proximitat de les muntanyes al mar (distància mitjana de 5 km.) fa que les rieres tinguin un recorregut molt curt i en conseqüència un fort pendent longitudinal. Això suposa que el pas de les avingudes sigui a una velocitat alta i amb una important erosió de sauló.

Com a conseqüència del creixement urbà els efectes naturals dels aiguats s'han agreujat, a causa de la progressiva impermeabilització del terreny i la utilització de les rieres com a sistema de comunicacions.

La Junta d'Aigües de Catalunya va redactar un Pla Director de protecció contra avingudes al Maresme (novembre de 1992) que assajà una diagnosi de la situació actual i analitzà les solucions alternatives possibles. Es proposaren tres tipus de solucions:

- a) Transvasament parcial dels cabals a altres conques.
- b) Laminació en embassaments a situar en capçalera.
- c) Canalització de la llera actual, millorant la seva capacitat hidràulica.

La solució adoptada en la major part dels casos, i també a Premià de Mar, fou precisament la canalització de la llera actual i la millora de la seva capacitat. En resum, podríem dir que el Pla Director de Protecció contra avingudes al Maresme és essencialment un pla de canalitzacions.

La canalització de la Riera de Premià es va executar l'any 2.002 en el tram comprès entre el vell escorxador i l'Avinguda dels Sis Pobles, a Premià de Dalt. A partir d'aquest punt la llera s'ha canalitzat a cel obert amb calaixos en forma de U, prefabricats, que formen dos murs de formigó que en alguns punts s'eleven sobre la cota del terreny. El canal, de 315m. de llargada, arriba a l'autopista.

La Riera s'ha de convertir en un futur no llunyà en l'eix estructurador del nucli central de Premià de Dalt i en la principal connexió amb el nucli de Premià de Mar.

Convé impulsar els projectes que possibilitin la materialització d'aquesta previsió de futur. El primer, el cobriment del tram entre la carretera dels Sis Pobles i el camí del Mig, la rectificació de la rasant del canal, la construcció dels pous de salt que siguin necessaris per moderar la velocitat de l'aigua i el soterrament complet de la canalització. El segon, el pas sota l'autopista C-32 mitjançant l'habilitació d'un pas de gàlib reduït que permeti la circulació de vianants i de vehicles d'alçada limitada (mín. 2,75m). Ambdós projectes han d'anar coordinats ja que una visió sectorial pot impossibilitar assolir els dos objectius.



Consell de Regidors
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme 55
de Barcelona

Encara que la major part d'aquestes actuacions afecten al terme de Premià de Dalt, són de gran importància en la connexió entre els dos Premià.

A Premià de Mar caldrà procedir a la canalització i soterrament del torrent Malet entre el Polígon La Suïssa i la carretera N-II, donant continuïtat al tram ja executat en el polígon La Suïssa.

El Torrent Castells es canalitzarà en el tram entre el camí del Mig i la Gran Via en l'execució del Pla Parcial nº1.

Finalment caldrà acabar de canalitzar el torrent Fontsana i el Torrent Amell, sobre tot en els trams que travessen el teixit urbà consolidat.

8.1.5.2. Xarxa d'abastament d'aigua.

Els dipòsits que garanteixen el subministrament d'aigua a Premià de Mar es troben situats en el municipi de Premià de Dalt:

- Dipòsit Puig de Pedra, Ter (2.000 m3).
- Dipòsit Tecla Sala (1.800m3).
- Dipòsits de Can Verboom, Aigües Ter - Llobregat (aproximadament 2.000 m3).

Dins el municipi de Premià de Mar hi ha un dipòsit de regulació de pressió:

- Dipòsit del Camí del Mig (650 m3).

(En el plànol S01 es representa la xarxa bàsica de distribució d'aigua).

8.1.5.3. Xarxa de desguàs.

Els nous sòls urbanitzables delimitats connectaran les respectives xarxes de desguàs a la xarxa general de la població i conduiran les aigües negres canalitzades fins als enllaços amb els sistemes de clavegueram i la corresponent estació depuradora.

Les aigües pluvials es conduiran a les rieres canalitzades.

Els torrents són les lleres naturals per on passen les canonades que recullen els cabals d'ambdues xarxes. De Ponent a Llevant, el Torrent Malet, el Torrent Castell, la Riera de Premià i el Torrent Fontsana – Torrent Amell són els col·lectors principals del sistema urbà.

En el plànol S02 es representa la xarxa bàsica de sanejament, que haurà de ser separativa d'acord amb els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua. L'aigua de primera **3927** pluja haurà de ser conduïda al sistema de sanejament mitjançant sobreexidors.

-El planejament derivat incorporarà la solució del possible reflux de la xarxa de sanejament.

-Aquest Pla General incorpora els criteris de drenatge del Projecte de Desguàs de la zona del Camí de Can França.

-Les aigües industrials seran sotmeses a pretractament.

-S'incorporaran, en el planejament derivat, mesures que afavoreixin la infiltració de l'aigua de pluja en el subsòl.

8.1.5.4 Xarxa elèctrica.

El terme municipal de Premià de Dalt és una àrea estratègica en la distribució d'energia elèctrica al Maresme.

L'estació receptora de Sant Mateu, alimentada per la línia AT 110 KV, és el punt de partida, entre d'altres, de 8 línies AT 25 KV que solquen el territori de Premià de Dalt de Nord a Sud, agrupades de dos en dos i arriben a Premià de Mar.

Les línies de traçat perpendicular a la costa són les següents:

1. Línia AT 25 KV, aèria, que alimenta bàsicament a la Indústria Metal·logènia situada a Can Malet.
- 3 i 4 Línies AT 25 KV, soterrades, exclusives de RENFE.
- 5 i 6 Línies AT 25 KV, soterrades, d'alimentació a Premià de Dalt i Premià de Mar.

En els projectes d'urbanització s'incorporarà sempre el projecte de soterrament de les línies d'Alta, per les àrees de nou sòl urbà, tal i com disposa la legislació vigent.

El municipi de Premià de Mar té dèficit d'estacions transformadores, sobretot en el casc antic. El POUM preveu la ubicació de 27 noves E.T. repartides en tot el sòl urbà consolidat, a més a més de les que resultin del planejament derivat i polígons d'actuació.

(En el plànol S03 es representa la xarxa bàsica de distribució d'energia elèctrica i la posició del centres de transformació).



8.1.5.5 Xarxa de gas natural.

La línia troncal de subministrament de gas natural a Alta Pressió (16 bar) recorre Premià de Mar des de el Torrent Malet, per la Gran Via, fins l'estació reguladora PREMIÀ PR-31 situada a la cruïlla de la Gran Via amb la Ctra. BV-5024. Des de l'estació, la canonada de 10" de diàmetre, continua cap al nord per la Riera de Premià fins a la cruïlla del Camí del Mig on deriva cap a llevant en direcció Vilassar.

Des de l'estació reguladora també surt una línia a Mitja Pressió cap al sud per la BV-5024 fins la CN-II on continua cap a llevant.

Des de la troncal deriva la xarxa secundària a baixa pressió que serveix tota la població.

(En el plànol S04 es representa la xarxa bàsica de distribució de gas).



8.2 Sòl Urbà

Ateses les característiques de l'assentament de Premià de Mar i l'escassa superfície del terme municipal, el sòl urbà ocupa, juntament amb els sistemes urbanístics que el complementen, més del 90% de l'extensió superficial del terme municipal.

3928

El POUM manté la condició de sòl urbà per a tots els sòls que classificà com a tal el PGOU-91, i per tots els sòls que hagin esdevingut urbans com a conseqüència de l'aprovació definitiva i el desenvolupament del planejament derivat, o per reunir les condicions legalment establertes per considerar que un sòl és urbà.

A més, es manté, en general, la mateixa ordenació i normativa que estableix el PGOU-91 i les determinacions del Pla Especial del Nucli Històric i del Pla Especial de Protecció del Patrimoni. El format i l'estructura de la normativa s'ha adaptat al nou marc legal i a una estructura d'articulat més clara.

Sòl urbà no consolidat

En aquells àmbits de sòl urbà susceptibles de millora, o que l'ordenació vigent hagi esdevingut obsoleta per canvis d'ús, o que l'edificació no estigui enterament consolidada i sigui possible establir nous paràmetres que s'adaptin millor a les necessitats de la població, s'han delimitat Plans de millora urbana i Polígons d'actuació.

Plans de Millora Urbana

- P.M.U 1 Can Sanpere – Avda. Roma, àmbit discontinu.
- P.M.U 2 Can Batlle
- P.M.U 3 Can Fayà
- P.M.U 4 Camí del Mig / Torrent Malet

Polígons d'actuació

- P.A. 1 Triginer – Metal·logènia
- P.A. 2 Banyeres
- P.A. 3 Tarter - Fornells
- P.A. 4 Escoda
- P.A. 5 Gran Via Nord
- P.A. 6 Riera de Premià



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.M.U.1 Can Sanpere i Can Buscarons

1. Àmbit.

Àmbit de sòl urbà discontinu format per dos polígons: Can Sanpere i Can Buscarons:

- Can Sanpere (sòl que ocupa l'antiga indústria de Can Sanpere) està delimitat pels sòls que el Pla General anterior qualificà com a sòl industrial (14a) en l'illa delimitada per la Gran Via de Lluís Companys i els carrers de Marina i de la Plaça.

Superfície 9.495 m²

- Can Buscarons està delimitat al nord per l'Avinguda d'Antoni Gaudí, a l'est per la ctra. de Premià de Mar a Premià de Dalt (BV5024) i el sòl urbà consolidat (13b) entre aquesta carretera i l'avda. Roma.

Superfície 5.450 m²

Superfície total de l'àmbit discontinu 14.945 m²

2. Objectius

Can Sanpere:

- Esponjar el nucli central de la població mitjançant la declaració d'àrea lliure (4) i/o equipaments (5) dels terrenys que ocupa l'antiga indústria de Can Sanpere.
- Completar la xarxa viària donant continuïtat al carrer Torres i Bages entre el carrer Marina i el carrer de la Plaça, com a carrer de vianants.
- Definir uns volums edificables que tapin les mitgeres de l'edifici situat en la cruïlla de la Gran Via amb el carrer de la Plaça.
- Obtenir un aparcament públic de 250 places sota l'espai lliure.

Can Buscarons:

- Donar continuïtat al sistema urbanístic de comunicacions viàries mitjançant:
 - La perllongació de l'avda. Gaudí fins al Torrent Castells,
 - l'avda. de Roma fins a l'avda. Gaudí,
 - el passatge de Garbí i el c. Aribau fins a la perllongació de l'avda. Roma.
- Completar l'àrea urbana residencial.

3. Condicions de gestió i execució

- El Pla de Millora Urbana delimitarà el sistema d'actuació.

- Es traslladarà l'actual mercat municipal preferentment a l'equipament, de major dimensió, previst al PMU 1 (Can Sanpere).
- No es podrà enderrocar i/o tancar l'actual mercat fins que el nou no estigui amb possibilitats d'ésser utilitzat.
- Per al finançament d'aquest trasllat es tindrà com a opció preferent a tenir en compte les plusvàlues derivades de la reordenació del solar on s' ubica l'actual mercat municipal. Això per tal de garantir al menys un sistema de finançament vàlid i real.

3929

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.M.U 2 Can Batlle

1. Àmbit

- Finca de Can Batlle entre el c/ de Ramon Llull i la ctra de Vilassar de Dalt BV-5023
- Superfície total Sector _____ **10.487 m2**
 - P.M.U.2-1 4.007 m2
 - P.M.U.2-2 6.480 m2

2. Objectius

- Previsió de l'ordenació residencial segons el tipus predominant a l'entorn.
- Aconseguir la continuïtat del c/ Verge de Montserrat fins la ctra. de Vilassar.
- Construir una àrea de sistemes urbanístics d'espais lliures i equipaments, que completi la Plaça de Calasparra.
- L'Ajuntament determinarà la part del sòl de sistemes urbanístics que correspon a l'equipament i el destí d'aquest equipament.

3. Condicions de gestió i execució

- El sector es podrà desenvolupar en dues etapes prèvia formalització de les cessions en la primera etapa.
- El desenvolupament del pla comporta que els propietaris es facin càrrec de la urbanització del sistema viari i dels espais lliures.
- El Pla de Millora Urbana determinarà el sistema d'actuació que correspongui.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.M.U.3 Can Fayà

3930

1. Àmbit

- Aquest sector de Millora Urbana inclou el sòl corresponent a la Masia de "Can Fayà" i el sòl urbà no consolidat qualificat de 13c2 que llinda amb aquesta Masia i el Torrent Fontsana.

Superfície àmbit _____ **4.134 m2**

2. Objectius

- Obrir i perllongar el passatge del Pintor Pau Roig fins el Torrent Fontsana a nivell peatonal.
- Possibilitar i regular l'accés a la zona 11c7, que actualment és inaccessible, i proposar una ordenació volumètrica de baixa densitat en aquesta zona.
- Permetre el règim de propietat horitzontal a la Masia de Can Fayà, sempre que es segueixin les directrius del Catàleg del Patrimoni.

3. Condicions de gestió i execució

- Sistema de reparcel·lació per compensació bàsica.
- El desenvolupament del pla comporta que els propietaris es facin càrrec de la urbanització del sistema viari. El Pla de Millora Urbana definirà el vial que travessa la Masia de Can Fayà respectant les condicions establertes en el Catàleg del Patrimoni.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)
P.M.U.4 Camí del Mig / Torrent Malet

1. Àmbit

- Aquest sector de Millora Urbana inclou el sòl situat entre el Camí del Mig, el Torrent Malet i la prolongació del carrer de Narcís Monturiol. Es correspon amb l'àmbit residual existent entre els sectors de sòl urbanitzable PP1 i PP3 (antic Pla Parcial industrial del Torrent Malet PP2)

Superfície àmbit _____ **3.402 m2**

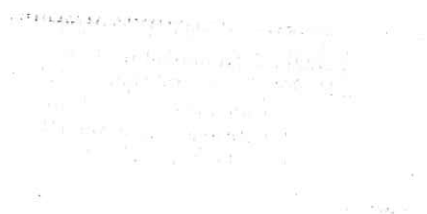
2. Objectius

- Regularitzar les alineacions del camí del Mig, Torrent Malet.
- Garantir els accessos, maniobres i les operacions de càrrega i descàrrega i l'aparcament amb independència del sistema viari públic.

3. Condicions de gestió i execució

- Sistema de reparcel·lació per compensació bàsica.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



1. Àmbit

- Sòl corresponent a la UA-4 del PGOU-91 però excloent-hi la zona d'espais lliures (4) situada més al sud.

Superfície àmbit _____ **19.341 m2**

2. Objectius

- Possibilitar el canvi d'ús industrial a terciari davant l'interès de trasllat de la indústria existent. Aquest objectiu s'ajusta a la finalitat fixada de forma general de traslladar les activitats industrials fora de les àrees residencials i d'equipaments comunitaris previstes al planejament, establint unes qualificacions més coherents amb l'entorn que, a més, permetin l'esponjament d'aquestes àrees, sinó que també es pretén .
- Posta en valor de l'edifici catalogat de Can Triginer, del passeig arbrat que hi dona accés i, en general, millorar visualment una de les entrades a la població des de la CN-II i el seu entorn.

3. Condicions de gestió i execució

- Sistema d'actuació per reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.A.2 Banyeres

1. Àmbit

- Aquest Polígon d'Actuació Urbanística està delimitat pel Camí del Mig, la ctra. a Premià de Dalt (BV-5024) i el Barri Banyeres.

Superfície àmbit _____ **9.657 m2**

- Aquesta superfície comprèn 65 m2 de la U.A.nº13 Barri Banyeres del PGOU-91 que són imprescindibles per a la construcció del vial de nova creació i les àrees de vialitat annexes, delimitades pel mateix PGOU-91.

2. Objectius

- Resoldre la cruïlla entre el Camí del Mig i la BV-5024.
- Enllaç del giratori amb el Camí del Mig per connectar directament amb la BV-5024.
- Completar la urbanització del Camí del Mig en el tram comprès en el front de l'antic PERI nº2 i fins el dipòsit d'aigua situat al N.E. de l'àmbit del nou P.A.1.
- Separar clarament l'ús industrial del residencial que és predominant a l'àmbit del sòl urbà consolidat de Can Banyeres, atès que el carrer interior d'aquest barri no és adequat pel trànsit de vehicles pesants.

3. Condicions de gestió i execució

- La construcció de l'enllaç del Camí del Mig amb la carretera BV-5024, i del pont d'aquesta carretera sobre el Camí del Mig no són repercutibles al Polígon d'Actuació.
- Correspon al Polígon d'Actuació la cessió dels sòls per a la construcció del giratori i la construcció de la part del giratori dins de l'àmbit del P.A.
- Sistema d'actuació per reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

1. Àmbit

- Sòl urbà no consolidat corresponent a la 2a fase del Polígon II de la U.A.9 Tarter-Fornells del PGO-91.

(Sòl urbà no consolidat amb instrument de gestió -projecte de compensació- aprovat definitivament en data 15 de novembre de 2000, pendent d'execució en virtut de programa aprovat en Conveni urbanístic signat entre la propietat i l'ajuntament en data 21 de febrer de 1997).

- Superfície total Sector 2.221 m2

Superfície vial. 408m2

Superfície privada. 1.813m2

2. Objectius

- Executar la 2a fase del Polígon II de la U.A.9 Tarter-Fornells.
- Obertura i urbanització del carrer Joan Maragall fins al carrer de la Plaça.

3. Condicions de gestió i execució

- Redactar i tramitar el projecte d'urbanització del carrer Joan Maragall.
- La urbanització podrà ésser portada a terme com a màxim en quatre quadriennis (a partir del Conveni inicial: febrer 1997), en el benentès que s'hauran d'acabar d'instal·lar els serveis fins al carrer de la Plaça, així com, en l'execució d'aquesta etapa s'haurà de pavimentar tot el carrer Joan Maragall en el seu tram des del carrer Ramón i Cajal fins al carrer de la Plaça amb llambordes de formigó 10x20x7.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.A. 4 Escoda

1. Àmbit

- Delimitat per la Gran Via, el carrer de Joan Prim, el carrer del Nord, i per la zona de nucli antic del c. de l'Esperança, números 21-39.
- Correspon a les instal·lacions de l'antiga fàbrica Escoda i a la Plaça de la Foneria.

Superfície _____ **1.649 m2**

2. Objectius

- Ampliar la vorera del carrer del Nord, nou ample de carrer: 10 m.
- Possibilitar l'existència d'usos d'equipaments.
- Permetre la construcció d'un aparcament públic sota la plaça (200-250 places).

3. Condicions de gestió i execució

- Sistema d'actuació per reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT (NC)

P.A. 5 Gran Via Nord, 183-193 - Joan Prim i Solar nº 86-88 c/Mossèn Jacint Verdaguer, nº69-71 c/Joan Prim.

SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT- P.A.5 (Polígon d'Actuació nº 5) Unitat Discontínua

-A- Gran Via Lluís Companys Nord - Joan Prim

-B- Solar nº 86-88 c/Mossèn Jacint Verdaguer, nº69-71 c/Joan Prim.

1. Àmbit

-El front de la Gran Via Lluís Companys en el tram comprès entre els núms. 183-193 i el c/Joan Prim i la parcel·la nº86-88 del C/Mossèn Jacint Verdaguer en la cantonada amb el c/ Joan Prim nº69-71.

Superfície A----- 2.053,71 m2

Superfície B-----606,59 m2

TOTAL----- 2.665,30 m2

2. Objectius

- Transformar una zona de ciutat jardí intensiva (13b) segons el PGOU-91, en una tipologia més adient amb l'entorn, que permeti donar continuïtat a l'eix comercial de la Gran Via Lluís Companys.
- Obtenció d'una vorera més ampla, incorporada a l'espai públic de vialitat a partir de l'alineació actual. S'amplia la vorera actual amb una cessió de 4,80 en el tram de la vorera nord de la Gran Via comprès en l'àmbit del P.A.
- Obtenció de continuïtat del front edificat amb els edificis de la zona (11a) situats en la cantonada de ponent de la Gran Via Lluís Companys amb el c/d'Elisenda de Montcada.
- Obtenir el sòl de la parcel·la nº86-88 del c/Mossèn Jacint Verdaguer en la cantonada amb el c/Joan Prim nº69-71 per espai públic i equipaments .

3- Cessions

- Vialitat en el solar de la Gran Via Lluís Companys: ampliació de la vorera actual (en 4,80m d'amplada, tot al llarg de la nova alineació).
- En l'àmbit A cessió del sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

- Cessió de zona verda a l'àmbit "A" a la cantonada Gran Via Lluís Companys amb Joan Prim.
- Cessió de zona verda a l'àmbit "B" a la cantonada Mossèn Jacint Verdaguer amb Joan Prim.
- Cessió de solar destinat a equipament a l'àmbit "B" a continuació de l'equipament colindant.

4- Condicions de gestió i execució

- Estudi previ unitari per a la totalitat de l'edificació del solar de la Gran Via Lluís Companys.
- Atesa la seva condició d'edificació única, així com el seu tamany, la ubicació de les reserves d'HPO s'efectuaran de forma homogènia i proporcional a la resta d'habitatges.
- Urbanització dels espais públics cedits.
- El desenvolupament dels HPO s'executarà com a màxim en els 2 anys després de la urbanització i 3 anys des de la concessió de la llicència.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

1. Àmbit

Àmbit de sòl urbà integrat per les parcel·les situades als números 67 a 79 de la Riera de Premià.

Superfície total de l'àmbit 1.711,50 m2

2. Objectius

- L'actual delimitació de les parcel·les afectades, de diferents propietaris i sense edificar, algunes de les quals queden ubicades íntegrament dins l'illa sense façana ni accés directe al vial públic, genera problemes d'inedificabilitat que requereixen d'una adequada actuació de regularització de l'indrets mitjançant la corresponent reparcel·lació.
- L'objectiu de reordenar la delimitació de les finques no implica cap canvi respecte als paràmetres edificatoris previstos genèricament per a la clau 13b.2 amb què estan qualificades, però sí l'exigència d'agrupacions d'habitatges, amb previsió de posterior constitució de règims de propietat horitzontal, a fi d'assolir el màxim d'unitats resultants que permeti viabilitzar l'equidistribució de beneficis i càrregues entre els propietaris del polígon.

3. Condicions d'ordenació, edificació i ús.

- Les previstes per a la clau 13b.2, que atenent a la preceptiva agrupació d'habitatges i als metres lineals de façana existents implica una densitat total de 6 habitatges en tot el polígon.

4. Condicions de gestió i execució.

- Sistema d'actuació per reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.
- Urbanització dels espais públics cedits.
- El projecte de reparcel·lació haurà de preveure necessàriament les agrupacions d'habitatges que permetin assolir la densitat prevista i l'equidistribució de l'aprofitament entre els propietaris.

- L'edificació de cada agrupació d'habitatges prevista al projecte de reparcel·lació haurà d'integrar un projecte arquitectònic unitari sotmès a règim de propietat horitzontal.
- Llevat les anteriors exigències així com les càrregues derivades de la equidistribució que comporta el procediment de reparcel·lació, no es preveu cap altre càrrega urbanística ni obligació de cessió d'aprofitament o sistemes atès que l'ordenació prevista en aquest Polígon d'Actuació no suposa cap increment d'aprofitament de les finques preexistents ni la seva inclusió en els supòsits previstos a l'art. 68.2 del Text Refós de la Llei de Sòl.

Nota: En les fitxes de polígons d'actuació i sectors de planejament s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.

Sòl urbà consolidat

3935

En el POUM es proposen una sèrie d'actuacions en sòl urbà consolidat que és difícil encabir en la lògica dominant de la gestió urbanística caracteritzada pel binomi "millora de la imatge o de la infraestructura urbana a canvi d'edificabilitat".

Tot i així, si es vol millorar la imatge de la ciutat amb l'ocultació d'algunes parets mitgeres, esponjar alguns barris mitjançant l'obertura de recintes actualment tancats o reestructurar els usos del sòl en alguns indrets, caldrà intervenir també en el sòl urbà consolidat.

En el POUM es proposen 3 actuacions de canvi d'ordenació:

- CO 1 Sant Francesc-Camí Ral
- CO 2 Can Burra
- CO 3 La Salle

La CO 1 es proposa per tapar mitgeres en el Front Marítim, en un indret on l'ordenació del PGOU-91 les deixava parcialment al descobert perquè es produïa un canvi de zona d'ordenació entre mitgeres a ciutat jardí.

L'actuació CO 2 Can Burra és una resposta a la qüestió plantejada per les comissions de seguiment en relació a la necessitat d'esponjar puntualment aquest espai degradat. Però en aquest cas caldrà obtenir recursos suficients per a l'expropiació i per al reallotjament de les persones que ocupen aquests espais, atès que es tracta d'una actuació aïllada no inclosa en cap àmbit de gestió urbanística.

La CO 3 es limita a modificar alguns paràmetres del recinte d'equipaments de l'Escola i de la Masia de La Salle per possibilitar la millora i l'ampliació de les instal·lacions docents.

En les fitxes de canvis d'ordenació s'especifica: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



Atès que aquestes actuacions incideixen en sòl urbà consolidat sense comportar l'alteració de la seva naturalesa, no es preveuen ni cessions ni cap altra afectació llevat de les estrictament establertes a les fitxes corresponents.

Pel que fa a les volumetries definides (clau 11), el POUM es limita bàsicament a recollir les ordenacions derivades del planejament anterior o a reconèixer els conjunts edificatoris ja consolidats, tal i com succeeix també amb els sòls qualificats amb la clau 16 (front marítim).

8.3 Sòl Urbanitzable

Sòl urbanitzable delimitat

El POUM classifica com a urbanitzables tots els sòls que el PGOU-91 classificà com a no urbanitzables situats a ponent de la carretera BV-5024. El desenvolupament d'aquests sòls, que s'agrupen en dues unitats a l'entorn de Can Colomer i de Can Torrent - Ca l'Esteve, haurà de permetre completar l'estructura urbana de ponent. És a dir, resoldre dèficits viaris, d'espais lliures i equipaments, canalitzar torrents, completar espais de marge inacabats i acollir els usos que la comunitat urbana genera però que són difícilment compatibles amb els sòls urbans actuals.

Aquest canvi en la classificació urbanística dels terrenys troba la seva justificació en el fet que no es tracta de sòls sotmesos a algun règim de protecció, ni tampoc, per les raons descrites en aquesta memòria, el POUM considera que existeixin valors dignes d'ésser protegits. Per tant, no reuneixen les condicions exigides per l'article 9 de la Llei estatal 6/1998 i l'article 32 del Decret legislatiu 1/2005 perquè un terreny hagi de tenir la classificació de sòl no urbanitzable.

Tots els sòls classificats com a urbanitzables són delimitats i s'agrupen en 3 Plans Parciais:

- PP 1 Companys, Monturiol i Torrent Castells (Camí del Mig)
- PP 2 Can Torrents-Can Buscarons
- PP 3 Torrent Malet (corresponent al P.P.2 PGOU 01)

Classe		Identificació	Ús Actual	Ús Proposat	Superfície
Delimitat	PP 1	Companyes-Monturiol-Castells	Agrícola	Industrial Terciari Equipaments	99.737
Delimitat	PP 2	Can Torrens-Can Buscarons	Agrícola	Residencial Equipaments	48.875
Delimitat	PP 3	Torrent Malet	Agrícola	Industrial Terciari Equipaments	29.565

El Pla Parcial PP1 ha de permetre les següents infraestructures:

- Canalització, cobriment i vialitat del Torrent Castells.
- Completar la Gran Via de Lluís Companys entre el Torrent Castells i el Torrent Malet
- Completar el c/ de Narcís Monturiol entre el Torrent Castell i el Torrent Malet.
- Completar el camí del Mig.

El Pla Parcial PP2 ha de permetre els següents sistemes urbanístics:

- Continuïtat dels carrers de l'Abat Oliba i Avinguda de Roma fins el d'Antoni Gaudí.
- Continuïtat d'Antoni Gaudí i del carrer Aribau fins el Torrent Castells.

El Pla Parcial PP3 ha de permetre els següents sistemes urbanístics:

- Canalització, cobriment i vialitat del Torrent Malet.
- Continuïtat dels carrers de Narcís Monturiol i Gran Via.

L'agrupament de les àrees d'equipament públic del Plans Parciais (PP1. PP2.) ha de permetre la construcció d'equipaments extensius, que completin la migrada dotació existent.

En les fitxes de planejament derivat s'especifiquen: l'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació, edificació i ús, les cessions, les condicions de gestió i execució i, en el cas que correspongui el règim transitori d'edificació i usos.



SÒL URBANITZABLE DELIMITAT (D) INDUSTRIAL DE PONENT

P.P.1 Camí del Mig

1. Àmbit.

Sòl comprès entre el límit municipal al llarg del camí del Mig fins al barri Banyeres, el límit amb el PP-2. Can Torrents, l'avda. Gaudí, l'escola existent, el Torrent Castells, la Gran Via de Lluís Companys i el límit de l'antic PEMU-1 i l'actual PP-3.Torrent Malet.

Superfície Total Sector_____ **99.737 m2**

2. Objectius

- Concentrar la zona industrial al marge dret del Torrent Castells, per tal de situar els sistemes d'equipaments a la zona de Ca l'Esteve, creant així:
 - Una zona d'ordenació industrial qualificada d'establiments d'alt índex d'ocupació i escàs impacte ambiental així com un nou front terciari.
 - Una zona d'ordenació terciària que dona front a una zona 4, espai lliure i a la Gran Via, qualificant aquest vial.
 - L'agrupació de sòl per equipaments per permetre l'ampliació de l'escola.
 - Donar continuïtat a la xarxa del sistema urbanístic de comunicacions viàries:
 - Amplada constant de 15 m. del camí del Mig en el tram comprès entre el límit del terme del Masnou i el barri Banyeres.
 - Carrer de Narcís Monturiol
 - Gran Via de Lluís Companys
 - Canalització del Torrent Castells i urbanització del mateix carrer.
 - Mantenir fins al final l'amplada de 20m. del Carrer del Torrent Malet.

3. Condicions de gestió i execució

- El Pla Parcial delimitarà els polígons de gestió que es considerin necessaris, que s'executaran pel sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.
- En el cas de construir naus en agrupació a la zona industrial de Ponent (Can Colomer) es reservarà a l'interior de les parcel·les aparcaments de vehicles en una proporció d'un lloc cada 200 m2 construïts.
- El desenvolupament d'aquest sector comportarà que els propietaris que hi estan inclosos, es facin càrrec dels costos d'execució dels sistemes urbanístics.

P.P.2 Can Torrents

1. Àmbit

Àmbit de sòl discontinu delimitat al nord pel barri Banyeres, a l'est per la Ctra. De Premià de Mar a Premià de Dalt (BV 5024), l'Avda. Gaudí i l'Avda. Roma, i al sud pel sòl urbà consolidat (13d) fins al Torrent Catells

Superfície Total Sector: (A1). 22.120 m² + (A2). 26.746 m² = **48.875,40 m²**

2. Objectius

a. Donar continuïtat a la xarxa del sistema urbanístic de comunicacions viàries, en particular:

- L'Avinguda d'Antoni Gaudí fins al Torrent Castells
- El carrer de l'Abat Oliba i l'Avda. Roma fins a l'Avda. Gaudí.
- El carrer d'Aribau fins a la perllongació del c/Abat Oliba.

b. Agrupar el sòl per a equipaments que, juntament amb el P.P.1, permetí la construcció d'una gran àrea per aquest destí.

c. S'agruparan les zones verdes en àrees alineades a l'Avinguda d'Antoni Gaudí, a la prolongació de l'Avinguda Roma, i al vial de continuació del carrer Barri Banyeres.

d. Completar les illes residencials creant una gran àrea residencial nova al voltant de Can Torrents, i una altra al costat del Barri Banyeres, per damunt dels equipaments.

3. Condicions de gestió i execució

a. El Pla Parcial delimitarà els polígons de gestió que es considerin necessaris, que s'executaran pel sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

b. El desenvolupament d'aquest sector comportarà que els propietaris que hi estan inclosos, es facin càrrec dels costos d'execució dels sistemes urbanístics d'espais lliures públics i vials.

c. Es re-urbanitzarà el tram del carrer d'Antoni Gaudí que es troba fora del Pla Parcial.

d. Es construirà un equipament d'un 600m², dins o fora de l'àmbit del Pla Parcial.



SÒL URBANITZABLE DELIMITAT (D) INDUSTRIAL DE PONENT
P.P.3 (Pla Parcial N° 3)
Torrent Malet

1. Àmbit.

El sòl es correspon amb l'àmbit del Pla Parcial Industrial del Torrent Malet (PP2) que fou aprovat definitivament per la CTUB en data 15/12/2004.

Superfície Total Sector _____ **29.565'08 m²**

2. Objectius

La delimitació d'aquest sector té com a únic objectiu garantir l'execució de les determinacions del Pla Parcial Industrial del Torrent Malet, aprovat definitivament per la CTUB en data 15/12/2004.

3. Condicions de gestió i execució

- El projecte de reparcel·lació va ser aprovat definitivament per la Junta de Govern Local de data 1 de juny de 2006 i inscrit al Registre de la propietat en data 07 de desembre de 2006

El projecte d'urbanització va ser aprovat definitivament en data 8 d'octubre de 2008 i es troba pendent d'execució.

8.4 Sòl No Urbanitzable

3938

L'art.32 del Decret legislatiu 1/2005 estableix quins són els sòls que el POUM ha de considerar no urbanitzables.

A Premià de Mar gairebé no hi ha terrenys d'aquest tipus ja que tots els terrenys estan inclosos en sòl urbà o en sòls urbanitzables.

L'únic espai no urbanitzable, inadequat al desenvolupament urbà perquè pertany a una unitat morfològica agrícola de superior entitat situada, però, majoritàriament en els termes municipals de Premià de Dalt i de Vilassar de Mar, és l'estreta franja de sòl agrícola entre el Camí de Can França i la CN-II en el límit amb el terme de Vilassar de Mar. La superfície d'aquesta franja és 13.858m².

Aquesta àrea ha estat classificada com a sòl NO URBANITZABLE COSTANER C2 pel Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).



8.5 Quadre sinòptic general. Quadre nº 4

	SISTEMES GENERALS	1.206.694
1	COMUNICACIONS	
	VIÀRIES	505.518
	FERROVIÀRIES	36.598
	PORTUÀRIES	180.006
2	HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS	780
3	INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS	0
4	ESPAIS LLIURES	160.348
	PLATGES	117.100
5	EQUIPAMENTS COMUNITARIS	172.039
6	HIDROLÒGIC	34.305
	SÒL URBÀ	786.841
©	CONSOLIDAT	716.629
	...	
	CO1. Sant Francesc - Camí Ral	900
	CO2. Can Burra	1.246
	CO3. La Salle	17.686
NC	NO CONSOLIDAT	70.212
	PMU1. Sanpere iAVINGUDA ROMA	14.945
	PMU2. Can Batlle	10.487
	PMU3. Can Faya	4.134
	PMU4. Camí del Mig - Torrent Malet	3.402
	PA1. Triginer - Metalogènia	19.341
	PA2. Banyeres	9.657
	PA3. Tarter-Fornells	2.221
	PA4. Escoda	1.649
	PA5. Gran Via Nord	2.665
	PA6. Tarter - Fornells	1.711
	SÒL NO URBANITZABLE	13.544
20	SNU-C2 COSTANER (PDUSC)	13.544
21	AGRÍCOLA PROTEGIT	0
	SÒL URBANITZABLE	178.177
D	DELIMITAT	
	PP1. Companys, Monturiol i Torrent Castells	99.737
	PP2. Can Torrents	48.875
	PP3. Torrent Malet	29.565
	TOTAL SÒL (SU+SUB+SNU)	978.562
	TOTAL SÒL Premià de Mar	1.853.845
	TOTAL SÒL Premià de Mar + Platja i Port	2.150.951

8.6 Característiques de les intervencions en sòl urbanitzable delimitat (D) i en sòl urbà no consolidat (NC). Quadre nº 5.

Quadre nº5					QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES DE LES INTERVENCIIONS QUE ES PROPOSEN EN SÒLS URBANITZABLES DELIMITATS (D) I URBANS NO CONSOLIDATS (NC)																													
CLASSE	SECTOR	SÒL m2	CE/BRUT m2st/m2sòl	SOSTRE m2	PARÀMETRES GENERALS				PARAMETRES ESPECIFICS										HABITATGE DOTACIONAL PÚBLIC															
					SÒL SISTEMES URBANÍSTICS		SÒL AMB APROFITAMENT URBANÍSTIC		SISTEMES				RESIDENCIAL TOTAL							ZONES														
									VIALITAT		ESPAIS LLIURES		EQUIP.				HPO (20+10%)					COMERCIAL/TERCIARI												
					%	Superficie	%	Superficie	%	m2/sòl	%	m2/sòl	%	m2/sòl	m2 st.	%	m2 sòl	m2 st.		IEN	num.hab	Den	m2 st.	num.hab	Den	%	m2 sòl	m2 st.	IEN	%	m2 sòl	m2 st.	IEN	%
(D)	PP1	99.737	0,520	51.863	64,00%	63.832	36,00%	35.905	31,00%	30.918	21,00%	20.945	12,00%	11.968	*	-	-	-	-	-	-	-	29,40%	29.479	35.375	1,20	7,00%	6.870	17.175	2,50	-	-		
(D)	PP2	48.875	0,557	27.230	58,95%	28.814	40,85%	19.968	25,58%	12.502	10,68%	5.220	21,30%	10.410	*	45,85%	19.968	26.322	-	300	0	9.985	120	0	-	-	-	-	13,43%	6.564	908	-	1,60%	782
(D)	PP3	29.565	0,636	18.803	57,52%	17.005	42,48%	12.559	36,08%	10.667	13,57%	4.012	7,87%	2.327	*	-	-	-	-	-	-	-	28,48%	8.420	-	-	-	14,00%	4.139	-	-	-	-	
Total	(D)	178.177		97.897	61,54%	109.651	38,41%	68.433	30%	54.088	17%	30.177	14%	24.706		11%	19.968	26.322		300	0	9.985	120	0	21%	37.899	35.375		10,15%	17.573	18.083		0,44%	782
(NC)	PMU1	14.945	0,508	7.596	74,31%	11.105	25,69%	3.840	8,06%	1.205	49,11%	7.339	17,14%	2.562	-	25,69%	3.840	7.596	1,98	71	0	2.279	28	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PMU2	10.487	0,600	6.292	55,08%	5.776	44,92%	4.711	13,00%	1.363	30,00%	3.146	12,00%	1.258	-	44,92%	4.711	6.292	1,34	54	0	2.307	26	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PMU3	4.134	0,400	1.654	11,32%	468	88,68%	3.666	11,32%	468	-	-	-	-	-	88,68%	3.666	1.654	0,45	12	0	302	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PMU4	3.402	0,875	2.976	27,10%	922	72,90%	2.480	27,10%	922	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72,90%	2.480	2.976	1,20	-	-	-	-	-
(NC)	PA1	19.341	0,804	15.546	37,68%	7.287	62,32%	12.054	4,76%	920	32,92%	6.367	-	-	-	7,91%	1.530	918	0,60	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PA2	9.657	0,730	7.050	43,12%	4.164	56,88%	5.493	32,94%	3.181	6,01%	580	4,17%	403	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56,88%	5.493	7.050	1,28	-	-	-	-	-	
(NC)	PA3	2.221	0,603	1.340	18,37%	408	81,63%	1.813	18,37%	408	-	-	-	-	-	81,63%	1.813	1.340	0,74	13	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PA4	1.649	1,794	2.959	19,41%	320	80,59%	1.329	19,41%	320	-	-	-	-	1.630	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PA5	2.665	1,486	3.960	42,89%	1.143	57,11%	1.522	14,41%	384	17,49%	466	10,75%	287	-	57,11%	1.522	1.580	1,04	20	0	568	8	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(NC)	PA6	1.712	0,800	1.369	8,41%	144	91,59%	1.568	8,41%	144	-	-	-	-	-	91,59%	1.568	1.369	0,87	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	(NC)	70.213		50.742	45,20%	31.737	54,80%	38.476	13,27%	9.315	25,49%	17.899	6,42%	4.510		24,33%	17.082	19.380		176	0	5.456	66	0	11,36%	7.973	10.026		19,05%	13.375	18.317		0,00%	0
Total (D)+(NC)		248.390		148.638	56,92%	141.388	43,04%	106.908		63.403		48.075		29.215			37.050	45.702		476	0	15.441	186	0		45.872	45.401			30.948	36.400			782

9 Justificació de l'observança de l'objectiu d'un desenvolupament urbanístic sostenible

Com a conclusió de l'informe d'avaluació ambiental del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es proposen una sèrie de mesures. Aquestes mesures es poden dividir en quatre blocs:

- 1) Aquelles que constitueixen recomanacions a tenir en compte en les diverses actuacions que realitzi l'ajuntament i que es recullen expressament en aquesta Memòria.
- 2) Aquelles que es poden traslladar directament a la normativa del POUM.
- 3) Aquelles que han de ser regulades en les corresponents ordenances.
- 4) Aquelles que resulten de la directa aplicació de la legislació sectorial.

1. RECOMANACIONS

Pel que fa a la tipologia edificatòria:

- Minimitzar la creació d'oferta de segona residència i, en general, models basats en el consum de sòl.
- Fomentar el reciclatge dels teixits urbans existents.
- Minimitzar la tipologia d'habitatge unifamiliar aïllat.
- Preveure oferta de vivenda plurifamiliar.

Pel que fa al cicle de l'aigua:

- Caldrà vetllar per part del òrgans competents per a dotar d'infraestructures eficients de sanejament públic, i que siguin capaces de cobrir tota la demanda.
- Elaborar un Pla d'estalvi d'aigua per tot el municipi, per tal de fomentar una disminució del consum d'aquest recurs escàs.
- Elaborar un pla per fer una xarxa separativa d'aigües pluvials i residuals en les noves zones industrials i urbanes.
- Aplicar sistemes estalviadors d'aigua a totes les infraestructures municipals.
- Fomentar la jardineria mediterrània, adaptada als sòls i al clima local, mitjançant la implantació d'espècies amb baixes necessitats hídriques, manteniment i



tractaments tant en les zones industrials com residencials, incloent jardins privats.

- Fomentar la construcció de cisternes o altres sistemes de recollida i aprofitament de les aigües de pluja per al reg de parcs i jardins tant públics com privats.
- Fomentar la instal·lació de sistemes de reg eficients i d'estalvi d'aigua.
- Potenciar que les noves indústries tinguin sistemes de sanejament propis, en aquelles tipologies que pel seu tamany i incidència ambiental ho aconsellin.

3942

Pel que fa a les pràctiques ambientals:

- Fomentar les bones pràctiques ambientals tant a nivell industrial com residencial i urbà.
- Potenciar la recollida selectiva en origen.

Pel que fa a la circulació i al transport:

- Potenciar el transport públic
- Fomentar les vies de comunicació permeables.
- S'utilitzaran, sempre que sigui possible, els camins i vials existents, no procedint a l'obertura de nous camins excepte en cas de que sigui estrictament necessari.
- Fomentar el transport públic interurbà, coordinant amb els municipis veïns el transport, sobretot per accedir a les platges.
- Potenciar el carril bici interurbà, i mantenir o crear vies segures per ciclistes que permetin desplaçar-se pel terme municipal i cap a municipis adjacents, especialment en els àmbits de nova creació.

2. NORMATIVA POUM

- a) Es limitarà la pavimentació dels espais privats lliures d'edificació.
- b) En els corresponents plans derivats s'inclouran criteris per tal que el tipus de material, el color i les formes de les edificacions s'integraran de la millor manera al paisatge per reduir l'impacte paisatgístic.
- c) Es contemplarà el disseny soterrat de les noves infraestructures energètiques i de telecomunicacions.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

- d) Regular la incorporació en el planejament derivat de criteris de racionalització i reducció del consum d'aigua potable, especialment per aquells usos on és menys indispensable.
- e) Els diferents planejaments derivats han d'incorporar les solucions als problemes coneguts de reflux de la xarxa de sanejament, concretades en el Pla Director de Sanejament.

3. ORDENANCES MUNICIPALS

Les ordenances municipals (d'edificació, energies renovables, sorolls, etc....) hauran de concretar les següents mesures:

- a) S'hauran d'aplicar les mesures tècniques adients per minimitzar l'emissió de gasos i pols en dies de forts vents. En cas de que aquestes no siguin suficients recomanar la paralització de les obres.
- b) Regular la implantació d'energia solar tèrmica i fotovoltaica a les noves construccions.
- c) Potenciar l'ús d'energies renovables en les zones residencials i d'equipaments mitjançant ordenança municipal que incorpori les directrius del Decret 21/2006 d'eficiència.
- d) Disseny de la nova xarxa urbana de tal manera que permeti la construcció bioclimàtica dels habitatges, així com els paràmetres d'eficiència relatius als materials i sistemes constructius (Decret 21/2006).
- e) Disseny de les noves edificacions i equipaments amb criteris bioclimàtics així com els paràmetres d'eficiència relatius als materials i sistemes constructius (Decret 21/2006).
- f) Caldrà delimitar els espais verds, evitar-ne el pas de maquinària pesant i evitar-ne l'apilonament de materials.
- g) La nova xarxa de sanejament es dissenyarà amb un reforçament de les canalitzacions contra possibles pèrdues. Tant mateix la xarxa municipal de sanejament haurà de ser separadora, i l'aigua de primera pluja, per la seva càrrega contaminant, haurà de ser conduïda al sistema de sanejament mitjançant sobreeixidors.
- h) Les zones verdes es situaran on el sòl sigui més permeable o bé s'establiran els mecanismes tecnològics necessaris per retornar les aigües al subsòl.

- i) Es potenciarien les places arbrades i amb vegetació.
- j) Els projectes d'urbanització hauran de preveure la gestió adequada per a la conducció de les aigües pluvials.
- k) S'empraran espècies autòctones a l'hora de definir les comunitats vegetals a plantar a les zones verdes.
- l) Un cop finalitzades les obres es procedirà a la restauració edàfica i vegetal de les àrees objecte d'ocupació temporal.
- m) S'hauran de mantenir els exemplars aïllats i els arbres monumentals o d'interès locals existents.
- n) Les terres i les runes com la resta de materials de l'obra en cas que s'hagin d'apilonar provisionalment, s'ubicaran fora de les zones amb vegetació.
- o) Potenciar la jardineria mediterrània tant en espais públics com en espais privats lliures d'edificació.
- p) Les unitats que generin més soroll durant la fase de construcció (moviments de terres, ús de radials, trànsit de maquinària pesant, etc.....) s'efectuaran en horari diürn, evitant possibles molèsties als veïns.
- q) Les obres més sorolloses s'executaran fora del període de cria de les aus nidificants de la zona, en concret, caldrà tenir en compte l'impacte de les obres a tota la zona de la Platja de Llevant en la qual des de fa un temps s'està realitzant un estudi d'anidació del corriol camanegre.
- r) Caldrà adoptar paviments de materials absorbents sempre que sigui possible.
- s) Utilització d'espècies arbòries com a pantalla acústica.
- t) Es procedirà a delimitar els espais verds, que és on hi pot haver més riquesa de microfauna, evitar-ne el pas de maquinària pesant i evitar-ne l'apilonament de materials.
- u) S'evitarà l'ús de materials reflectants en les cobertes.
- v) En finalitzar la fase de construcció, es farà una neteja general de les rodalies per tal de no deixar restes de materials emprats en les diferents obres, ni restes de terres i roca excedents.
- w) Potenciar la instal·lació de sistemes d'estalvi d'aigua (polsadors automàtics, WC amb doble polsador,.....).
- x) Es potenciarà la instal·lació de sistemes d'estalvi d'aigua (posadors automàtics, WC amb doble polsador.....).
- y) Aprovar el mapa acústic del municipi i la ordenança municipal de sorolls (en elaboració).



z) Seguir les directrius de l'estudi acústic a l'hora de gestionar el trànsit interurbà.

4. LEGISLACIÓ SECTORIAL

- a) Vetllar pel correcte compliment de la normativa sectorial de contaminació atmosfèrica.
- b) Adoptar les mesures exposades al Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.
- c) En aplicació de la legislació ambiental, exigir la pavimentació de zones que presentin risc de vessaments.
- d) Enllumenat exterior adaptat a les condicions de la llei i reglament que regula enllumenament per a la protecció del medi nocturn.

10 Pla de Mobilitat del municipi

Les propostes del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal per a l'assoliment d'una mobilitat sostenible, han estat redactades amb conformitat a 'l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada' presentat el Febrer del 2008 i tenint en compte el que determina el Decret 344/2006 de 19 de setembre. Aquest estudi s'incorpora com a annex número 2. La seva formalització ha avaluat l'increment potencial dels desplaçaments 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 a bicicleta o a peu.

Circulació vehicles rodats - Xarxa viària bàsica

En el POUM es proposa completar la xarxa viària bàsica del municipi de manera que tant en el sentit longitudinal (paral·lel a la costa) com en el transversal (perpendicular a la costa) és possible establir un sistema de transport públic urbà a l'escala de les necessitats del municipi.

Aparcament

Els aparcaments públics han de tenir la funció de resoldre l'aparcament dels residents que no en disposin en els seus edificis i com aparcaments dissuasoris pels visitants. En aquest sentit l'estudi de mobilitat proposa una sèrie d'aparcaments en diferents àmbits del municipi.

Circulació de vianants – Espai col·lectiu estructurador

Per incrementar l'efecte positiu de l'execució dels espais lliures i dels equipaments cal dotar el municipi d'un sistema d'eixos cívics que n'estructurin i articulin les parts. Un eix cívic o estructurador ha de ser el suport de l'activitat urbana: recorreguts peatonals, parcs, equipaments, comerç i serveis.

Aquest sistema ha de donar continuïtat cívica al municipi, reforçant els recorreguts peatonals i el seu caràcter de suport d'activitats terciàries i col·lectives. Així el Pla incorpora en la seva normativa l'obligatorietat de l'ús no residencial en les plantes baixes de les zones d'eixample, excepte en el cas que es tracti d'habitatges adaptats per a persones amb disminució o mobilitat reduïda.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

El transport públic

Premià de Mar és un municipi ben comunicat i disposa de diferents medis de transport públic:

- 9 Transport ferroviari: rodalies Renfe.
- 10 Línies d'autobusos interurbans.
- 11 Línia d'autobús interna i de relació amb Premià de Dalt, municipi amb el qual existeix una real continuïtat urbana.
- 12 Servei de taxis.

El servei de transport públic (bus) s'organitza en dues línies que segueixen recorreguts anulars, en general, en un sol sentit de la marxa. Un dels anells segueix la direcció paral·lela a la costa (Gran Via i Camí Ral); l'altre perpendicular a la costa, en direcció a Premià de Dalt, passa per les dues carreteres BV-5023 i BV-5024. Els dos anells passen per l'estació de ferrocarril.

En el moment que es completi la xarxa viària en l'execució dels Plans Parciais 1 i 2 s'allargaran els circuits cap a ponent del terme municipal.

(En el plànol S05 es representa la xarxa bàsica de comunicacions i transport públic.)

11 Pla Especial de protecció del Patrimoni

Aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal 2006, en aplicació d'allò previst a l'article 59 del Decret legislatiu 1/2005, incorpora el Catàleg de béns a protegir i estableix la seva normativa reguladora, sobre la base del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Ambiental i Històric de Premià de Mar, aprovat definitivament el 20 de juny de 2001.

Així mateix, el POUM introdueix modificacions respecte l'ordenació anterior pel que fa als següents aspectes:

- Adequació de les claus urbanístiques que figuren en els documents del Pla Especial (Fitxes i memòria) a les noves claus urbanístiques del POUM. L'abast d'aquesta adequació és el següent:

Quadre d'equivalències de claus urbanístiques:

PG 1991	POUM
6	4
7	5
8	13d
9	1
17	Protecció (P)

Relació de fitxes modificades:

2B, 5B, 11B, 13B, 18B, 19B, 20B, 21B, 22B, 23B, 24B, 26B, 27B, 30B, 32B, 33B, 34B, 35B i 36B.

Fitxa	Modificació:
2B	7 ---5. Fàbrica Lió
5B	7 ---5. Propagadora del gas
11B	17 ---5. L'amistat
13B	17 + 8 --- 13d. Can Batlle
18B	15c ---13d. Can Tarter
19B	17 + 8 --- 13d. Masia Ribas
20B	17 + 8 --- 13d. Can Fayà
21B	17 + 11a --- 13d. Can Sagalés
22B	17 + 14b --- 13d (Edifici i jardí) + 4 (Camí d'accés). Can Malet
23B	7 + 6 --- 5. Can Salomó
24B	13c ---5. Can Maristany
26B	17 + 8 --- 13d. Can Pou
27B	17 + 8 --- 13d. Can Fontanills



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

30B	12 ---12b. Habitatges al c/eixample 31-33
32B	17 + 13 ---13c. Habitatge unifamiliar al c/capitans de mar 4
33B	Llistat PHA ---10. Sant Cristòfol 49
34B	Llistat PHA ---10. Prat de la Riba 7
35B	Llistat PHA ---10. Àngel Guimerà 3,5 i 7
36B	Llistat PHA ---10. Sant Agustí 38 -40

- Descatalogació de dues masies del Camí del Mig:

- o Masia "A"
- o Masia "B", Can Colomer.

Aquestes dues masies, en el text del POUM aprovat provisionalment, constaven suprimides del Catàleg. No obstant això, atès que no s'havia tramitat el preceptiu expedient previ de descatalogació, tornen a incorporar-se al Catàleg, si bé amb la precisió de què en l'actualitat està en tràmit la seva descatalogació.

La descatalogació es justifica pel nou caràcter de via de comunicació que haurà d'assolir el Camí del Mig i la transformació del sòl no urbanitzable rural a sòl urbanitzable industrial de tot l'entorn de les masies "A" i "B" que passarien a ser edificacions aïllades enmig d'un carrer. La progressiva desaparició de l'entorn agrari i el poc valor arquitectònic justifica la conveniència de la proposta. En efecte:

- o Desapareixeran les àrees agrícoles que les envoltaven, tant a Premià de Mar (PP1 industrial) com a Premià de Dalt (Polígon Industrial "La Suïssa" totalment urbanitzat).
- o En la fitxa 29B2 del Pla Especial s'afirma textualment que *"el valor arquitectònic d'aquestes masies és escàs"*.
- o En la nova situació no té sentit mantenir unes construccions que tot i ser, en el passat, *"fites d'identitat en el territori o testimoni d'una manera de fer"*, d'ara endavant no seran altre cosa que un destorb en la configuració del futur Camí del Mig.
- o L'eix del Camí del Mig és la partió entre els termes municipals dels dos Premià. Per la banda de Premià de Dalt, la urbanització del Polígon industrial "La Suïssa" ha consolidat definitivament l'alineació nord del Camí que es projecta de 15m. d'amplada. La part que correspondria a Premià de Mar està manifestament ocupada per les dues Masies que ara es proposa eliminar del catàleg.

Considerant tot l'anterior, l'ordenació del sector PP1 s'ha establert amb la previsió de la descatalogació de les esmentades masies, però condicionant la seva efectivitat a la resolució de l'expedient de descatalogació actualment en tràmit.

- Modificació fitxa número 30 "Edificis carrer Eixample núms. 31-33", segons conveni aprovat pel Ple Municipal el 27 de maig de 2002.

- Declaració de les restes arqueològiques romanes d'Horta Farrerons com a bé cultural d'interès local (BCIL) i modificació de la fitxa corresponent (A-28).

En la fitxa A-28 del Pla Especial s'havia delimitat un espai de protecció arqueològica (EPA). Remogut el subsòl, s'han localitzat restes de la vil·la romana de Can Farrerons declarat Bé Cultural d'Interès Local per Acord aprovat pel Ple Municipal el 15 d'octubre de 2003.

- Modificació de les condicions establertes a la unitat catalogada "Masia Ribes".

A la memòria es suggeria "que la unitat catalogada de la Masia Ribas sigui en un termini més menys breu i tenint en compte la capacitat pressupostària de l'Administració, un espai per a la ciutadania, que resolgui la greu mancança d'espais públics de Premià de Mar. En aquesta línia es considerarà interessant l'adquisició voluntària de la finca... o la inclusió... en qualsevol dels instruments que la legislació vigent admet com a legitimadors a efectes d'una futura expropiació".

Sense rebaixar en cap cas les condicions de protecció com a bé cultural d'interès local (BCIL) que estableix el Pla Especial per la unitat catalogada de la Masia Ribas (fitxa 19), l'Ajuntament, en la dificultat de poder tenir la capacitat pressupostària per adquirir la finca i reconvertir-la en equipament públic, pretén permetre la rehabilitació privada amb l'eliminació d'aquests apartats de la memòria. En qualsevol cas, es proposa mantenir els continguts de la fitxa del catàleg pel que fa al manteniment de l'edifici (estructura, composició, disseny i acabats de les façanes) i del jardí.

- Fitxes Arqueològiques

Es rectifiquen en el següent sentit:

A-08. Actualització de dades.

A-28. Actualització de dades, declaració BCIL.

A-29. Fitxa de nova creació.



A-30, A-31 i A-32. Renumeració.

12 Índex de plànols

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

SÈRIE I I 01. TOPOGRÀFIC BASE

PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

SÈRIE C	Classificació del sòl	1:5000
	C1. Ordenació estructural	1:5000
SÈRIE Q	Qualificacions del sòl	1:2000
	Q1. Qualificació del sòl	1:2000
	Q1.1 – Q1.12 Qualificació del sòl	1:1000
	Q2. Equipaments i zones verdes	1:4000
SÈRIE S	Xarxes de serveis	1:5000
	S1. Abastament i distribució aigua	1:5000
	S2. Sanejament	1:5000
	S3. Energia elèctrica	1:5000
	S4. Abastament i distribució de gas	1:5000
	S5. Comunicacions	1:5000
	S6. Telecomunicacions	1:5000

DILIGÈNCIA DIGITAL

Per fer constar que les pàgines 3947 a 3952 d'aquest document han estat extretes, ja que contenen documentació pròpiament administrativa amb dades de caràcter personal.

20.09.2010
Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya

14 Annex 2

Estudi d'avaluació de la Mobilitat generada



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada és un treball de recerca que té com a objectiu principal determinar el nivell de mobilitat que es genera a partir de l'ús dels espais públics i dels serveis que ofereixen. Per a això, s'ha realitzat una sèrie d'observacions i entrevistes amb els usuaris dels espais, així com s'ha analitzat la informació disponible sobre els serveis i les instal·lacions dels espais.

EQUIP REDACTOR

Ole Thorson
Enginyer de camins, canals i ports

Laura Amador
Geògrafa

Manuel Zurera
Delineant

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA i sota la direcció d'Ole Thorson, Dr. Enginyer de camins, canals i ports.



Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	OT
Data	03-10-2007



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. INTRODUCCIÓ.....	1
1.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS	1
1.2. ÀMBIT D'ESTUDI.....	2
1.3. ÀMBITS DEL POUM	4
2. DADES BÀSIQUES.....	5
2.1. DADES DEMOGRÀFIQUES.....	5
2.2. DADES DE MOBILITAT	5
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	8
3.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA.....	8
3.2. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS	9
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	9
3.4. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA	11
3.5. INDICADORS DE GÈNERE.....	12
4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	13
4.1. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS.....	13
4.2. DISTRIBUCIÓ MODAL	14
4.3. REPARTIMENT TERRITORIAL.....	16
5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA	17
6. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES	19
6.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	19
6.2. XARXA BÀSICA.....	20
6.3. XARXA DE VIANANTS I DE BICICLETES.....	26
7. RESUM	29

ANNEX: TEXT DEL DECRET 344/2006

PLÀNOLS

PLÀNOL 1: ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL POUM

PLÀNOL 2: XARXA VIÀRIA PRINCIPAL

PLÀNOL 3: OFERTA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC

PLÀNOL 4: REPARTIMENT TERRITORIAL DELS DESPLAÇAMENTS

PLÀNOL 5: MOBILITAT GENERADA PER TIPUS D'ÚS

PLÀNOL 6: PROPOSTA DE XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

PLÀNOL 7: PROPOSTES EN LA DE XARXA VIÀRIA I APARCAMENT

PLÀNOL 8: PROPOSTA DE XARXA DE VIANANTS I BICICLETES

1. INTRODUCCIÓ

La *Llei 9/2003 de la mobilitat* estableix un nou marc que afecta les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i la planificació de l'ús del sòl. Aspectes com el transport públic, les externalitats de la mobilitat i la seguretat viària són exigències ja en el moment de realitzar o revisar els plans urbanístics.

La seva formalització es troba en l'*Estudi d'avaluació de la mobilitat generada*, que ha d'avaluar l'increment potencial de desplaçaments 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 en bicicleta o a peu. Així mateix, ha de valorar la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

El decret 344/2006, de 19 de setembre, complementa la llei de la mobilitat i regula els continguts dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

També el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona marca una línia d'actuació, remarcant un creixement menor de l'ús del vehicle privat.

1.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS

El present estudi és un avanç, fruit de la revisió feta l'any 2002 del POUM de Premià de Mar, el qual es troba en procés de tramitació i adaptació al nou marc legal i a les directives que d'aquest se'n desprenen.

En aquest sentit, un dels àmbits sectorials a contemplar en el planejament és el de la mobilitat, en una doble vessant:

- Adequació a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Diagnosi de mobilitat encaminada a la confecció de propostes d'actuació amb l'objectiu d'optimitzar el sistema de mobilitat en tots els seus aspectes.

És particularment necessària la valoració de les possibilitats de la vialitat (capacitat, accessibilitats, aparcament, etc.) per al disseny de les alternatives d'ordenació aplicables en clau de sostenibilitat i eficiència.

En definitiva, aquesta diagnosi del planejament municipal implica diverses novetats de gran transcendència per a la mobilitat futura: noves zones d'expansió urbana i llurs equipaments, així com les peces encara no



desenvolupades o pendents d'aprovació, que generaran una sèrie de nous fluxos de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport als quals cal donar la millor possible de les solucions.

Per tant, els objectius principals són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del POUM, tant de la part consolidada com dels nous sectors residencials, comercials, industrials i d'equipaments a desenvolupar.
- Estimar la mobilitat que generarà.
- Identificar els principals recorreguts d'accés i de sortida a les diverses àrees principals de generació de desplaçaments, que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments per a una possible major implicació del transport públic i d'altres mitjans sostenibles no contaminants (a peu, bici, etc.).
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del diversos sectors del municipi i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Dissenyar les propostes d'actuació convenients.

Per a assolir aquests objectius es consideraran les dades a disposició i es durà a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

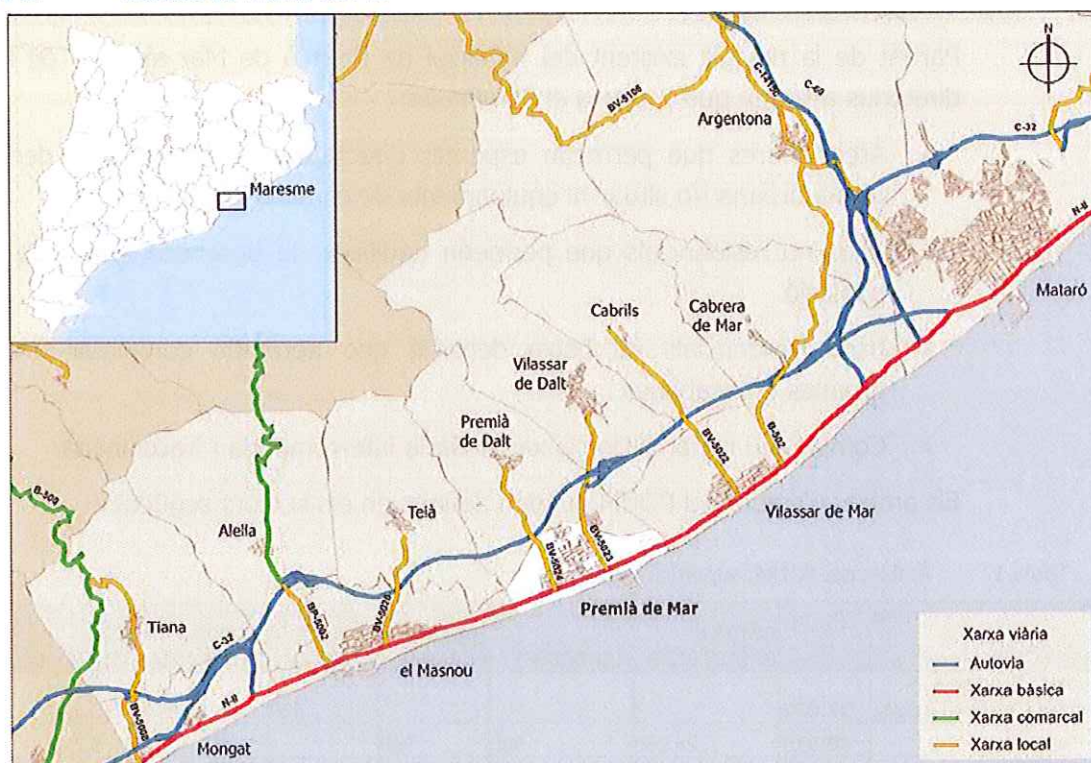
Aquest treball es planteja des d'una visió sostenible del creixement urbà i de l'ordenació del territori. Així, es proposaran mesures que conjuguin les necessitats atenent a criteris de sostenibilitat i a la satisfacció de les demandes de mobilitat.

Premià de Mar ha esgotat pràcticament el seu sòl i a través del POUM proposa vies alternatives de creixement amb un menor consum de sòl. Les actuacions proposades afecten unes 20 hectàrees, 10 de les quals estan destinades al desenvolupament industrial a la banda sud-oest del municipi.

1.2. ÀMBIT D'ESTUDI

Premià de Mar se situa a la comarca del Maresme, dins de la província de Barcelona. S'ubica a la banda meridional de la Serralada Litoral, essent un municipi costaner amb 2,82 Km de front marítim i 1,92 km² de superfície. Premià de Mar limita amb els municipis de Vilassar de Mar, Premià de Dalt, El Masnou i Teià.

Imatge 1. Situació de Premià de Mar



L'evolució demogràfica de Premià està estretament lligada a la de la Regió Metropolitana de Barcelona. L'escenari màxim que es preveu per al 2015 segons l'informe de "Previsió de demanda residencial" redactat pel Centre d'Estudis Demogràfics de la Universitat Autònoma de Barcelona és de 30.159 habitants. Un creixement del 8,25% sobre la població del 2006.

Pel que fa a densitat de població, Premià de Mar ocupa la cinquena posició en el rànquing de municipis de Catalunya més densament poblats, amb 14.421 hab/Km².

Premià es localitza proper a dues importants vies de comunicació: la carretera N-II i l'autopista C-32, vies que transcorren longitudinalment per la banda sud i nord del municipi. Com a vies de comunicació amb els municipis de la banda de muntanya de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt hi ha les carreteres BV-5023 i BV-5024.

Premià de Mar és avui una ciutat d'edificació compacta, on el sòl no urbanitzable agrícola no arriba al 1% de la superfície del Terme Municipal i el sòl industrial no passa del 3%, dedicant-se casi exclusivament a ser un municipi de caràcter residencial.

1.3. ÀMBITS DEL POUM

Partint de la realitat existent del municipi de Premià de Mar algunes de les directrius a seguir que proposa el POUM són:

- Àrees lliures que permetin esponjar directament o indirecta la densa trama urbana i/o situar-hi equipaments de caràcter extensiu
- Usos no residencials que permetin equilibrar la base econòmica de la població
- Usos residencials de baixa densitat que permetin completar àrees urbanes no acabades
- Completar i racionalitzar la xarxa viària interrompuda i fraccionada

Els àmbits d'estudi del POUM queden definits en els sectors següents:

Taula 1. Àmbits del POUM: superfícies i sostres

	NOM SECTOR	m ²	SOSTRE RESIDÈNCIA	HABITATGE	SOSTRE COMERÇ	SOSTRE TERCIARI	SOSTRE INDÚSTRIA	ESPAI LLIURE	EQUIPAMENT
PP1	Industrial. Companys, Monturiol i Torrent Castells	97.072				400	57.843	10.223	11.613
PP2	Can Torrents	48.875	26.260	300	908			5.218	10.316
PMU1	Can Sanpere - Av. Roma	14.945	7.596	61				7.340	2.562
PMU2	Can Batlle	10.487	6.292	48	1.573			3.146	1.258
PMU3	Can Faya	3.994	1.615	9					
PA1	Triginer - Metal·logènia	19.341	817	1		14.656		4.907	
PA2	Banyeres	9.657					7.050	580	403
PA3	Tarter - Fornells	2.221	1.340	13					
PA4	Escoda	1.649			3.057				1.630
PA5	Gran Via nord	2.045	2.312	10		960			
	TOTAL	210.286	46.232	442	3.810	16.016	64.893	31.414	27.782

Els àmbits estan repartits en àrees molt determinades del Terme Municipal i no es detecta cap gran sector de creixement, però sí una contenció del desenvolupament residencial i un esponjament de l'altíssima densitat de teixits urbans existents. La major part de les actuacions es localitzen a la banda sud-oest del municipi i a zones actualment agrícoles. Aquesta situació augmenta la demanda de trànsit vers la carretera nacional II. Una bona alternativa de comunicació amb el centre pot absorbir la demanda però caldrà una bona connexió amb els laterals de la C-32.

Així doncs, els nous sectors estan continguts en el teixit urbà existent o molt proper a aquest. En les actuacions previstes es troben actuacions relatives a nou sostre industrial, comercial, terciari, residencial i d'equipaments. Al plànol 1 es mostren els sectors en desenvolupament del POUM.

2. DADES BÀSIQUES

2.1. DADES DEMOGRÀFIQUES

El gran creixement demogràfic de Premià de Mar es donà a partir dels anys 50, derivat de la seva expansió industrial.

Posteriorment durant els anys següents i per causa de la crisi industrial dels anys 70, el creixement es va alentir una mica, però continuà en augment.

Des d'aleshores, el ritme de creixement de Premià de Mar s'ha mantingut gràcies a d'altres factors com l'augment del sector de la construcció, les segones residències i l'àrea d'influència que exerceix Barcelona. Actualment hi ha censats 27.860 habitants.

Taula 2. Evolució de la població a Premià de Mar

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Escenari màxim 2015
Població	26.130	26.555	26.889	27.326	27.464	27.653	27.860	30.159

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

2.2. DADES DE MOBILITAT

2.2.1. Motorització

En l'actualitat Premià de Mar presenta un parc mòbil de 15.962 vehicles, cosa que suposa un índex de motorització (IdM), o dit d'una altra manera, una ràtio de 577 vehicles per cada 1.000 habitants. Els turismes representen el 76% del total de vehicles del parc, establint-se una relació de 442 turismes per cada 1.000 habitants. Mentre que a la resta de la comarca del Maresme és de 446 vehicles/1000 habitants.

Taula 3. Evolució del parc de vehicles i de l'índex de motorització de Premià de Mar

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Índex motorització turismes	467	474	470	438	442	442
Índex motorització motos	53	53	51	551	54	58

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya

2.2.2. Mobilitat Total

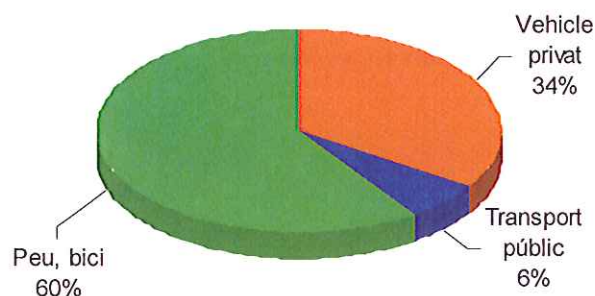
Les dades de la EMQ (Enquesta de la mobilitat quotidiana) per a l'any 2006 indiquen que un 45% de tots els viatges de la Regió Metropolitana de

Barcelona es realitzen en un mitjà de transport no motoritzat (a peu o en bicicleta).

2.2.2.1. Mobilitat interna Obligada al municipi

Les dades més recents de detall municipal relatives a la mobilitat obligada (EMO 2001) indiquen que els desplaçaments interns arriben a ser 3.616 i que l'ús del vehicle privat en el municipi de Premià de Mar té un pes del 34%, mentre que els desplaçaments realitzats a peu arriben al 60%. Els desplaçaments en transport públic suposen un 6% del total (aquestes dades no inclouen la població en edat escolar).

Imatge 2. Distribució modal dels viatges interns (EMO'01)

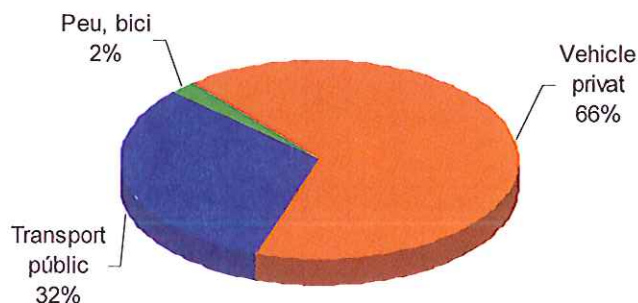


Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001.

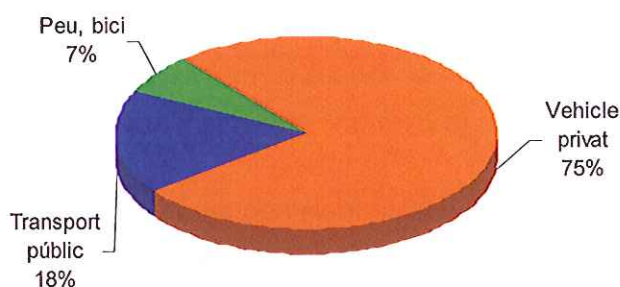
2.2.2.2. Mobilitat externa obligada al municipi

La xifra de viatges que relacionen el municipi de Premià de Mar amb altres municipis és de 10.950 i es realitzen essencialment en automòbil (66% en els generats i 75% en els atrets). Tanmateix, el transport públic té un pes molt més important en els viatges generats en el mateix municipi (32%) que en els atrets (18%).

Imatge 3. Distribució modal dels viatges generats (EMO'01)



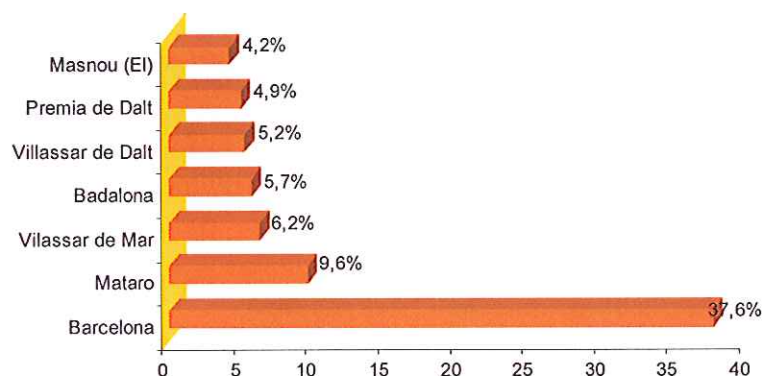
Imatge 4. Distribució modal dels viatges atrets (EMO'01)



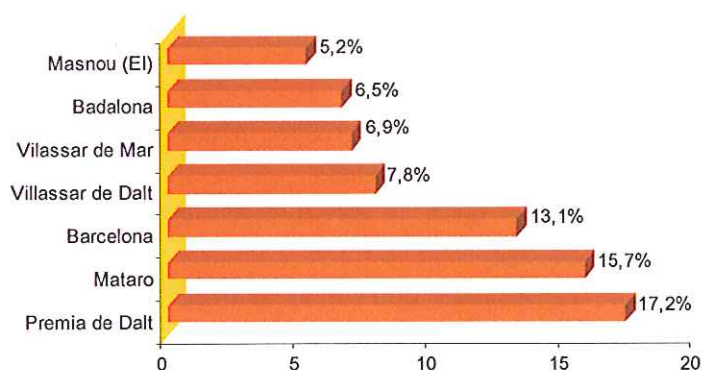
Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001.

Respecte de les relacions amb els municipis de l'entorn, el municipi més important quant a generació de viatges és la capital de la província, Barcelona. En segon terme queda Mataró, seguit de Vilassar de Mar i Badalona. S'ha de destacar, en aquests últims cinc anys, el fort augment d'influència de Mataró i la pèrdua de pes de Badalona.

Imatge 5. Distribució territorial dels viatges generats (EMO'01)



Imatge 6. Distribució territorial dels viatges atrets (EMO'01)



En relació a la mobilitat atreta, destaca els treballadors procedents de Premià de Dalt i seguidament trobem Mataró i Barcelona.

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

3.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

L'entramat de carrers de Premià de Mar es defineix per una xarxa ortogonal, en direccions paral·lela i perpendicular a la costa, configurant illes de diferent grandària.

Aquesta xarxa ortogonal la travessen en diagonal el Torrent de la Fontsana i el Passeig de Circumval·lació. A la trama de carrers perpendiculars a la costa trobem la carretera de Premià de Dalt (BV-5024), la Riera de Premià, el carrer Joan Prim, el carrer Terra Alta i la carretera de Vilassar Dalt (BV-5023). Aquestes vies són les úniques que travessen totalment el compacte urbà. En direcció paral·lela al mar trobem la Gran Via de Lluís Companys i la combinació del Torrent Fontsana més el Camí del Mig que, juntament amb la carretera N-II, travessen tot el Terme Municipal de Premià de Mar. (Vegeu plànol 2 de xarxa viària).

Es disposa de dades d'aforaments de trànsit per a les carreteres N-II, BV-5024 i BV-5023.

	IMD
Carretera N-II	37.000
BV-5024	12.700
BV-5023	22.200

3.1.1. Xarxa bàsica principal (vies ràpides)

- Bàsicament l'autopista de peatge C-32, el corredor del mediterrani que enllaça el Maresme amb Barcelona
- La carretera N-II de França a Madrid discorre paral·lelament a la costa en aquesta població.

3.1.2. Xarxa bàsica secundària

- Vies que connecten els nuclis urbans de Premià de Mar amb les principals poblacions veïnes.
 - Cap al nord, La BV-5024 connecta Premià de Mar amb Premià de Dalt.
 - La BV-5023, que connecta amb Vilassar de Dalt.

3.1.3. Xarxa local principal

- A més de les vies que connecten amb les poblacions veïnes cal destacar en la xarxa viària interior del municipi:

- o La Gran Via de Lluís Companys, el torrent de la Fontsana, el carrer la Plaça, el Passeig de Circumval·lació, la Riera de Premià, el carrer Joan Prim i el Camí del Mig.

3959

3.1.4. Xarxa veïnal

- En un darrer estatus jeràrquic es troben els vials que formen la xarxa viària veïnal i donen accés als garatges i edificis del casc urbà.

3.2. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS

Les propostes dels nous sectors del POUM creen, sobretot, nous desplaçaments al sud i a l'oest del nucli urbà existent. Conseqüentment, les xarxes d'aquesta banda del municipi tindran un cert nombre de desplaçaments nous, de la mateixa manera que altres carrers i avingudes d'aquesta zona.

Les més destacades són la carretera a Premià de Dalt (BV-5024), la Gran Via i l'avinguda Torrent Castells, entre d'altres.

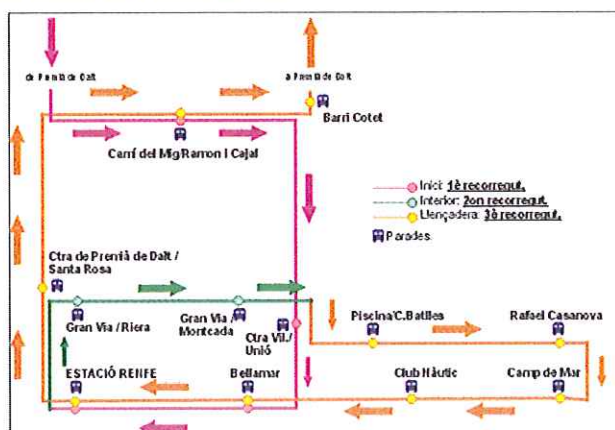
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Els principals mitjans de transport públic que serveixen el nucli de Premià de Mar són una línia d'autobús interna, diverses línies d'autobús interurbanes (dues d'elles nocturnes) i el ferrocarril. Al plànol 6 es veu que gairebé tota la ciutat té cobertura en transport públic.

3.3.1. Autobús intern

S'entén com a autobús intern la línia que uneix Premià de Mar amb Premià de Dalt (línia C-31). Aquest servei, tot i que ofereix un servei interurbà, té característiques diferenciades perquè efectua un recorregut urbà per Premià de Mar, amb més de 10 parades. Aquest bus efectua el seu servei els dies feiners entre les 6:30 i les 21:30 hores, amb una freqüència mitjana de pas de 30 minuts.

Imatge 7. Línia de bus interna de Premià de Mar



Les línies d'autobús, operades per l'empresa Casas, circulen pel nucli urbà comunicant el centre de la vila amb l'estació de ferrocarril i la població de Premià de Dalt.

3.3.2. Autobús Interurbà

Les línies d'autobús interurbanes (dues de les quals són nocturnes), operades totes per l'Empresa Casas, circulen diàriament per la N-II (comunicant Premià de Mar amb els pobles de la Costa Brava) i per la N-II i BV-5023 (amb Vilassar de Dalt).

Les línies es poden dividir entre aquelles que uneixen les poblacions veïnes a Premià de Mar (també amb l'estació de ferrocarril) i aquelles que connecten amb Mataró i Barcelona.

A la taula 4 es recull l'oferta total que permet la connexió del nucli de Premià de Mar amb altres municipis veïns (vegeu plànol 3).

Taula 4. Oferta de transport públic a Premià de Mar

Línia	Dia feiner			
	Exp/sentit	Horari	Freqüència	Poblacions
Premià de Mar – Premià de Dalt (C-14)	30	6.30 –21.15	30'	Premià de Mar i de Dalt
Mataró – Vilassar de Dalt (C-30)	17	6:10 –23:00	60'	Mataró, Cabrera, Vilassar de mar, Vilassar de Dalt i Premià de Mar
Barcelona- Vilassar de Dalt- Premià de Mar (C3/C4)	26	6:30- 22:55	20'	Barcelona, Vilassar de Dalt, Premià de Mar
Mataró – Barcelona (C-10)	32	5:30 –23:00	30'	Mataró, Cabrera, Vilassar de Mar, Premià de Mar, Masnou, Montgat, Badalona, Sant Adrià del Besòs, Barcelona
Blanes – l'Hospitalet (C-1 de RENFE)	106	5:37 –0:33	<10'	Poblacions de la costa
Servei Nocturn:				
Barcelona – Vilassar de Dalt (N81) nocturn	4	1:00 – 4:59	60'	Barcelona, Alella, Masnou, Ocata, Premià de Mar, Premià de Dalt, Cabrils, Vilassar de Dalt
Barcelona - Mataró (N80) nocturn	6	0:50 –5:18	60'	Mataró, Vilassar de Mar, Cabrera, Mataró, Argentona, Premià, Ocata, Masnou, Alella

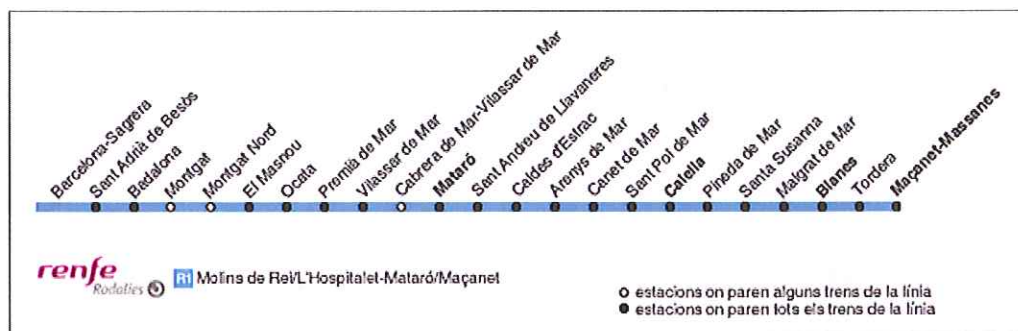
Font: www.mobilitat.net,

Les parades de les línies que circulen des de Barcelona se situen a la carretera N-II i a la carretera de Vilassar de Dalt, segons sigui el seu final. Les parades d'altres punts del nucli urbà corresponen a les línies de connexió amb poblacions properes.

Actualment s'està treballant per tal de millorar la connexió entre parades i la població a l'hora de creuar la carretera N-II.

3.3.3. RENFE Rodalies C1

La línia C1 de Rodalies RENFE, que connecta amb Barcelona, ofereix més de 100 expedicions diàries tant en sentit Mataró-Blanes com en sentit Barcelona-l'Hospitalet. Cal remarcar que l'horari dels primers trens que passen per Premià de Mar és sobre les 5:37 hores del matí, cosa que permetria donar servei als treballadors de les empreses que disposen de torns a partir de les 6h.



3.4. MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

Al municipi de Premià de Mar hi ha actualment els següents trams de carrers del casc antic destinats a vianants:

- el carrer Segle
- el carrer Parròquia de Sant Cristòfol
- el carrer de la Rectoria
- el carrer de la Plaça, en el tram comprès entre el Camí Ral i sota de la Gran Via.
- El carrer de Sant Antoni, en el tram comprès fins al carrer del Nord.
- La Riera de Premià, en el tram comprès entre la Gran Via i el Camí Ral.



- El carrer de Carretera

El Passeig Marítim també es dedica exclusivament a vianants i bicicletes.

A més, es coneix la intenció de dissenyar una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes que aniria per la Gran Via des del Torrent Castells fins al municipi de El Masnou.

3.5. INDICADORS DE SEXE

Un altre aspecte a destacar és el fet que la distribució de la mobilitat segons el mitjà de transport mostra diferències importants depenent del sexe de l'individu. L'enquesta de la mobilitat quotidiana de la regió metropolitana de Barcelona (EMQ) per a l'any 2001 mostra que el 44,8% dels desplaçaments dels homes es realitzen en transport privat davant del 28% dels les dones, el 42,7% dels desplaçaments de les dones es realitzen caminant. S'observa doncs que l'home i la dona realitzen un tipus de mobilitat diferent. Cal tenir en compte aquest fet en la planificació de les xarxes i, com la dona realitza moviments a peu o per mitjans no privats, és recomanable actuar sobre els elements principals dels itineraris que realitza: bona il·luminació als carrers, bon estat dels ferms, parades de bus confortables i ben situades, uns horaris i freqüències de les línies de bus que s'ajustin a les demandes de mobilitat de la dona, etc. Cal destacar que aquest tipus d'actuacions sobre la xarxa faciliten i ajuden no només a la mobilitat de les dones sinó als col·lectius que es desplacen en transport públic i que en són captius: els joves i la gent gran .

4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per a l'estimació de la mobilitat que les noves activitats seran capaces de generar/atraure s'utilitzen els paràmetres que determina el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquests paràmetres de càlcul es mostren a continuació:

Taula 5. Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada

Viatges generats/dia	
Ús d'habitatge	el valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100m ² sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Terciari	15 viatges/100 m ² de sostre
Industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

Font: Decret 344/2006, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

4.1. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS

Cal esmentar que, tal i com s'explicita a l'annex 1 del Decret 344/2006, aquests ràtios mínims podran modificar-se en aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció d'altres valors.

Així doncs, l'aplicació dels paràmetres anteriors a les dades previstes de superfície, sostre construït i habitatges en l'àmbit estudi dona una mobilitat total com segueix:

Taula 6. Mobilitat generada per usos al projecte d'ampliació de Premià de Mar

Activitat	Superfícies	Altres paràmetres	Viatges Totals
Sostre Residencial	46.232	442 habitatges*	3.094
Sostre Comercial	3.810		1.905
Sostre Industrial	64.893		3.245
Sostre Terciari	16.016		2.402
Equipaments	27.782		5.556
Zones verdes	31.414		1.571
TOTAL			17.773

En usos residencials, sempre que es tingui, s'utilitza el nombre d'habitatges per fer el càlcul de generació de viatges.

S'estima la mobilitat generada en un dia tipus seguint les recomanacions del Decret. Així, el nombre total de desplaçaments diaris associats a l'increment de sostres edificables de diversa tipologia serà d'**17.773**.

Al plànol 5 de mobilitat generada per tipus d'ús es mostren els desplaçaments diaris generats per la nova implantació.

4.2. DISTRIBUCIÓ MODAL

Un cop es determina el volum global de desplaçaments per la zona en estudi, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat. Resulta evident que els mitjans de transport que s'utilitzen, com l'índex d'ocupació dels vehicles i el repartiment al llarg del dia, són diversos per a cadascun dels usos i motius de desplaçament.

La tipologia de les actuacions del POUM de Premià de Mar fa valorar aquest repartiment intern/extern de la següent manera:

Gairebé el 60% de les actuacions són de tipus residencial, equipaments, zones verdes i comercial, fet que motiva, principalment, desplaçaments de caire intern. També cal afegir-hi part dels desplaçaments de les tipologies industrial i terciàries (que també seran interns). A partir d'aquest fet, juntament amb els resultats de l'EMO'01, es pot valorar el repartiment dels desplaçaments interns que pot arribar a créixer fins a un **35% de desplaçaments interns i un 65 dels desplaçaments externs**. L'excepció són les tipologies d'equipaments i espais lliures on no es considera una generació/atracció de viatges d'origen extern tan elevada.

Per a realitzar la hipòtesi de repartiment modal dels desplaçaments generats a Premià de Mar s'han avaluat els resultats apareguts a la EMO'01.

Taula 7. Distribució modal utilitzada en els desplaçaments interns

Activitat	% A peu	% Bici	% Bus	% Cotxe	% Moto	% Total
Residencial	55	5	6	30	4	100
Terciari	55	5	6	30	4	100
Comercial	55	5	6	30	4	100
Industrial	40	5	6	45	4	100
Equipaments	86	5	1	5	3	100
Zona Verda	86	5	1	5	3	100

Taula 8. Distribució modal utilitzada en els desplaçaments externs

Activitat	% A peu	% Bici	% Bus/Tren	% Cotxe	% Moto	% Total
Residencial	2	2	32	61	3	100
Terciari	2	2	32	61	3	100
Comercial	2	2	32	61	3	100
Industrial	2	2	32	61	3	100
Equipaments	20	3	30	40	7	100
Zona Verda	20	3	30	40	7	100

De l'aplicació d'aquestes distribucions modals a la mobilitat generada s'obté un flux de desplaçaments totals per a cada mitjà de transport:

Cotxe:	6.464 desplaçaments/dia
Moto:	638 desplaçaments/dia
Transport públic:	3.006 desplaçaments/dia
A peu/bici:	7.664 desplaçaments/dia

En el cas dels desplaçaments en cotxe, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Tal com succeeix amb el repartiment modal, s'apliquen diferents índexs per a la mobilitat generada per cada ús. Els índexs d'ocupació aplicats són:

- Ús residencial: 1,2 persones/cotxe
- Ús comercial: 1,8 persones/cotxe
- Equipaments: 1,7 persones/cotxe
- Ús industrial: 1,2 persones/cotxe
- Ús terciari : 1,3 persones/cotxe

El resultat d'aplicar aquests índexs comporta una mobilitat de **4.692 cotxes/dia**. Pel que fa a les motos el número final serà d'unes **544 motos/dia**.



4.3. REPARTIMENT TERRITORIAL

A partir de la EMO'01 podem diferenciar entre els desplaçaments realitzats per residents i per no residents. S'observa que entre un 24% i un 26% dels desplaçaments són interns i que la resta seran externs. Tal i com s'ha valorat anteriorment la tipologia d'actuacions del POUM pot motivar viatges de caire més intern, situant els repartiment dels desplaçaments en un 35% d'interns i un 65% sumant generats i atrets.

Aquesta informació ens permet fer una hipòtesi de distribució territorial dels desplaçaments generats per les noves implantacions. El plànol 4 ens mostra aquest repartiment i les possibles vies de sortida/arribada.

Els principals nuclis de població relacionats amb Premià de Mar són Premià de Dalt, Mataró, Barcelona, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt i Badalona. Aquesta informació és útil per a saber quines seran les vies més utilitzades per tal d'entrar/sortir dels sectors en desenvolupament.

Taula 9. Repartiment territorial de la demanda atreta i generada

Premià de Mar	
Origen/ destinació	%
Interns	35
Cap a Barcelona, Badalona	22,5
Cap a Vilassar de Mar, Mataró	25
Cap a Vilassar de Dalt	8,75
Cap a Premià de Dalt	8,75

5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

En el cas de l'ampliació dels sectors del nucli de Premià de Mar, el fet que les noves implantacions arribin a un àmbit amb ús actual similar i que, per tant, ja existeix una mobilitat que es veurà poc modificada per una altra, contribuirà a que els canvis tinguin un mínim impacte respecte de la situació actual.

Es pot esperar un increment en termes de viatges, però en definitiva no hi haurà un canvi d'ús marcat que generi un tipus de mobilitat diferent. Possiblement, els sectors industrials i terciaris seran els que aportaran més diferències en termes de tipologia de mobilitat, tot i que no s'espera un gran trànsit de vehicles pesants. Aquest increment, especialment en PP1 i PP2 es valora per la xarxa viària i d'autobús més endavant.

Desplaçaments en transport públic

El servei urbà d'autobús de Premià de Mar funciona en realitat com a servei de transport públic interurbà que circula pel municipi i connecta amb Premià de Dalt i Vilassar de Dalt.

També hi ha el ferrocarril i els autobusos interurbans que connecten la població amb altres poblacions de la línia de costa.

On més viatges es generaran serà a la nova indústria, al terciari i al residencial/equipaments que són les zones pitjor connectades pel servei de ferrocarril i d'autobús. Els viatges en transport públic generats per altres actuacions no tindran una gran incidència en el servei actual ofert.

Els àmbits que generaran més viatges en aquest mitjà de transport són:

SECTOR	Nom	Viatges generats en transport públic
PP1	Industrial. Companys, Monturiol i Torrent Castells	902
PP2	Can Torrents	770
PA1	Triginer - Metal·logènia	524

Aquests viatges requereixen, com a mínim, una parada més a la N-II i una altra a la BV-5024. També es pot estudiar adaptar alguna modificació de l'itinerari del bus urbà.

Desplaçaments en vehicle privat

Els prop de 6.464 nous viatges que s'han estimat com a associats a les noves zones suposen un nombre de **4.692 cotxes/dia**.



Taula 10. Càlcul de repartiment de vehicles

SECTOR	Nom	Cotxes generats	Cotxes atrets
PP1	Industrial. Companys, Monturiol i Torrent Castells	708	708
PP2	Can Torrents	533	533
PMU1	Can Sanpere - Av. Roma	87	87
PMU2	Can Batlle	171	171
PMU3	Can Faya	12	12
PA1	Triginer - Metal·logènia	454	454
PA2	Banyeres	83	83
PA3	Tarter - Fornells	18	18
PA4	Escoda	89	89
PA5	Gran Via nord	43	43

La incidència de la mobilitat generada pel POUM es formalitza en un creixement dels desplaçaments que suposarà un increment de la mobilitat en vehicle privat.

La banda oest del municipi és la que rebrà, en major manera, l'impacte d'aquesta nova mobilitat, i a la vegada és la que ha patit més transformacions en la xarxa viària amb l'obertura de nous vials i connexions amb la xarxa existent que han augmentat la seva capacitat.

Desplaçaments a peu o en bicicleta

Els **7.664** nous viatges al dia que es realitzaran a peu/bicicleta en l'àmbit d'estudi han de disposar d'un suport adient amb la xarxa d'itineraris a peu, que es dissenyi definitivament sobretot en els sector expansius a l'oest del nucli de Premià.

Això requerirà d'una inversió en espai públic: des de la creació d'itineraris per a desplaçaments a peu de qualitat, adaptats a totes les persones, fins a parades d'autobús, l'estació de RENFE i vers el centre de Premià.

La bicicleta també haurà de disposar d'una xarxa de carrils que permeti moure's lliurement entre els centres generadors/attractors de viatges més importants, intentant potenciar l'ús d'aquest vehicle no mecanitzat allà on les condicions del terreny i l'orografia ho permetin.

L'extensió i ubicació dels sectors proposats al POUM implicaran que les distàncies mitjanes dels moviments interns creixin, fet que perjudica la competitivitat relativa dels desplaçaments a peu. Per tant, per a evitar un augment futur molt accentuat dels desplaçaments amb vehicle privat, cal una estructura que permeti un transport públic competitiu, a més de la creació de xarxes per a ciclistes i vianants.

6. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES

6.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Tal com s'ha assenyalat abans, s'espera que es realitzin 3.006 nous desplaçaments/dia en transport públic. Aquest nou volum de viatges requerirà d'una major oferta en transport públic perquè l'actual cobertura no permet una bona connexió amb el centre dels nuclis urbans on es concentren els serveis i equipaments. Aquesta major oferta s'haurà de centrar en els àmbits de la banda oest del municipi, parant especial atenció als sectors PP1, PP2 i PA1. Caldrà a la vegada una major connectivitat amb les xarxes de ferrocarril i valorar la possibilitat d'incloure noves parades d'autobús.

Aquestes actuacions sobre la xarxa de transport públic hauran de tenir en compte els criteris i requisits que s'estableixen en l'article 16 del Decret 344/2006 de regulació del Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, com per exemple situar-se a una distància màxima mesurada de 750 metres sobre la xarxa de vianants.

Amb la millora progressiva de les condicions dels itineraris a peu i en bicicleta, i si s'imposen també aquestes en la xarxa de transport públic, es pot anar transvasant una part de desplaçaments cap a aquests mitjans més sostenibles.

La connexió del nucli de Premià de Mar amb les poblacions veïnes de la línia de costa està garantida amb una freqüència mitjana de 10 minuts per la línia de ferrocarril i l'autobús de la carretera N-II.

La connexió amb les poblacions veïnes interiors està servida per les línies d'autobús interurbà. Algunes d'aquestes línies cobreixen també l'enllaç amb les estacions de ferrocarril.

En conjunt, millorant el servei d'autobús urbà i garantint uns bons itineraris a peu i en bicicleta, se suplirà la llunyania dels àmbits més desprotegits del transport públic.

De manera general i per tal d'assegurar que aquestes millores en el transport públic tinguin una bona acollida han d'arribar a la població. Aquestes mesures han d'anar acompanyades de la corresponent campanya d'informació sobre les noves línies, parades i recorreguts. Aconseguir nous usuaris del transport públic té a veure amb altres qüestions a part de freqüències i nombre d'expedicions. Cal també tenir cura en temes d'accessibilitat, confortabilitat, qualitat de l'entorn de la parada, informació, etc. Cal que les parades estiguin equipades amb marquesina, un espai còmode i segur per al desplaçament a peu i per a ubicar als elements d'informació i identificació de línies adients. Una oferta i una cobertura suficient són les millors armes contra els hàbits



associats a l'ús del cotxe. Evidentment, no es pot esperar una gran quota d'utilització de transport públic si no es donen unes condicions mínimes. Tot i així, l'ús d'aquests mitjans en contraposició als vehicles privats requereix d'un cert temps, sobretot en àrees de nova implantació.

Seguidament i per concretar en les propostes referides al transport públic, es realitza un càlcul del cost aproximat de l'allargament de l'autobús urbà fins als sectors PP1 i PP2 i de la inclusió de dues noves parades en el seu recorregut. També es contempla la proposta d'afegir una parada en el recorregut de les línies interurbanes de l'empresa Casas C14 i C31, a la carretera a Premià de Dalt a l'alçada del passatge Circumval·lació. Aquesta parada seria compartida amb el servei de bus urbà. Al plànol 6 es mostren gràficament aquestes propostes.

A més, en el POUM es proposa una 2a estació de RENFE prop del xamfrà nord del Port (Club Nàutic), situació que milloraria la cobertura en transport públic de Premià de Mar.

6.1.1. Proposta de finançament del transport públic

Actuació	Concepte	Preu unitari	Pressupost
Apropar la línia d'autobús urbà.	1,3 Km afegits x 16 expedicions al dia	2,11 €/Km	11.213 €/any
	Instal·lar 2 marquesines	8.000 €/unitat	16.000 €
Afegir marquesines	Instal·lar 2 marquesines	8.000 €/unitat	16.000 €
TOTAL	43.213 €		

El càlcul del dèficit del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times X \times p \times 0,7$$

D= dèficit d'explotació del transport públic de superfície

R= increment dels Km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada

P= preu unitari del Km recorregut (segons el Departament d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya aquest es fixa en 2,11)

Per finalitzar aquest apartat es vol fer constar que les actuacions en matèria de transport públic anteriorment proposades hauran de repercutir en el planejament derivat de tots els sectors de desenvolupament del POUM, i que establiran la proposta de finançament adient per als diferents sectors, al mateix temps que actualitzaran el cost del transport urbà er a l'any corresponent.

6.2. XARXA BÀSICA

Pel que fa a la mobilitat en la xarxa viària el POUM proposa l'increment en 1.052 m² de la xarxa viària local i la bàsica municipal.

A més, en les directrius per a la revisió del POUM destaquen, entre d'altres objectius, els següents:

"Cal potenciar el Torrent Malet, com a eix vertebrador de les zones industrials tant de Premià de Mar, com dels municipis veïns i plantejar-lo com a nou eix de comunicació amb Premià de Dalt."

"Cal completar la xarxa viària amb la connexió del Torrent Castells amb el Camí del Mig, connexió del carrer Gaudí amb el Torrent Castells i perllongació de la Gran Via, fins el terme municipal de El Masnou."

"Cal desenvolupar el Pla Especial Industrial, Barri Banyeres, millorant les comunicacions en aquest punt, amb la solució definitiva de l'encreuament de la carretera de Premià de Dalt, amb el Camí del Mig."

"Canalitzar i urbanitzar el Torrent Fontsana, potenciant la connexió amb el camí de Can França en el màxim de punts possible (passatge Pau Roig), encara que aquesta connexió sigui peatonal."

Més concretament, es proposen les següents intervencions al sistema de comunicacions, (sempre garantint unes voreres adients d'amplada superior a 3 metres).

En el sentit paral·lel a la costa:

- *Perllongar la Gran Via de Lluís Companys fins al límit del Terme Municipal.*
- *Perllongar el carrer de Narcís Monturiol fins al nou carrer del P.P. núm. 2 (PG-91) que connecta amb l'eix del polígon industrial Feliu Vilà de Premià de Dalt.*
- *Completar el carrer d'Aribau en el tram comprés entre el Torrent Castells i la carretera BV-5024.*
- *Perllongar el carrer d'Antoni Gaudí fins al Torrent Castells i enllaçar-ho amb el Passeig de Circumval·lació a l'alçada de la BV-5024.*

En el sentit perpendicular a la costa:

- *L'Avinguda de Roma i el carrer de l'Abat Oliba es perllongaran fins al carrer d'Antoni Gaudí.*
- *El Torrent de Castells es completarà en el tram comprés entre la Gran Via de Lluís Companys i el Camí del Mig.*
- *El Torrent Malet es completarà segons l'apartat anterior, per tal d'unir la CN-II amb el Camí del Mig i amb el Polígon Industrial La Suïssa de Premià de Dalt.*

El POUM també especifica:

La millora del Camí del Mig



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

... es podrà millorar el Camí del Mig completant les obres realitzades en aquesta via en el Polígon La Suïssa de Premià de Dalt.

La funcionalitat del Camí del Mig millorarà extraordinàriament amb la connexió a la BV-5024, que resultarà de l'execució del planejament derivat del Barri Banyeres i de les actuacions previstes pel Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona.

El Barri Banyeres

El Polígon d'Actuació del Barri Banyeres completarà la xarxa viària de la zona occidental del terme municipal i resoldrà la connexió de la xarxa local amb la carretera BV- 5024 a Premià de Dalt.

L'enllaç es materialitzarà construint un nou pont d'aquesta carretera sobre el Camí del Mig i obrint un nou carrer entre les zones residencial i industrial del Barri. Aquest nou carrer enllaçarà amb la BV-5024 en un giratori de nova construcció.

Can Sanpere

Els objectius d'aquest Pla de Millora Urbana (PMU-1) són:

- Completar la xarxa viària donant continuïtat al carrer Torres i Bages entre el carrer Marina i el carrer de la Plaça, com a carrer de vianants.

A Can Buscarons:

- Donar continuïtat al sistema urbanístic de comunicacions viàries mitjançant la continuïtat dels següents carrers:

- La perllongació de l'av. Gaudí fins al Torrent Castells,

l'av. de Roma fins a l'av. Gaudí,

- el passatge de Garbí i el c. Aribau fins a la perllongació de l'av. Roma.

A més a més:

- El carrer de la Verge de Montserrat s'obrirà en el tram comprés entre el carrer de Ramon Llull i la carretera BV-5023 de Vilassar, amb una amplada de 10 m.

El POUM 2006 proposa les següents intervencions en el sistema urbanístic de comunicacions viàries (SUCV):

A la carretera N-II

Incorporar els dos giratoris previstos en el Pla del Litoral, un a Llevant, situat enfront del carrer de Segarra; l'altre a Ponent, enfront del Torrent Malet.

El giratori de Llevant és imprescindible per facilitar el gir a l'esquerra dels vehicles provinents de Barcelona per accedir a l'àrea de Llevant del municipi i al túnel sota la N-II que condueix al port.

El giratori de Ponent és fonamental per connectar la N-II amb la via sobre el Torrent Malet que canalitzarà el trànsit dels polígons industrials i donarà accés a la caserna del Mossos d'Esquadra.

A la carretera BV-5024

En el desenvolupament del P.A.2 Barri Banyeres, es proposa un tercer giratori per millorar la connexió d'aquesta via amb el Camí del Mig. Alhora es proposa construir un encreuament a diferent nivell amb el Camí del Mig, mitjançant la construcció d'un nou pont sobre aquest camí. Atès que l'eix del Camí del Mig és el límit amb el terme municipal de Premià de Dalt, aquesta actuació s'haurà de convenir amb l'Ajuntament d'aquesta població i amb la Diputació de Barcelona, titular de la BV-5024.

Les noves actuacions als sectors i a la xarxa viària de l'entorn donaran com a resultat una nova proposta d'ordenació viària i de regulació de les interseccions, que en milloraran la situació actual i esponjaran la zona un cop s'hi afegeixi un nou trànsit generat.

Al plànol 7 es mostra la proposta de mobilitat per a la xarxa bàsica principal, on es contempla la pacificació dels centres urbans eliminant-ne el trànsit de pas i la important funció dels connectors.

6.2.1. Aparcament

Pel que respecta a l'aparcament el Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'avaluació considera que:

"es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils..."

"En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'accés a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu)."

Així doncs amb aquest esperit i quant a l'ús residencial, s'haurà de reservar, segons el Decret, una plaça d'aparcament de turisme fora de la via pública per cada 100 m² de sòstre residencial, fins a un màxim d'una per cada habitatge, i la meitat de places per a motocicletes.



En aquest aspecte, tal i com es detalla a l'annex 3 del Decret 344/2006, s'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl.

Taula 6.1. Paràmetres de càlcul de reserva d'aparcament de vehicles

Places mínimes d'aparcament	Turismes(places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes(places mín. 2,2 x 1,0 m)
Ús d'habitatge	Màxim de: 1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m2 de sostre o fracció	Màxim de: 0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200 m2 de sostre o fracció
Estacions de ferrocarril	5 places/ 30 places ofertes de circulació	5 places/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	5 places/ 30 places ofertes de circulació	5 places/ 30 places ofertes de circulació

Font: Decret 344/2006, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Així doncs, per tal de garantir l'espai lliure a la via pública que serà utilitzat per vianants i bicicletes, cal preveure una reserva mínima de **462 places d'aparcament per a vehicles i 231 per a motos fora de la via pública** en l'entorn residencial que preveu el projecte.

Taula 11. Taula 6.2.: Detall de reserva de places d'aparcament per a vehicle privat

Codi	Nom sector	Sostre Residencial	Aparcament Cotxes	Aparcament motos
PP1	Industrial. Companys, Monturiol i Torrent Castells		0	0
PP2	Can Torrents	26.260	263	131
PMU1	Can Sanpere - Av. Roma	7.596	76	38
PMU2	Can Batlle	6.292	63	31
PMU3	Can Faya	1.615	16	8
PA1	Triginer - Metal·logènia	817	8	4
PA2	Banyeres		0	0
PA3	Tarter - Fornells	1.340	13	7
PA4	Escoda		0	0
PA5	Gran Via nord	2.312	23	12
	TOTAL	46.232	462	231

D'altra banda, el tipus d'habitatge prou dotat d'aparcament permet mantenir l'objectiu sostenible de guanyar espai viari per al vianant. Un altre avantatge que aporta la dotació d'aparcament fora de la via pública en les noves promocions residencials és una possible millora en l'eixugament del dèficit que pateixen punts concrets del nucli de Premià de Mar.

Dels inventaris d'aparcaments realitzats l'any 2006 en els respectius estudis de mobilitat dels dos nuclis s'extreu que hi ha dèficit d'aparcament al casc antic de Premià de Mar i a la franja Nord entre la carretera de Premià de Dalt i el carrer de Joan Prim.

Per tal de poder contribuir a l'eixugament del dèficit d'aparcament detectat en aquests punts cal preveure una dotació suficient de places en els sectors del POUM més propers. A més, es valora positivament la construcció dels aparcaments subterranis previstos al Planejament:

- Àmbit PMU1: aparcament de 250 places sota l'espai lliure de Can Sanpere
- Àmbit PA4: aparcament públic de 200-250 places a Ca l'Escoda

Tot i aquestes actuacions, també es prioritza la construcció de l'aparcament a la Plaça Nova (250 places) i a la franja nord, sota els espais verds del carrer Riera de Premià entre carrer del Maresme i Gaudí, o bé sota el camp de futbol municipal.

Una altra observació i proposta és la necessitat d'ampliar les possibilitats d'aparcament al centre i nord del nucli urbà, així com en les immediacions de l'estació de ferrocarril, pensant en una solució del tipus "*Park & Ride*".

Es proposa un mínim de 250 places, juntament amb noves places per a motos i bicicletes. Com a "*Park & Ride*" es valora una possible ubicació d'aquest aparcament al subsòl del sector CO3 i/0 sota l'espai lliure públic del sector "La Salle".

Al plànol 7 es grafien les propostes sobre la xarxa per a vehicles i aparcament.

6.2.2. Distribució urbana de mercaderies

El POUM de Premià de Mar preveu un desenvolupament de sostre comercial de 3.810 m² de sostre, seguint les pautes del Decret convindrà establir les condicions mínimes per a que la realització d'aquesta tasca no suposi un entrebanc per al desenvolupament de la mobilitat urbana quotidiana.

Així doncs cal reservar un espai per a magatzem a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar de com a mínim un 10% del sostre comercial, aquesta mesura persegueix la reducció del nombre d'actuacions de càrrega i descàrrega.

Una altra mesura que cal prendre per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de mercaderies al interior dels nuclis urbans, és la reserva de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, tenint en compte:

- a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
- b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.



6.3. XARXA DE VIANANTS I DE BICICLETES

El trànsit de persones per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

En un àmbit global, s'ha de crear i promoure una xarxa d'itineraris principals per als desplaçaments a peu i en bicicleta. Aquesta xarxa ha de connectar els indrets més importants del municipi d'una manera segura i còmoda. Al plànol 8 s'exposen les xarxes mínimes proposades que s'han de garantir per a vianants i que han de connectar amb els principals eixos cívics i pols atractors del nucli urbà.

En el decret 344/2006 dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada es proposen directrius per al disseny d'aquestes xarxes per a vianants i bicicletes:

- *Donar prioritat del vianant respecte de la resta de mitjans de transport a la xarxa*
- *Assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments (estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu, equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i centres/zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, espais lliures amb una forta freqüentació i àrees d'activitat laboral com polígons industrials o parcs tecnològics.*
- *Formar la xarxa preferentment de carrers de vianants (en aquest ordre), de convivència o de carrers en zona 30. La xarxa per a bicicletes haurà de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.*
- *Donar als eixos en planta el traçat més directe possible*
- *Ser continus i dotar d'una total accessibilitat al municipi. Si s'escau, coordinats amb la xarxa dels municipis veïns. Han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.*
- *Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada o d'IMD>3.000, llevat que se segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció. En zones 30 poden cohabitar amb la resta de vehicles.*
- *Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.*
- *Els itineraris han de ser adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat*

- Cal assegurar que els passos per on vianants i bicicletes circularan són suficients i segurs. També s'ha de considerar com a amplada mínima lliure d'obstacles, allà on físicament sigui possible, 2'5 metres de vorera.

En aquests aspectes cal garantir una millora en la permeabilitat per a vianants en l'encreuament de la carretera N-II per accedir al ferrocarril i al front marítim. Es proposa realitzar reformes en aquells passos subterranis existents a la carretera Nacional II que poden millorar aspectes com la il·luminació, amplades mínimes que garanteixin el pas de persones amb bicicleta/cotxet d'infants, etc.

D'altra banda, cal tenir present que l'ús de la ciutat ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

L'eix bàsic per a bicicletes hauria de garantir aquestes mesures esmentades als carrers de la Plaça, a la Gran Via i a l'eix mar-muntanya de la Riera de Premià com a mínim, i completar la connexió pel litoral amb el municipi veí de Vilassar de Mar.

Els itineraris de carril bici hauran de contemplar la reserva d'espai per a aparcaments de bicicleta, ubicant-los preferentment en localitzacions properes al lloc d'atracció generació que en faci còmode el seu ús.

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

Taula 12. Taula 6.3. Paràmetres pel càlcul de reserva d'aparcament de bicicletes

Aparcaments per a bicicletes	
Ús d'habitatge	el valor més gran dels dos següents: 2 plaça/habitatge o 2 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça /100 m ² de sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça /100 m ² de sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² de sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals, recreatius	5 places /100 m ² d'aforament de l'equipament
Altres equipaments	1 plaça /100 m ² de sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça /100 m ² de sòl
Franja Costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació



Font: *Decret 344/2006 de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*

Seguint l'aplicació del Decret caldria afegir **2.364 places d'aparcament** per a bicicletes a la zona d'estudi. Les ràtios que marca el Decret són, per una banda ambicioses i pensades per a un escenari de mobilitat sostenible al qual es vol arribar en alguns anys, i per l'altra, estan pensades per tal que satisfacin un entorn de màxima demanda de bicicletes, com podria ser el centre de Barcelona.

En el cas del POUM de Premià de Mar és difícil que s'assoleixi aquest nivell de demanda en l'ús de la bicicleta. Primer de tot, s'han estimat uns desplaçaments en bicicleta que no superen les 186 persones dia, fet que ja fa que les places marcades pel Decret quedin sobredimensionades. D'altra banda, els condicionants de l'entorn i els impediments físics de la resta d'infraestructures fan que calgui un procés d'adaptació i de consolidació d'aquest mitjà de transport que pot allargar-se uns anys.

Així doncs, es proposa garantir les 972 places d'aparcaments per a bicicletes lligades als usos residencials, en una ubicació òptima i propera a aquest ús. Pel que fa a es places restants relacionades amb altres usos es proposa iniciar la dotació d'aparcaments per a bicicletes amb una primera fase de **250 aparcaments**, la ubicació dels quals ja es detallarà en el planejament corresponent de cada actuació.

Encara que inicialment l'ús pot ser reduït es recomana un nombre d'elements per a l'aparcament de bicicletes no inferior a l'estimat. Si es produís un augment de la demanda la incorporació de nous mòduls no presentaria dificultats tècniques ni inversions d'envergadura.

Per tant, es recomana seguir les pautes en aquest capítol indicades per a la construcció de la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes que es representa gràficament al plànol 8.

7. RESUM

Per assolir un bon funcionament dels nous sectors en desenvolupament proposats pel POUM i de la mobilitat Premià de Mar és cabdal estudiar, durant l'etapa de planificació, la mobilitat que es generarà amb la seva posada en marxa. Tot seguit s'indiquen de forma resumida els resultats més importants obtinguts al present estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

- Aquest estudi s'ha redactat tenint en compte el que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Les dades d'atractivitat estimades indiquen que la mobilitat generada total serà de 17.773 desplaçaments al dia.
- Es valora que la distribució de la mobilitat generada al POUM serà d'un 35% de viatges interns i d'un 65% de viatges externs, exceptuant els usos d'equipaments i d'espais lliures.
- La distribució modal variarà segons la tipologia d'ús que generi els viatges, mentre que en ells equipaments i espais lliures primarà l'anar a peu i en bicicleta, en els usos industrials tindrà més pes l'ús del vehicle privat.
- Els sectors de nou desenvolupament generaran 4.692 moviments de cotxes/dia.
- L'increment de mobilitat farà que a les hores punta es puguin presentar problemes a les principals vies d'entrada als sectors de la banda sud-oest de la població. La construcció de les vies laterals de la C-32 eliminarà aquests problemes.
- Es dona suport a les actuacions concretes a la xarxa viària que proposa el POUM per millorar la mobilitat en vehicle motoritzat.
- A la vegada, també es recomana realitzar noves actuacions respecte a l'aparcament.
- Es recomana pacificar el trànsit als centres urbans, garantint una mobilitat satisfactòria per la xarxa viària circumdant. Es recalca la importància de tenir bones connexions entre les diferents vies de la xarxa viària principal.
- La cobertura que proporcionen els serveis de transport públic no serà satisfactòria pel que fa als nuclis més al sud-oest. Es recomana la possibilitat d'instaurar noves parades d'autobús i allargar el servei urbà d'autobús.
- Caldrà tenir especial cura en els punts de connexió amb la xarxa per a vianants i bicicletes i amb les connexions amb la resta del municipi.

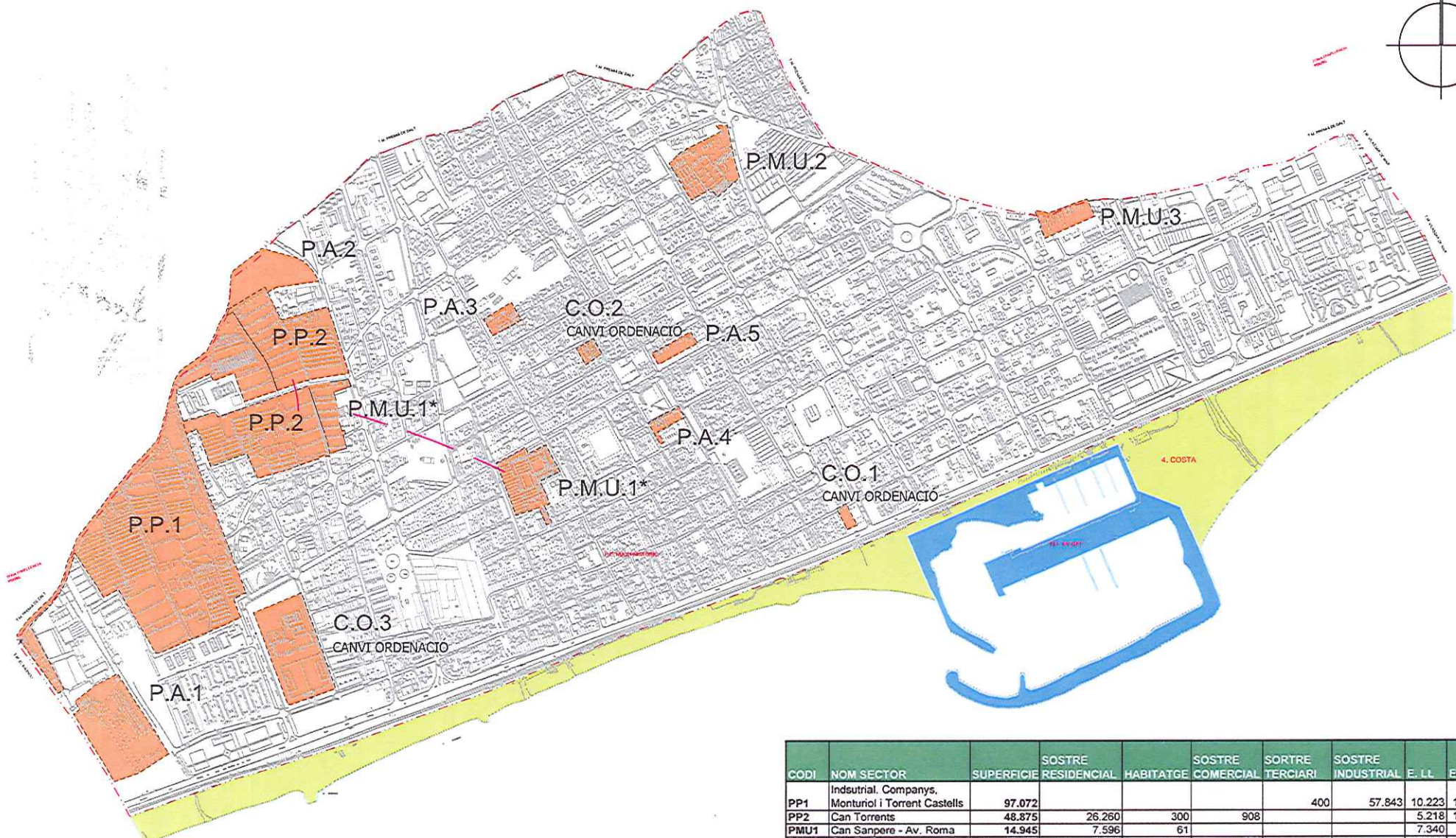
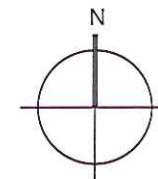


- Pel que fa a vianants i bicicletes la permeabilitat cap al front litoral ha de quedar garantida millorant l'encreuament de la N-II amb noves connexions sota la N-II i RENFE i millorant la connexió litoral pel passeig fins a Vilassar de Mar.
- Es preveu la necessitat de crear 972 d'estacionament per a bicicletes relacionades amb l'ús residencial i 250 places de bicicletes en una primera fase, repartides entre els diferents sectors per als altres usos que preveu el POUM.
- Són necessàries 462 places d'estacionament per a cotxes i 231 per a motos en els diferents sectors. Aquestes places hauran de situar-se fora de la via pública.
- La nova estació de RENFE proposada en el POUM cobrirà gairebé tot el territori municipal amb servei de tren.

PLÀNOLS



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



CODI	NOM SECTOR	SUPERFICIE	SOSTRE RESIDENCIAL	HABITATGE	SOSTRE COMERCIAL	SORTRE TERCIARI	SOSTRE INDUSTRIAL	E. LL	EQ
PP1	Industrial. Companys, Monturiol i Torrent Castells	97.072				400	57.843	10.223	11.613
PP2	Can Torrents	48.875	26.260	300	908			5.218	10.316
PMU1	Can Sanpere - Av. Roma	14.945	7.596	61				7.340	2.562
PMU2	Can Batlle	10.487	6.292	48	1.573			3.146	1.258
PMU3	Can Faya	3.994	1.615	9					
PA1	Triginer - Metal·logènia	19.341	817	1		14.656		4.907	
PA2	Banyeres	9.657					7.050	580	403
PA3	Tarter - Fornells	2.221	1.340	13					
PA4	Escoda	1.649			1.329				1.630
PA5	Gran Via nord	2.045	2.312	10		960			
TOTAL		210.286	46.232	442	3.810	16.016	64.893	31.414	27.782

LLEENDA

ÀMBITS D'ACTUACIÓ DEL POU

TÍTOL DE L'ESTUDI:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR

CONSULTOR:

intra

TÍTOL DEL PLANOL:

ÀMBITS D'ACTUACIÓ DEL POU

DATA:

GENER 2008

ESCALA:

1/7.000

Ref/Digital:

PL_01.DWG

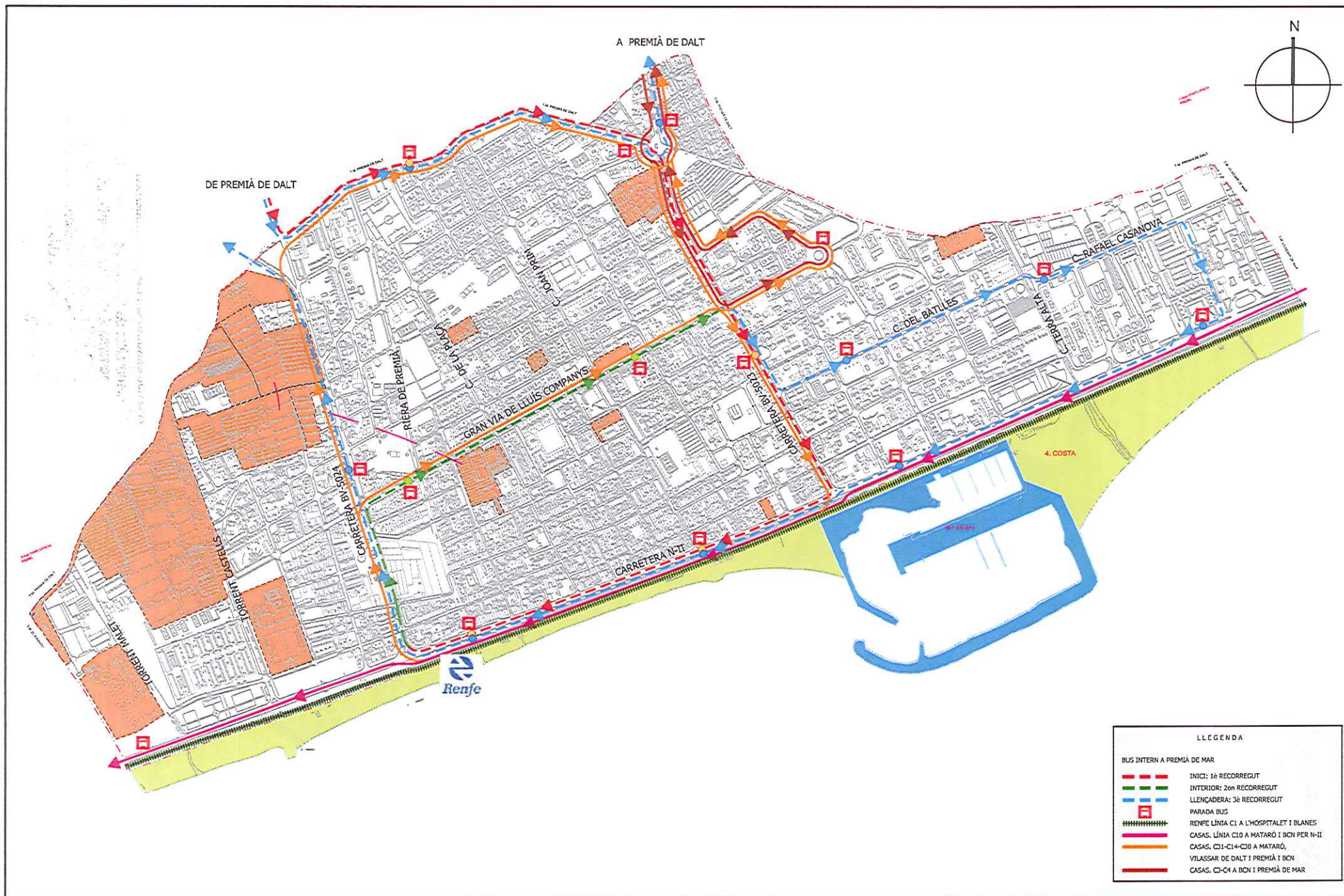
Nº DE PLANOL:

1



XARXA VIÀRIA PRINCIPAL

2



TÍTOL DE L'ESTUDI:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR

CONSULTOR:

intra

TÍTOL DEL PLÀNOL:

OFERTA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC

DATA:

GENER 2008

ESCALA:

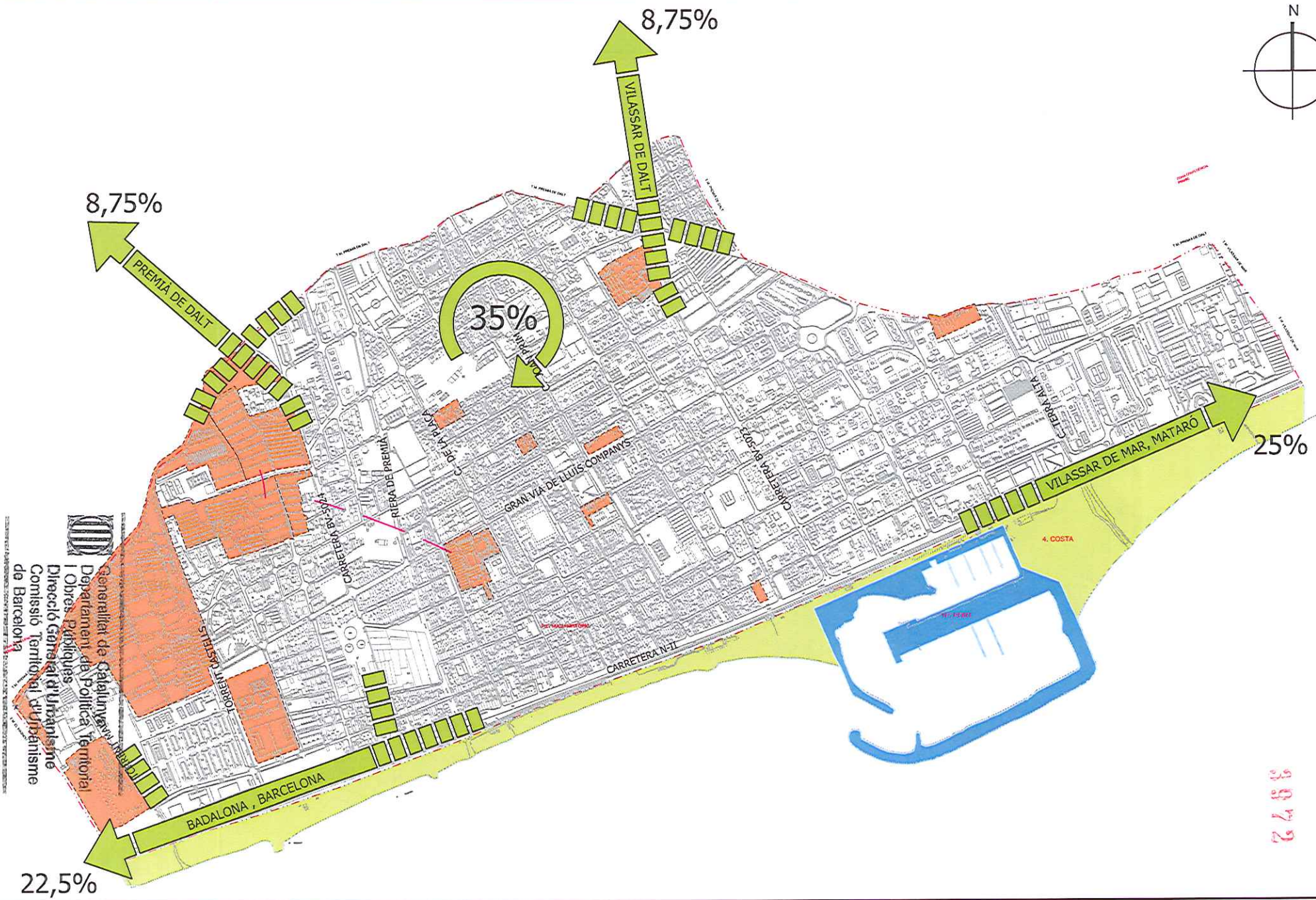
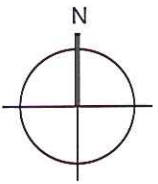
1/7.000

Ref/Digital:

PL_03.DWG

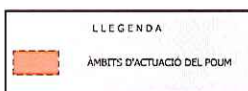
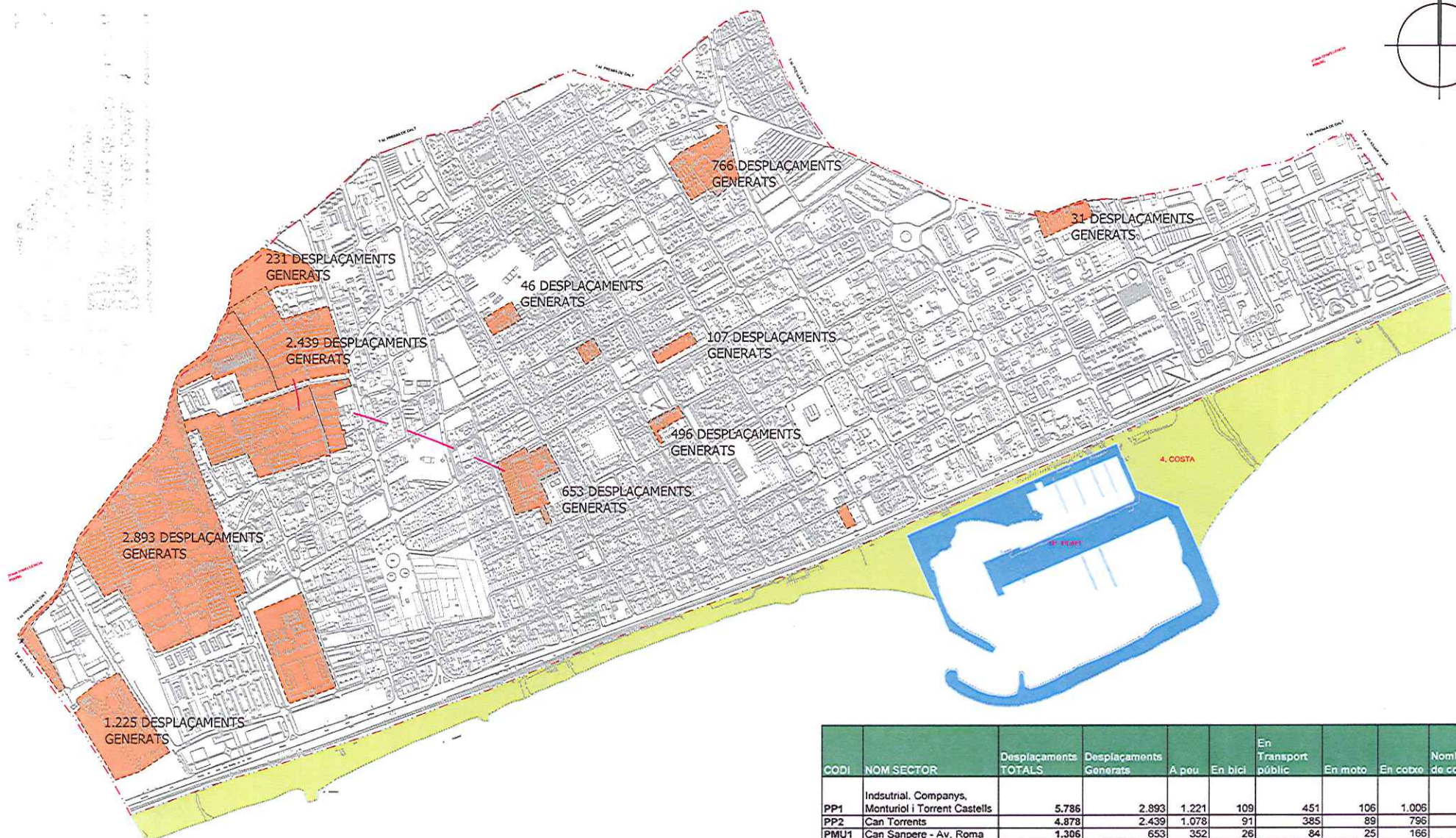
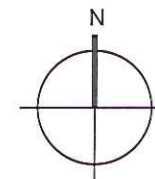
Nº DE PLÀNOL:

3



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

<p>TÍTOL DE L'ESTUDI:</p> <p>ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR</p>	<p>CONSULTOR:</p> <p>intra</p>	<p>TÍTOL DEL PLANOL:</p> <p>REPARTIMENT TERRITORIAL DELS DESPLAÇAMENTS</p>	<p>DATA:</p> <p>GENER 2008</p>	<p>ESCALA:</p> <p>1/7.000</p> <p>Ref/Digital:</p> <p>PL_04.DWG</p>	<p>Nº DE PLANOL:</p> <p>4</p>
--	---------------------------------------	--	--------------------------------	--	-------------------------------



CODI	NOM SECTOR	Desplacaments TOTALS	Desplacaments Generats	A peu	En bici	En Transport públic	En moto	En cotxe	Nombre de cotxes
PP1	Indstrial, Companys, Monturiol i Torrent Castells	5.786	2.893	1.221	109	451	106	1.005	790
PP2	Can Torrents	4.878	2.439	1.078	91	385	89	796	541
PMU1	Can Sanpere - Av. Roma	1.306	653	352	26	84	25	166	112
PMU2	Can Batlle	1.532	766	259	26	145	27	309	182
PMU3	Can Faya	62	31	6	1	7	1	16	12
PA1	Tnginer - Metal·logènia	2.450	1.225	313	39	262	42	569	462
PA2	Banyeres	462	231	65	8	45	8	105	87
PA3	Tarter - Fornells	92	46	9	1	11	2	23	18
PA4	Escoda	992	496	183	18	89	18	188	98
PA5	Gran Via nord	213	107	22	3	25	4	53	43
TOTAL		17.773	8.887	3.508	322	1.504	322	3.231	2.345

TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR

CONSULTOR:

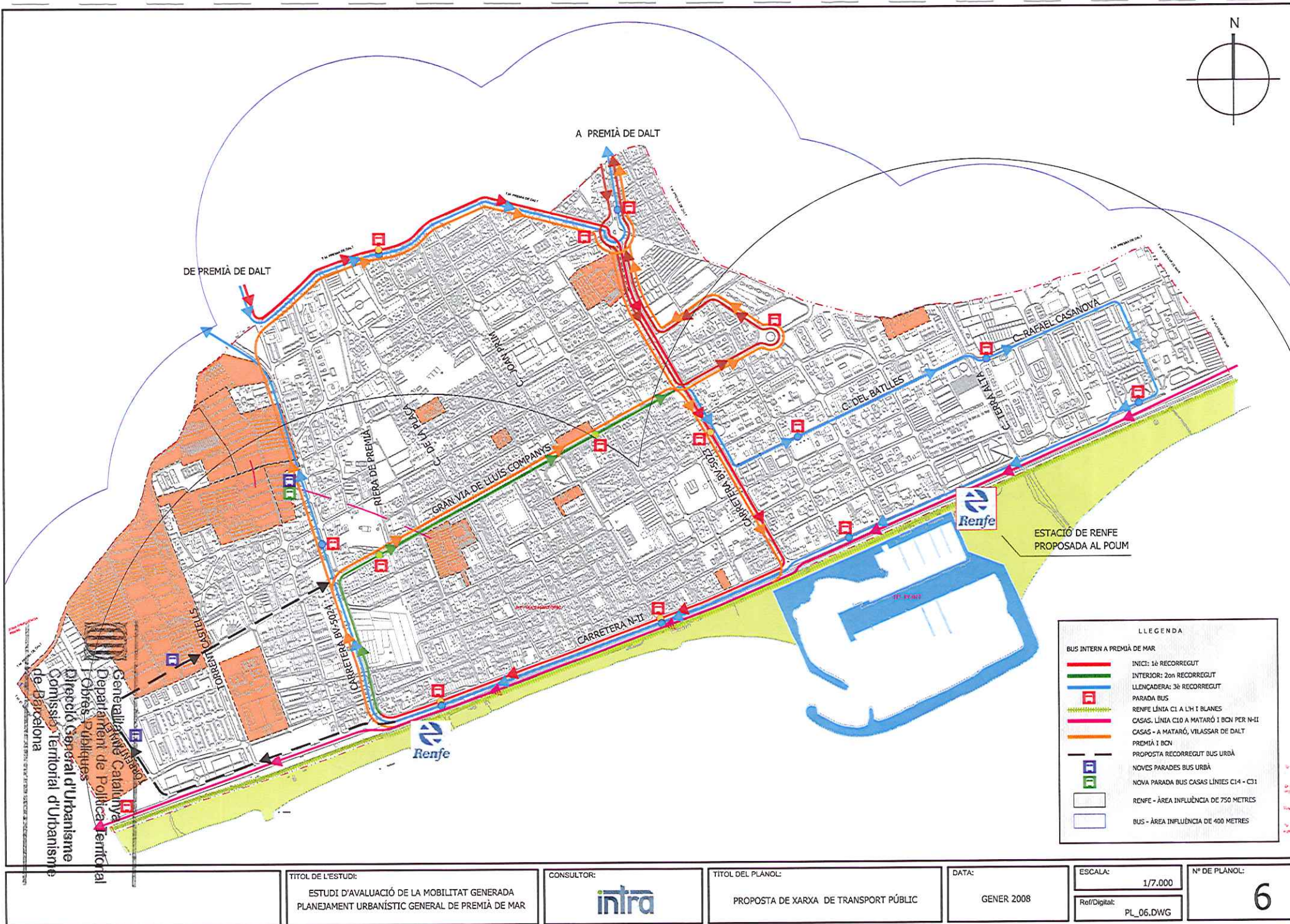
TÍTOL DEL PLANOL:
MOBILITAT GENERADA PER TIPUS D'ÚS

DATA:
GENER 2008

ESCALA:
1/7.000
Ref/Digital:
PL_05.DWG

Nº DE PLANOL:

5



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR



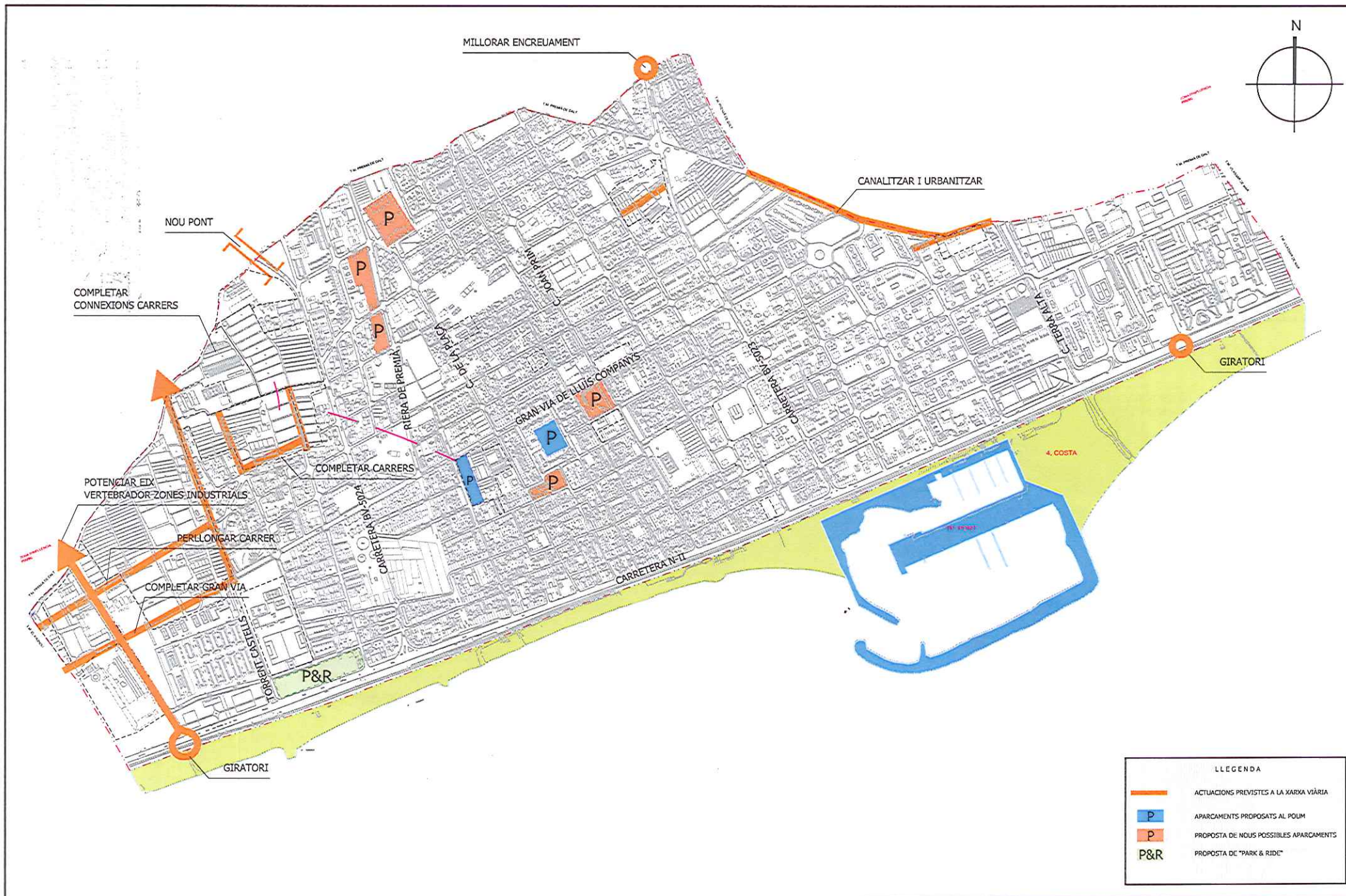
PROPOSTA DE XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

GENER 2008

1/7.000

PL_06.DWG

6



TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANEJAMENT URBANÍSTIC GENERAL DE PREMIÀ DE MAR

CONSULTOR:
intra

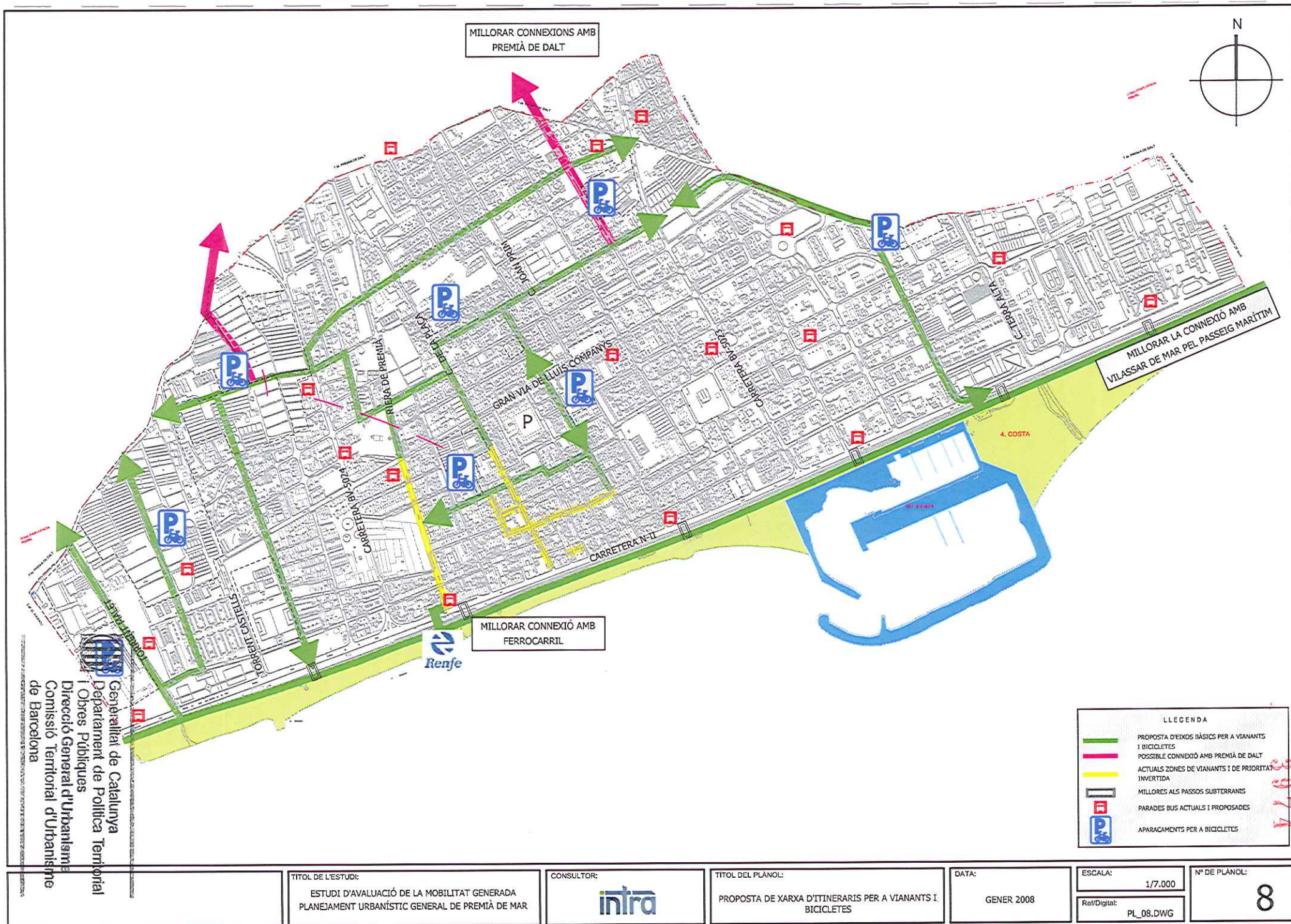
TÍTOL DEL PLANOL:
PROPOSTES EN LA XARXA VIÀRIA I APARCAMENT

DATA:
GENER 2008

ESCALA:
1/7.000
Ref/Digital:
PL_07.DWG

Nº DE PLANOL:

7



ANNEX

c) Adquisicions destinades a incrementar el patrimoni públic de sòl sempre que formin part d'una actuació per a intervencions paisatgístiques en sòl no urbanitzable del sistema costaner.

d) La reconstrucció de terrasses, marges i altres elements construïts.

e) La millora de la coberta vegetal.

f) L'enderroc d'instal·lacions o edificacions obsoletes o il·legals.

g) L'adaptació paisatgística d'accessos, instal·lacions o edificacions.

Article 28

Quantia de la subvenció

L'import màxim de la subvenció i el límit quantitatiu es fixarà en la convocatòria anual, d'acord amb les disponibilitats pressupostàries.

Article 29

Compatibilitat dels ajuts

29.1 La percepció de les subvencions concedides és compatible amb la percepció de les subvencions procedents d'altres fonts, públiques o privades, sempre que no se superi el cost total del projecte.

29.2 En aquest supòsit es reduirà la quantia de la subvenció per tal de no superar el cost esmentat.

Article 30

Convocatòria

En funció de les disponibilitats pressupostàries i per resolució del conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, anualment es publicaran al DOGC les convocatòries amb les bases per les quals s'han de regir i que han d'indicar, com a mínim, el model de sol·licitud, el termini de presentació, els criteris d'avaluació dels projectes, l'aplicació pressupostària a la qual s'ha d'imputar, la quantia màxima destinada, el termini d'execució de les actuacions, la forma de pagament i justificació i les obligacions de les persones beneficiàries.

Article 31

31.1 Documentació dels projectes susceptibles de rebre finançament

El projecte s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, per triplicat i, com a mínim, ha de contenir:

Memòria explicativa de les actuacions objecte de la subvenció.

Pressupost total de les actuacions detallat per unitats d'obra i, en el cas d'adquisició de terrenys, les referències cadastrals.

Informació gràfica i, si escau, projecte tècnic.

El finançament previst.

El calendari de desplegament de les actuacions.

31.2 Els ens locals poden sol·licitar l'assistència tècnica de l'Administració de la Generalitat per a l'elaboració dels projectes a presentar.

Article 32

Tramitació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, és l'encarregat d'instruir i impulsar el procediment de concessió d'ajuts. També correspon a aquesta Direcció General, a través de la Subdirecció de Paisatge i Acció Territorial la gestió i el seguiment dels ajuts.

Article 33

Procediment de concessió

33.1 El procediment per a l'atorgament del finançament es tramitarà en règim de concurrència competitiva.

33.2 Correspon a la comissió, la creació i la composició de la qual s'ha de fixar en les convocatòries anuals, l'anàlisi de les sol·licituds, de la documentació i dels projectes presentats i formular la proposta de resolució corresponent, la qual ha d'indicar quins projectes poden ser finançats pel fons i la quantia que cada cas en proposa.

33.3 La proposta de resolució serà elevada per la comissió al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques a qui correspon la resolució sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Els terminis per adoptar la proposta i la resolució es fixaran en la convocatòria.

El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques pot revisar el finançament atorgat i modificar la resolució de concessió en el cas d'alteració de les condicions o de l'obtenció concurrent d'altres ajuts, d'acord amb el que s'assenyala a l'article 35.

Article 34

Execució de les actuacions finançades

34.1 Correspon als ens o a les persones sol·licitants dels ajuts la realització de les actuacions.

34.2 És obligació de les persones beneficiàries de les subvencions executar les actuacions amb estricte compliment del que prevegi la legislació urbanística, ambiental i la resta que en cada cas resulti d'aplicació.

Article 35

Revocació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb el procediment establert a l'article 100 del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, pot revocar els ajuts quan s'incorri en alguna de les causes que preveuen l'article 99 del text refós esmentat, i l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 36

Règim jurídic

El fons regulat en aquest decret es regeix, a més de l'establert en aquest capítol, pels preceptes del títol IX del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya i els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

—1 Creació o ampliació de línies d'actuació

Es faculta al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques per a crear, en el marc que es defineix a l'article 8 de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, noves línies d'actuacions específiques per ser finançades amb càrrec al Fons, així com per ampliar mitjançant les convocatòries anuals les línies a que es refereixen els articles 26 i 27 d'aquest decret.

—2 L'Administració vetllarà per tal que les bases cartogràfiques i la informació georeferenciada necessària per a l'elaboració dels instruments previstos en aquest decret sigui accessible en els termes que estableix la Llei 16/2005, de 27 de desembre, de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

—3 Consorci Observatori del Paisatge

3.1 El Consorci Observatori del Paisatge es regeix pels Estatuts aprovats per acord del Govern de la Generalitat de 30 de novembre de 2004.

3.2 L'Observatori del Paisatge, si s'escau, ha d'adaptar els seus Estatuts a l'establert en aquest decret en un termini de sis mesos des de l'entrada en vigor.

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

Incorporació de les directrius de paisatge en els plans aprovats

Les directrius del paisatge que s'hagin d'incorporar al planejament territorial aprovat definitivament s'han de tramitar i aprovar seguint el mateix procediment establert a l'article 17 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS
Conseller de Política Territorial
i Obres Públiques
(06.255.087)

DECRET

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

Exposició de motius

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determi-

na que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, aquest Decret determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

Aquesta regulació s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'observa un inici de canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies és un dels usos importants del viari i les tendències del comerç, amb lliuraments a domicili, comerç electrònic, i altres fórmules anàlogues, fan preveure que s'incrementarà fortament en el futur proper. Per això, convé preveure en les noves implantacions unes condicions mínimes consistentes a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

No es pot obviar tampoc que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat. Per tant, es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el Decret generalitza, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'acces a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu).

Pel que fa, en concret, als estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Decret en preveu dues categories:

- a) Els associats a la planificació, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
- b) Els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada d'una manera acurada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat (vianants, bicicletes, transport col·lectiu i automòbils) i establir les mesures

correctores corresponents. Durant els últims anys, aquests estudis han pres la forma d'estudis de trànsit en els quals solament es prenia en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i aquest Decret de desplegament, pretenen superar aquests estudis de trànsit, per tal que prenguin en consideració totes les xarxes de mobilitat i les noves implantacions no es basin en un accés majoritàriament pensat per a la utilització del vehicle privat.

Finalment, el Decret desenvolupa també la participació dels promotors en el finançament dels costos generals per l'increment de la mobilitat, en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

En definitiva, aquest Decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En conseqüència, d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

DECRETO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1

Objecte

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

Article 2

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

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

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

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi 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.

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següent supòsit:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.

2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

- a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
- b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.
- c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

- a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².
- b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
- g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

CAPÍTOL II

Elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

3976

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.

b) L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.

c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atindrà a l'establert als apartats anteriors.

d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atindrà al que estableixen els apartats anteriors.

e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escalas a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

Article 5

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans

5.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que prevegin estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos

interurbans s'ha de tenir en compte que l'emplaçament d'aquestes estacions s'ha d'establir, sempre que resulti possible, en una ubicació que compleixi els següents requeriments:

a) Que sigui propera a emplaçaments de polaritats centrífuges.

b) Que estigui ben comunicada, dotada d'accés viaris ràpids o d'infraestructures i/o elements afavoridors del transport públic, com carrils bus-taxi.

c) A prop d'estacions d'altres modes de transport, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.

5.2 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte que a l'entorn de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans s'han de realitzar reserves d'espai per als usos següents:

a) Parades de vehicles de transport públic (autobusos urbans, taxis) i col·lectiu.

b) Aparcament per a bicicletes, d'acord amb els paràmetres fixats a l'annex 2 d'aquest Decret.

c) Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta funció ha d'estar en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.

d) Aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex 3 d'aquest Decret.

5.3 En l'elaboració dels estudis es pot proposar, en el cas d'estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic, la reducció de les reserves que s'indiquen en aquest article.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sòst, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 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:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sòst.

SECCIÓ SEGONA

Avaluació de la mobilitat generada

Article 7

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

Article 8

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic

8.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

8.2 L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

a) Els viatges generats s'han de grafir en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

b) En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escalas mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, indicant les parades i estacions.

Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes

En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.

c) Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

Article 9

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia

i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

Article 10

Indicadors de gènere

Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

CAPÍTOL III

Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 11

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
- b) Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.
- c) Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Article 12

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
- Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.
- b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el 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 re-

presentada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el 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.

Article 13

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

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

Article 14

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure, a més de l'establert en els apartats anteriors d'aquest article, si estan compreses en un planejament urbanístic subjecte a avaluació de la mobilitat generada, els aspectes següents:

a) Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

b) Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

c) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:

Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.

Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.

Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.

Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.

d) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.

e) Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.

f) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

g) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

h) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.

i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis.

Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents.

Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.

Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.

Altres mesures correctores.

j) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació singular.

k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació singular.

l) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

m) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

n) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

SECCIÓ SEGONA

Xarxes d'itineraris

Article 15

La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- Mercats, zones i centres comercials.
- Instal·lacions recreatives i esportives.
- Espais lliures amb una forta freqüentació,

com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.

b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de vores, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què és justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de confi-

gar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discurrir per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

SECCIÓ TERCERA

Contribució al finançament

Article 19

Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finan-

çament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins als accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

CAPÍTOL IV

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 20

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en el planejament urbanístic

20.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest.

20.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Article 21

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

21.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte, d'acord amb el procediment que en cada cas correspongui.

21.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.

21.3 Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent, serà suficient la certificació emesa per l'administració competent per a l'aprovació de l'esmentat pla en la qual es faci constar que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla.

21.4 Correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat l'emissió de l'informe sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Article 22

Termini i efectes de l'informe sobre l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada

22.1 L'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

22.2 Les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret que determinen característiques, reserves mínimes o d'altres paràmetres s'han d'entendre fixades sens perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística o de trànsit, puguin establir uns estàndards i paràmetres més exigents.

Segona

En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges.

Tercera

Aquest Decret és d'aplicació sense perjudici del que determina la normativa vigent sobre accessibilitat i sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

Quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantaci-

ons singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera

Les especificacions d'aquest Decret s'aplicaran als instruments de planejament que no hagin estat aprovats inicialment en la data d'entrada en vigor i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte visat en la data d'entrada en vigor.

Segona

Mentre no es constitueixin les autoritats territorials de la mobilitat a què fan referència els articles 20 i 21 d'aquest Decret, correspon emetre l'informe sobre els estudis d'avaluació de la mobilitat generada a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS
Conseller de Política Territorial
i Obres Públiques

3978

ANNEX 1

Viatges generats

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

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m 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/m de platja

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m 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

(06.261.091)

ANNEX 3

Aparcament de vehicles

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament

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

ANNEX 4

Dèficit d'explotació del transport públic de superfície

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

p=preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obté de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98

DEPARTAMENT DE JUSTÍCIA

DECRET

345/2006, de 19 de setembre, de reestructuració del Gabinet del Conseller o Consellera de Justícia.

El Decret 284/2002, de 12 de novembre, d'estructuració i de reestructuració parcial de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat va ser anul·lat per la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya de 29 de desembre de 2005, la part dispositiva de la qual es va publicar a la Resolució PRE/978/2006, de 6 d'abril (DOGC núm. 4613, de 12.4.2006). El Títol 1 del Decret esmentat va establir l'organització general del llavors Departament de Justícia i Interior.

Posteriorment, el Decret 68/2004, de 20 de gener, d'estructuració i de reestructuració de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat, va establir, al seu títol 3, l'organització general del Departament de Justícia.

Pels decrets 321/2004, de 6 de juliol i 176/2005, de 30 d'agost, s'ha reestructurat la Secretaria General del Departament de Justícia.

El Decret 425/2004, de 9 de novembre, de reestructuració parcial del Departament de Justícia, fixa l'estructura i funcions de la Secretaria de Serveis Penitenciaris, Rehabilitació i Justícia Juvenil, la Direcció General de Dret i d'Entitats Jurídiques i la Direcció General de Relacions amb l'Administració de Justícia.

Finalment, el Decret 272/2005, de 27 de desembre, estableix l'organització territorial del Departament de Justícia.

Aquest Decret té per objecte substituir els preceptes que restarien afectats per la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya abans esmentada, pel que fa a les unitats d'assistència i suport al conseller o consellera de Justícia.

D'altra banda, per l'Acord de 20 de gener de 2004 es regulen determinats aspectes del règim del personal eventual al servei de l'Administració de la Generalitat i pel Decret 2/2005, d'11 de gener, es regula el règim jurídic del personal eventual de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Per això, de conformitat amb el que estableix la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, a proposta del conseller de Justícia i d'acord amb el Govern,

DECRETO:

Article únic

Òrgan d'assistència i suport al conseller o consellera de Justícia

1. El Gabinet del Conseller o Consellera és l'òrgan d'assistència i suport del conseller o consellera de Justícia, del qual depèn directament.

2. El Gabinet del Conseller o Consellera i les unitats que l'integren es regeixen pel que estableix l'Acord del Govern de 20 de gener de 2004,

pel qual es regulen determinats aspectes del règim del personal eventual al servei de l'Administració de la Generalitat.

DISPOSICIONS DEROGATÒRIES

—1 Es deroga el capítol 2 del títol 3 del Decret 68/2004, de 20 de gener, d'estructuració i de reestructuració de diversos departaments de l'Administració de la Generalitat.

—2 Queda igualment derogada qualsevol disposició de rang igual o inferior que contradigui aquest Decret o que s'hi oposi.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquest Decret entra en vigor el mateix dia de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOSEP M. VALLÈS
Conseller de Justícia
(06.248.090)

DECRET

346/2006, de 19 de setembre, de concessió del Premi Justícia de Catalunya.

El Decret 77/2003, de 18 de març, pel qual es regulen les distincions en matèria de justícia a Catalunya, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, va crear el Premi Justícia de Catalunya, establint els requisits que ha de reunir la persona física o jurídica guardonada.

L'Institut de Reinserció Social (IRES) és una organització no governamental que es va constituir l'11 de juny de 1969 com associació sense ànim de lucre d'àmbit estatal i que l'any 2006 s'ha constituït com a Fundació amb l'objectiu de potenciar més la seva organització. És membre de la Conferència Europea per a la llibertat condicional, *probation* (CEP), organització que integra representants governamentals, entitats i particulars amb la finalitat de promoure l'extensió de les mesures penals alternatives en el conjunt de tota Europa com a sistema eficaç i proporcionat de resposta penal diferent de l'empenament.

En el moment de la seva creació el terme "inserció social" era desconegut al nostre país mentre que ja era una realitat als països democràtics de l'Europa Occidental. L'actuació de l'IRES va fer possible des de bon començament l'aplicació pràctica de la reinserció social, que es va adreçar principalment a l'atenció social, psicològica i educativa de persones i col·lectius en situació de risc social amb dificultats socioeconòmiques.

En aquest sentit, l'atenció professionalitzada per tal d'afavorir la reintegració social del conjunt de persones, joves i adultes, sotmeses a mesures d'execució penal ha estat un dels

principals àmbits d'actuació de l'IRES des de la seva fundació.

Així, des de l'inici de l'exercici de competències en l'àmbit de l'execució penal per part de la Generalitat de Catalunya, l'IRES ha col·laborat estretament amb el Departament de Justícia en l'assoliment de la funció constitucional de reinserció i reeducació de les persones sotmeses a mesures penals o de justícia juvenil. Des de l'any 1984 i amb aquest objectiu, l'IRES ha subscrit convenis de col·laboració amb la Generalitat, adreçats a la gestió de l'execució de les mesures penals alternatives, de mediació intercultural, de gestió d'acollida de joves sotmesos a mesures de medi obert, d'execució de programes formatius en medi obert per a joves menors que han comès delictes violents, entre d'altres.

A més l'IRES és membre de la Mesa de Participació Social del sistema penitenciari català i participa activament en la difusió i sensibilització pública de la funció rehabilitadora de l'execució penal mitjançant l'edició d'estudis i investigacions de camp.

Per això, de conformitat amb el que disposen els articles 1 i 2 del Decret 77/2003, de 18 de març, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, a proposta del conseller de Justícia i d'acord amb el Govern,

DECRETO:

Article únic

Atorgar el Premi Justícia de Catalunya a la Fundació Institut de Reinserció Social (IRES).

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA
President de la Generalitat de Catalunya

JOSEP M. VALLÈS
Conseller de Justícia
(06.251.026)

DECRET

347/2006, de 19 de setembre, de concessió del Premi Justícia de Catalunya.

El Decret 77/2003, de 18 de març, pel qual es regulen les distincions en matèria de justícia a Catalunya, modificat pel Decret 320/2004, de 6 de juliol, va crear el Premi Justícia de Catalunya, i establí els requisits que ha de reunir la persona física o jurídica guardonada.

L'excel·lentíssim senyor Carlos Jiménez Villarejo, nascut a Màlaga l'any 1935, es va llicenciar en dret per la Universitat de Granada. Ingressà a la carrera fiscal l'1 de abril de 1962, quan va ser destinat a la Fiscalia de Barcelona, data des de la qual ha estat sempre professionalment i personal relacionat amb Catalunya. L'any 1973 va ser sancionat durant dos anys amb un trasllat forçat a la Fiscalia d'Osca per la seva intervenció en la defensa dels drets humans i de les llibertats polítiques de ciutadans de Catalunya i per la seva

2008/34637/B-
3979-4020 211

3979



AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

1

MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

ANNEX 3. RESPOSTA AL·LEGACIONS APROVACIÓ INICIAL

TEXT REFÓS JULIOL 2010

URBANING
Estratègia
Planificació
i Disseny Urbà



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme

Aprobat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de - 2 ABR. 2009
i acordada la seva publicació a l'efecte
d'executivitat en sessió de 22 JUL. 2010
amb les prescripcions d'ofici esmentades
a l'acord

La secretària

M. Teresa Manté i Prais
M. Teresa Manté i Prais



Ajuntament de
Premià de Mar

Plaça de l'Ajuntament 1
Telèfon 93 741 74 02
Fax 93 741 74 27
08330 Premià de Mar
<http://www.premiademar.org>
e-mail: premiademar@premiademar.org
NIF: P0817100A

Serveis Territorials

3980

AL·LEGACIONS	APROVACIÓ	INICIAL	PLA	ORDENACIÓ
URBANÍSTICA MUNICIPAL				

- | | | |
|-----|---------------------|---|
| 1. | RGE. 11317/03.07.06 | M.TERESA DOMINGO VIDAL |
| 2. | RGE. 14519/05.09.06 | ISIDRE SANFELIU DUCH |
| 3. | RGE. 14964/15.09.06 | ICV-EUA-EPM |
| 4. | RGE.15232/20.09.06 | LLUÍS BATLLE GARGALLO |
| 5. | RGE.15512/26.09.06 | VEINS PASSATGE BELLESGUARD
(repres. Santiago Somalo) |
| 6. | RGE. 15352/22.09.06 | CONSELL SENIOR DE PREMIA DE MAR |
| 7. | RGE. 15383/22.09.06 | JOAN BOBA I ALFRED BLANES |
| 8. | RGE.15462/25.09.06 | JOSEP FÀBREGAS PEINADO |
| 9. | RGE.15353/22.09.06 | CONSELL SÈNIOR DE PREMIA DE MAR |
| 10. | RGE.15618/27.09.06 | VERD 21 SL. |
| 11. | RGE.15669/28.09.06 | JOAN ORRIOLS FONTANILLS |
| 12. | RGE.15680/28.09.06 | ENRIC VIAYNA ORNOSA |



Ajuntament de
Premià de Mar

Plaça de l'Ajuntament 1
Telèfon 93 741 74 02
Fax 93 741 74 27
08330 Premià de Mar
<http://www.premiademar.org>
e-mail: premiar@premiademar.org
NIF: P0817100A

Serveis Territorials

- | | | |
|-----|---------------------|--|
| 13. | RGE.15687/28.09.06 | ALICIA VICENS HERNANDEZ (TAGEM
PROM.INVERSIONES) I RICARD
SANTONÀ (TRANF.METALÚRGICAS SA.) |
| 14. | RGE.15750/28.09.06 | JOAN GASSIOT BENET |
| 15. | RGE.15781/29.09.06 | JORDI DAURA MONTSERRAT |
| 16. | RGE.15791/29.09.06 | LAURA SUBIRÀ COMAS |
| 17. | RGE.15792/29.09.06 | LAURA SUBIRÀ COMAS |
| 18. | RGE.15813/29.09.06 | LORSANZ IMMOBLES SL |
| 19. | RGE.15816/29.09.06 | GIL TRIGINER BOIXEDA |
| 20. | RGE.15817/29.09.06 | PLATAFORMA CAMÍ RAL |
| 21. | RGE.15818/29.09.06 | JOAQUINA VILAPLANA TORRECILLAS |
| 22. | RGE.15819/29.09.06 | JAUME FORNELLS TOLRÀ |
| 23. | RGE.15820/29.09.06 | ALBERTO BUENDIA MERCADAL (JAD
GLOBAL SL.) |
| 24. | RGE. 15845/29.09.06 | ÀNGEL MECA AMORÓS
(CLUB NATACIÓ PREMIÀ) |
| 25. | RGE. 15844/29.09.06 | ANNA M. GARCIA MIRALLES |



Ajuntament de
Premià de Mar

Plaça de l'Ajuntament 1
Telèfon 93 741 74 02
Fax 93 741 74 27
08330 Premià de Mar
<http://www.premiademar.org>
e-mail: premiar@premiademar.org
NIF: P0817100A

Serveis Territorials

3981

- | | | |
|-----|---------------------|--|
| 26. | RGE. 15823/29.09.06 | JOSE COLOMER RIBAS |
| 27. | RGE. 15824/29.09.06 | JOSEP FONTANILLS MANDRI
(GRAN VIA UNO, SL.) |
| 28. | RGE. 15825/29.09.06 | JOSEP FONTANILLS MANDRI |
| 29. | RGE. 15859/29.09.06 | FITO MORATO JORGE Y CIA, CB. |
| 30. | RGE. 15701/28.09.06 | JOAN PERICH (EUROMARESME 2000 sl) |
| 31. | RGE. 15850/29.09.06 | CARLOS MARTINEZ ROLDAN
(PROMARDEL 43, SL.).Presentats annexes
en data 05.10.07 i 27.11.07, veure 61.1 i 61.2 |
| 32. | RGE. 15862/29.09.06 | FILOMENA MASSEGÚ ISERN |
| 33. | RGE. 15865/29.09.06 | PSC |
| 34. | RGE. 15881/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |
| 35. | RGE. 15882/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |
| 36. | RGE. 15883/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |
| 37. | RGE. 15884/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |
| 38. | RGE. 15885/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |
| 39. | RGE. 15886/30.09.06 | SALVADOR YUSTE BOSCH |



Ajuntament de
Premià de Mar

Plaça de l'Ajuntament 1
Telèfon 93 741 74 02
Fax 93 741 74 27
08330 Premià de Mar
<http://www.premiademar.org>
e-mail: premiam@premiademar.org
NIF: P0817100A

Serveis Territorials

40.	RGE. 15887/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
41.	RGE. 15888/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
42.	RGE. 15889/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
43.	RGE. 15890/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
44.	RGE. 15891/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
45.	RGE. 15892/30.09.06	SALVADOR YUSTE BOSCH
46.	RGE. 15880/30.09.06	FERNANDO IZQUIERDO LUJAN
47.	RGE. 15878/30.09.06	JOAQUIM CLASTRE I CALVET
48.	RGE. 15877/30.09.06	VICTORINO VILLANUEVA SANDALINAS
49.	RGE. 15896/02.10.06	JOSEP LL. NÚÑEZ NAVARRO (JOSEL SL)
50.	RGE. 15897/02.10.06	Advocat PABLO MOLINA (en repres. CARME DURANY OBRADORS)
51.	RGE. 15899/02.10.06	NEUS PLACENCIA MARTINEZ
52.	RGE. 15910/02.10.06	JOSEP M.MARTINEZ TORRECILLAS
53.	RGE. 15929/02.10.06	JOSEP M. MARTINEZ TORRECILLAS (SAPROIN SA)



Ajuntament de
Premià de Mar

Plaça de l'Ajuntament 1
Telèfon 93 741 74 02
Fax 93 741 74 27
08330 Premià de Mar
<http://www.premiademar.org>
e-mail: premiam@premiademar.org
NIF: P0817100A

Serveis Territorials 3982

- | | | |
|-----|----------------------|---|
| 54. | RGE. 15869/29.09.06 | MIQUEL CREVOL CUCURELL |
| 55. | RGE. 15868 /29.09.06 | M.TERESA FONTANILLS MANDRI |
| 56. | RGE. 15993/02.10.06 | MONTSERRAT ROURA NUBIOLA |
| 57. | RGE. 15871/29.09.06 | CASAL BENÈFIC PREMIANENC (repre.
Jaume Marimón) |
| 58. | RGE. 16036/03.10.06 | GLÒRIA BARDAJÍ I PASCUAL/CARME
LARRUBIA I GARCIA |
| 59. | RGE. 16276/06.10.06 | METALOGENIA, SA. (Francisco Triginer
Boixeda) |

AL·LEGACIÓ NÚM. 1

AL·LEGANT: MARIA TERESA DOMINGO VIDAL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 03.07.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Proposa una modificació respecte l'ordenació de l'entorn de la finca de la seva propietat (Sant Francesc 52-54, Camí Ral 132-134), que comporta un increment de l'edificabilitat del 8% per tal de millorar el disseny arquitectònic dels habitatges que s'hi poden construir.

INFORME:

Es proposa desestimar l'al·legació atès que el que es va suggerir en el seu dia fou un canvi de tipologia, de ciutat jardí a plurihabitatge com a final "sense mitgeres" de la zona 16. El sostre es mantenia, tot i que hi havia un petit increment de 603m² en lloc dels 590m² permesos a la zona 13c. L'objectiu del canvi d'ordenació és només TIPOLÒGIC I NO D'AUGMENT DE SOSTRE.

Es pot respondre a l'al·legant que amb la longitud de façana de que es disposa es pot resoldre un programa d'habitatge plurifamiliar amb els elements de comunicació verticals (escala i ascensor) inclosos.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 2

3983

AL·LEGANT: ISIDRE SANFELIU DUCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 05.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Proposa que els habitatges amb front al carrer Sant Cristòfol en la part situada davant la plaça Nova, qualificats amb la clau 10 (nucli antic), siguin qualificats com a zona 12b, illa tancada amb pati, i edificabilitat de PB+2PP com a més adequada, pels motius següents:

1. El teixit urbà corresponent a aquesta línia de cases no es correspon amb el teixit tradicional del nucli antic.
2. La dinàmica constructiva a l'entorn de la plaça Nova ja ha generat edificacions de tipologia diferent a la proposada pel POUM.
3. L'edifici del carrer Sant Cristòfol 80 té una amplada de doble cruïxa que el fa més apte per l'alçada edificatòria de PB+2PP.
4. La qualificació proposada pretén evitar la confusió de tipologies edificatòries i la conveniència de mantenir conjunts urbans coherents.

INFORME:

En gran part del front de façana del carrer de Sant Cristòfol que dona a la Plaça Nova existeixen exemples d'alta qualitat de la tipologia de nucli antic que es pretén protegir. El Pla General de 1991 protegia aquesta tipologia i no hi ha cap motiu per modificar l'actual qualificació i ordenació.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació

AL·LEGACIÓ NÚM. 3

AL·LEGANT: GRUP MUNICIPAL ICV-EUA-EPM

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 15.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Manifesta que a la Memòria del POUM es comptabilitza com un sol espai docent l'escola del Pilar II i el terreny cedit en usdefruit per la comunitat musulmana, i cal separar-ho perquè aquest darrer espai no és docent.

2.- Les dues masies que han estat descatalogades (Can Colomer i masia B) poden contenir un jaciment arqueològic, per la qual cosa s'han de beneficiar de la protecció que els atorga aquesta condició.

INFORME:

1.- Efectivament, la referència que es fa en la fitxa 28 a la finca B- Mesquita es tracta d'una errada material ja que els 570m2 corresponen a l'equipament docent. El solar del carrer Joan Prim- C/ de la Cisa passa al grup d'equipaments encara sense desenvolupar amb els paràmetres i usos del Pla especial de desplegament de la zona d'equipaments C/ de la Mercè, C/ Joan Prim, C/ de la Cisa, aprovat definitivament per la CUB en data 5 de novembre de 1997.

2.- Segons la Memòria del POUM, la descatalogació d'aquestes dues masies es justifica per "*la progressiva desaparició de l'entorn agrari i el poc valor arquitectònic*" de les mateixes, circumstàncies que no les fan mereixedores de protecció. Això no té res a veure amb la descoberta de restes arqueològiques a Can Colomer, que continua catalogat com a jaciment (identificat al plànol PN-02 del Catàleg i ordenat a la fitxa A-4), al qual resultarà de plena aplicació la legislació sobre patrimoni cultural.

PROPOSTA:

Estimar les al·legacions

AL·LEGACIÓ NÚM. 4

3984

AL·LEGANT: LLUÍS BATLLE GARGALLO

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 20.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Declara que el sistema de comunicacions ferroviàries (1.F) previst pel POUM ha de partir d'una base realista i fixar-ne l'amplada en 22 metres, passant-la a 30 metres a les zones d'andanes, així com incorporar al planejament el nombre necessari de passos sota les vies.

INFORME:

El POUM és respectuós amb les previsions del Ministeri de Foment que, finalment, l'haurà d'informar favorablement segons els projectes de xarxa ferroviària que depassen la competència municipal.

El POUM incorpora el Pla d'Ordenació del Litoral de Premià de Mar (Modificació del PGOU91), en el que en la planta general d'ordenació es proposen 11 passos sota les vies al llarg de tot el municipi.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació

AL·LEGACIÓ NÚM. 5

AL·LEGANT: SANTIAGO SOMALO GARCIA I ALTRES

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 26.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Al·leguen que el POUM els afecta un tros de jardí per a l'obertura del passatge Bellesguard, però això només servirà perquè el passatge vagi a parar a una riera sense continuïtat. Per tant aquesta mesura no servirà per facilitar el pas a cap lloc, raó per la qual els veïns demanen que desaparegui la previsió d'obertura de l'esmentat passatge.

INFORME:

La permeabilitat que es pretén aconseguir amb la xarxa viària que es proposa en el POUM és la lògica i desitjable i, a més, és la proposada en el PGOU vigent. El que sol·licita l'al·legant tallaria la fluïdesa de la circulació peatonal del sector en benefici d'un habitatge.

L'expropiació és necessària per al bon funcionament de la xarxa i es proposa incloure-la en les despeses del pla.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 6

3985

AL·LEGANT: CONSELL SÈNIOR DE PREMIÀ DE MAR

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 22.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demanen que el POUM faci constar de manera explícita la creació d'un Centre de Dia públic per a gent gran en el local municipal dels Frigorífics, en els termes proposats per aquesta entitat, fent-hi constar també el nombre d'habitatges tutelats que es prevegi construir.

INFORME:

La potestat de planejament és una facultat discrecional de l'Administració destinada a la satisfacció de d'interès públic, que preval sobre els interessos privats dels particulars. En aquest moment encara no s'ha fixat l'ús definitiu de local de referència, que haurà de ser el més adient per la seva ubicació i característiques i es concretarà en el corresponent projecte tècnic. Per això el POUM no ho pot contemplar sense perjudici que, una vegada fixat, l'assignació del seu ús es pugui fer amb posterioritat en qualsevol moment.

Pel que fa a habitatges tutelats, el POUM recull àmbits qualificats com habitatge dotacional públic que d'acord amb la normativa urbanística comprèn les actuacions públiques d'habitatge destinades a satisfer els requeriments temporals de col·lectius de persones amb necessitats d'assistència o emancipació justificades en polítiques d'habitatge prèviament definides, les quals s'han d'especificar en la memòria social del planejament. El nombre d'aquests habitatges no l'ha de contemplar el POUM, només la seva ubicació.

PROPOSTA:

DESESTIMAR les al·legacions presentades

AL·LEGACIÓ NÚM. 7

AL·LEGANT: JOAN BOBA ROSSELLÓ I ALFRED BLANES MORAGAS

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 22.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- La desaparició dels sòls agrícoles que comporta el POUM no està justificada, ja que es tracta d'una zona d'alt valor agrícola.
- 2.- El model de creixement previst pel POUM és insostenible.

INFORME:

1.- L'article 32 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme declara que es troben en situació de sòl no urbanitzable aquells terrenys així classificats pel POUM per estar sotmesos a algun règim especial de protecció establert per la legislació sectorial i pel planejament territorial a conseqüència de la necessitat o la conveniència d'evitar la seva transformació i aquells altres que el planejament consideri necessari classificar així pels seus valors, o perquè consideri que resulten inadequats per al desenvolupament urbanístic sostenible o pel seu valor agrícola quan es troben inclosos en indicacions geogràfiques protegides o denominacions d'origen.

En el cas que ens ocupa, com bé recull la Memòria del POUM, l'àmbit de les "hortes de ponent" ha estat qualificat com a sòl no urbanitzable perquè no es tracta de sòls sotmesos a cap règim d'especial protecció ni tampoc el POUM considera que s'hagin de preservar del procés urbanitzador, en consonància amb allò que disposa el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC), de rang jeràrquicament superior al POUM, segons el qual, pel que fa a l'àmbit que correspon a les hortes de ponent, declara que s'hi porta a terme "agricultura intensiva no sempre respectuosa amb el medi. Rehabilitació d'edificacions preexistents i aparició de noves construcció sense seguir criteris d'integració amb el medi: cases, magatzems, hivernacles i tanques. Gran quantitat de tanques perimetrals que donen un caràcter marginal a l'espai."

Així mateix, l'apartat de suggeriments del PDUSC diu: "es considera la possibilitat de què aquest espai no hagi de mantenir forçosament les condicions del sòl no urbanitzable, per raó de: tractar-se d'un àmbit que pot complir amb la funció d'estructurar límits del nucli de Premià, ja que està envoltat de sòl urbà".

El sòl no urbanitzable al municipi de Premià de Mar és en la seva major part ocupat per hivernacles, que degut a la seves característiques de producció (impermeabilització del sòl) generen nombrosos problemes d'aigües. Així doncs, la continuïtat de la situació actual continuaria generant un consum d'aigua excessiu i el que és més important la manca de retorn de les aigües pluvials al subsòl, tot i que cal destacar que el pla vigent recull la obligació de gestionar aquestes aigües, a la pràctica no es porta a terme. Els hivernacles, per les seves característiques especials, no gaudeixen de les avantatges normalment associades a l'agricultura tradicional des del punt de vista ambiental.

2.- Pel que fa a la segona de les qüestions plantejades, en primer lloc cal recordar la definició de desenvolupament sostenible definit per primera vegada l'any 1987 a l'Informe Brundland (1987) que diu: "*aquell desenvolupament capaç de satisfer les necessitats de la generació present sense comprometre la capacitat de les generacions futures per satisfer les pròpies necessitats*", definició que, en la seva vessant urbanística, ve recollida a l'article 3 del Text Refòs de la Llei d'Urbanisme com "*la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures*".

En aquest sentit, l'apartat 3.8. "*Probable evolució del medi en cas de no aplicació del pla*" de l'informe d'avaluació ambiental defineix les problemàtiques actuals del municipi que el fan insostenible si la seva evolució continua essent com la dels darrers anys, fets als que ha de donar solució el POUM. Amb les propostes del nou POUM el municipi de Premià de Mar guanyarà en benestar gràcies a l'esponjament del nucli urbà, la canalització dels torrents, la creació de nou habitatge social, la reubicació de les indústries fora del nucli urbà, i a la construcció d'una sèrie d'equipaments municipals (tals com un estadi d'atletisme, un camp de futbol,...). L'informe d'avaluació ambiental del POUM proposa l'aplicació d'una sèrie de mesures correctores que minimitzaran i/o eliminaran els impactes negatius que se'n deriven proporcionant una avaluació final compatible amb el medi ambient, que satisfà les necessitats actuals sense comprometre el benestar de les generacions futures. Tanmateix, el mateix informe diu que caldrà continuar treballant per millorar el sistema de sanejament, integrar paisatgísticament els polígons industrials i les infraestructures de transport i reduir els consums tant d'aigua com d'energia, de manera que tots els sectors implicats i sobretot la població, puguin gaudir d'un municipi en equilibri amb el seu entorn.

Pel que fa als aspectes de densitat de població que formula l'al·legant, cal tenir present que un dels objectius principals del POUM és l'esponjament del nucli actual mitjançant el manteniment d'espais verds en el nucli del municipi, la renovació d'àrees en sòl urbà consolidat creant noves zones verdes i espais lliures i l'ampliació de la vorera de la Gran Via, entre d'altres.

Pel que fa als punts dèbils de Premià als quals fa referència l'estudi Desenvolupament Estratègic del Maresme són la «congestió urbana», el «retrocés productiu» i una «balança de mobilitat laboral negativa».

En aquest sentit, tal i com ja s'ha comentat, el POUM té per objectiu l'esponjament del teixit urbà existent afavorint el manteniment i nova creació d'espais verds dins el municipi.

D'altra banda i per frenar el retrocés productiu es potencien activitats industrials de menor impacte ambiental en detriment d'aquelles més contaminants, al mateix temps que es preveuen nous usos d'equipaments comunitaris i usos terciaris a la finca de Can Malet, actualment ocupada per un ús industrial dur. Amb això es preveu el creixement de llocs de treball en el municipi, fet que ajudarà a reduir la mobilitat laboral obligada. Tampoc cal oblidar que el POUM proposa millores importants a la xarxa viària i connexions existents, la creació de nous aparcaments i la millora de la mobilitat del municipi en general.

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 8

AL·LEGANT: JOSEP FÀBREGAS PEINADO

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 25.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Es mostra en desacord amb el grau de protecció que atorga el POUM (FB) a la casa de la seva propietat i demana que es retiri aquesta protecció.

INFORME:

Els raonaments exposats per l'al·legant es consideren, en la majoria, encertats:

1. L'alineació de façana és lleugerament conflictiva, creant un racó que probablement origini més inconvenients que avantatges.
2. La composició de la façana ha estat manipulada al llarg del temps i actualment ofereix un interès relatiu bàsicament pel que fa al marc de pedra de l'entrada i a la posició de la finestra superior.
3. El pla de coberta comú amb les altres edificacions és inexistent.

PROPOSTA:

Es proposa estimar l'al·legació i modificar el grau de protecció de les finques número 25 i 27 del carrer de Sant Pere passant de grau de protecció FB a grau de protecció F, protecció únicament de la tipologia edificatòria.

AL·LEGACIÓ NÚM. 9**AL·LEGANT:** CONSELL SÈNIOR DE PREMIÀ DE MAR**PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS:** 22.09.2006**CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:**

- 1.- Consideren que la implantació d'un sistema no separatiu d'aigües no és la millor forma de solucionar el problema de les inundacions, sinó que cal –prèvia elaboració de diferents estudis– planificar un sistema separatiu d'aigües de pluja i residuals amb les conduccions necessàries per absorbir els cabals resultants.
- 2.- Proposen l'aplicació de la norma NTE-ISA 1973 o alguna altra normativa posterior adequada, així com també l'estricta compliment de les actuals lleis sobre el sòl.
- 3.- Consideren que també caldria preveure la construcció de cisternes de recollida d'aigües de pluja en les conduccions d'aigües pluvials abans del seu desguàs al mar.
- 4.- Manifesten que hi ha qüestions urbanístiques que sobrepassen l'àmbit local i que caldria enfocar-les des d'un punt de vista supramunicipal, com és el cas d'un sistema de clavegueram que implica a municipis veïns, o també el manteniment de rieres de competència de l'ACA i la conducció d'aigües residuals a la depuradora.

INFORME:

- 1.- Les qüestions al·legades han estat objecte del corresponent informe de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), emès en relació al document aprovat inicialment en un sentit favorable, però exigint modificacions que han estat efectuades en el text a aprovar provisionalment. Aquestes modificacions contemplen l'exigència d'un sistema separatiu de la xarxa de sanejament, la incorporació a la Normativa en referència al planejament derivat de la necessitat de mesures pels problemes de reflux de la xarxa de sanejament concretades en el Pla Director de Sanejament, la necessitat d'afavorir la infiltració d'aigües pluvials i per últim, la preservació del Domini Públic Hidràulic.
- 2.- Les normes tècniques de l'edificació han estat substituïdes pel Codi tècnic de l'edificació, aprovat pel Reial Decret 314/2006, de 17 de març. Lògicament, aquesta normativa sectorial és de plena aplicació –sense necessitat que el POUM hi faci cap referència– a les edificacions que es construeixin al municipi, de la mateixa manera que també ho és la legislació sobre règim del sòl, la qual ha estat degudament aplicada pel POUM aprovat inicialment.
- 3.- La qüestió plantejada pels al·legadors va més enllà del que correspon determinar al POUM d'acord amb el text refós de la Llei d'urbanisme (art. 58 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol) i el seu Reglament (art. 64 i següents del Decret 305/2006, de 18 de juliol), i haurà d'ésser concretada pel planejament derivat o pel projecte d'urbanització corresponent.

4.- Les directrius per coordinar l'ordenació urbanística amb caràcter supramunicipal són una qüestió pròpia dels plans directors urbanístics, i no del POUM (art. 56 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol). En qualsevol cas, d'acord amb la doctrina jurisprudencial (per totes, SSTS de 21-02-1994 [EDJ 1994/1562] i 27-01-2001 [EDJ 2001/4569]), en el moment de sotmetre el pla a la seva aprovació definitiva la Generalitat de Catalunya podrà exercir el corresponent control d'oportunitat sobre tots aquells assumptes que consideri de caràcter supramunicipal i, per tant, prevalent als interessos locals; però serà en aquella fase del procediment –i no ara– quan l'administració competent exigirà les modificacions que cregui oportunes.

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 10**AL·LEGANT:** VERD 21, SL**PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS:** 27.09.2006**CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:**

Manifesten que al plànol d'ordenació on apareix la zona de Can Farrerons existeix una errada, tant pel que fa a la qualificació urbanística atorgada (hauria de ser 11c5 i no 11c1) com al caràcter prescriptiu de la disposició dels edificis marcats.

INFORME:

La qualificació urbanística a Can Farrerons és la de 11c5 i no la que figura en el plànol d'ordenació Q01-full 04 del POUM (11c1).

Cal desestimar l'observació que s'efectua sobre l'edificabilitat, atès que el número que figura en el mateix cercle on s'identifica la qualificació urbanística, indica la superfície del solar i no pas l'edificabilitat.

PROPOSTA:

Estimar l'al·legació i modificar l'errada en el plànol Q01-full 04, aclarint que el número que figura en el mateix cercle on s'identifica la qualificació urbanística, indica la superfície del solar i no pas l'edificabilitat.

AL·LEGACIÓ NÚM. 11

AL·LEGANT: JOAN ORRIOLS FONTANILLS

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 28.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Al·lega que la finca de la seva propietat, situada al carrer Rafael de Casanova núm. 9 i classificada com a sòl no urbanitzable, reuneix tots els requisits legals per entendre que es tracta de sòl urbà.

INFORME:

L'article 32 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme declara que es troben en situació de sòl no urbanitzable aquells terrenys així classificats pel POUM per estar sotmesos a algun règim especial de protecció establert per la legislació sectorial i pel planejament territorial a conseqüència de la necessitat o la conveniència d'evitar la seva transformació, així també per raó de les determinacions dels plans directors. En aquest cas, és precisament el Pla director urbanístic del sistema costaner, instrument tramitat i aprovat per la Generalitat de Catalunya i d'obligada aplicació pel POUM degut al principi de jerarquia normativa, el que determina la classificació de sòl no urbanitzable atribuït a la finca de l'al·legant.

Així mateix, el simple fet que la finca afronti amb un carrer no comporta que el terreny tingui la condició de sòl urbà (art. 26.a del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol).

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 12

3989

AL·LEGANT: ENRIC, M^a PILAR I M^a DOLORS VIAYNA ORNOSA

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 28.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Demanen que a les condicions d'ordenació del polígon d'actuació PA5 (Gran Via Nord) s'hi afegixin les corresponents als soterranis que podran ocupar la totalitat neta de les parcel·les.

2.- També sol·liciten que a la fitxa de l'esmentat PA5 es modifiqui el percentatge de la cessió del 20% de l'aprofitament urbanístic del sector, fixant-lo en el 10% d'acord amb la legislació vigent.

INFORME:

1.- Certament, resulta procedent preveure l'ordenació i ús de la planta soterrània, que serà d'aparcament, i així és contempla a la nova fitxa urbanística del P.A. 5.

2.- L'article 43.1.a del Text Refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, en la redacció donada pel Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre) disposa que els propietaris de sòl urbà no consolidat dels polígons d'actuació urbanística que tinguin per objecte actuacions aïllades de dotació han de cedir a l'administració actuant el sòl corresponent al 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti l'actuació de dotació respecte a l'aprofitament urbanístic preexistent i efectivament materialitzat.

3.- En tot cas, cal precisar que l'àmbit del P.A. 5 s'ha ampliat amb la incorporació discontinua del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71, modificant-se també les seves condicions d'ordenació, edificació i ús

PROPOSTA:

Estimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 12 bis

AL·LEGANTS: ENRIC, M^a PILAR I M^a DOLORS VIAYNA ORNOSA

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 4.07.2008

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- S'al·lega contra la que consideren revisió substancial del POUM aprovat inicialment, per defecte procedimental.
- 2.- També mostren la seva disconformitat respecte a la previsió d'un polígon discontinu.
- 3.- Al·leguen contra la previsió d'ús comercial a les plantes pis de les futures edificacions, per innecessària, irracional, incongruent i vulneradora del principi d'igualtat.
- 4.- Es demana la correcció de la descripció de l'àmbit, no ajustada a l'àmbit delimitat.
- 5.- S'oposen a l'increment de sostre previst en l'àmbit pel que suposa d'excessiu per a la parcel·la edificable, que impossibilita la disposició en planta baixa d'una separació per a la ventilació dels locals, obliga a un cos d'edificació baixa a la zona 11 i no permet alliberar una franja per a la implantació d'una rampa alternativa o addicional per al accés al soterrani.

INFORME:

1.- Malgrat el que s'al·lega, la modificació de la delimitació del PA5 i de part dels seus paràmetres respecte al text aprovat inicialment en cap cas es pot considerar substancial, encara que tampoc els al·legants han acreditat de cap manera que ho sigui. El fet d'haver-los atorgat audiència de la nova ordenació del PA5 amb caràcter previ a l'aprovació provisional només pretén un major grau d'informació i participació en el procediment de tramitació del planejament, però en cap cas s'ha acordat la retroacció de l'expedient per haver considerat la modificació com a substancial ni pot admetre's tampoc que l'Ajuntament no pugui modificar alguns extrems previstos inicialment al text del POUM si es considera que la nova ordenació té una major racionalitat i un major interès públic, com és el cas.

2.- La pretensió de no modificar, respecte a allò previst al text del POUM aprovat inicialment, la delimitació del PA5 es formula sense cap fonamentació, raó per la qual no poden considerar-se en detriment de la solució plasmada en la nova proposta.

No obstant això, cal esmentar que l'àmbit del PA5 passa a ser discontinu, amb l'objecte d'obtenir un sistema d'espai lliure públic, necessari per a què el polígon compleixi els standars legalment previstos. En tot cas, la delimitació del polígon resulta perfectament ajustada als requisits establerts a l'art. 112 de la Llei d'Urbanisme (susceptibilitat d'assumir les cessions de sòl, viabilitat de

l'equidistribució de beneficis i càrregues i entitat suficient per justificar tècnicament i econòmicament l'autonomia de l'actuació), circumstància que no és rebutada en les al·legacions formulades, així com tampoc ho és la possibilitat de la discontinuïtat física dels polígons d'actuació urbanística prevista per aquell precepte.

3990

La reducció del sostre residencial en la nova proposta o, si es vol, la limitació de l'ús d'habitatge a part del sostre previst al polígon respon, en part, com es va avançar als interessats, a la necessitat de complir amb els estàndars de reserva de sistemes urbanístics exigits legalment i el criteri que segueix aquest POUM en tots el seu àmbit de reduir l'ús d'habitatge donada l'extrema densitat del municipi.

En tot cas, en l'ordenació del polígon s'han ponderat diferents elements: l'adaptació de la tipologia edificatòria amb l'entorn; el conseqüent increment de sostre i el seu destí a un ús d'habitatge o principalment comercial en atenció a què la Gran Via és l'eix comercial principal de la població; els requeriments funcionals i legals dels espais lliures públics, tant respecte a la seva dimensió com a la seva situació; i l'oportuna obtenció d'espais lliures públics.

En consideració a tots aquest aspectes, s'ha establert la ordenació que s'ha entès més adequada per satisfer els interessos públics derivats del planejament urbanístic, amb respecte als interessos privats concurrents, propiciant l'ús comercial i d'oficines i dimensionant el sostre amb ús d'habitatge i les corresponents zones verdes públiques en la proporció adequada per tal de complimentar les reserves exigides legalment.

Respecte a la qüestió de la reserva per a espais lliures públics, cal afegir també que el plantejament dels al·legants parteix d'una errònia interpretació de la normativa d'aplicació, ja que l'estàndard mínim d'espai lliure públic es determina en funció del sostre edificable del sector i no només en funció del seu increment respecte al previst al planejament anterior i, menys encara, quan aquest no és preexistent i efectivament materialitzat (art. 94.4 i D.A. 16ª de la LUC). Així mateix, també s'equivoquen els al·legants en pretendre que les superfícies destinades a viaris siguin considerades per al càlcul de les reserves mínimes d'espais lliures atès que es tracten de sistemes urbanístics diferents (art. 34, 4 i 6 de la LUC).

3.- Sense perjudici del que ja s'ha dit al punt anterior sobre la justificació de l'ordenació del sector, cal admetre que en la proposta d'ordenació comunicada als propietaris, per error, es va ometre precisar que els usos admesos al polígon són indistintament l'ús comercial com el d'oficina (amb les limitacions que la normativa urbanística estableix per als usos comercials a les plantes pis), així com l'ús d'habitatge, només opcionalment, en la planta primera i segona de l'edifici, excepte a la part de l'edifici corresponent a PB+ 3. Així considerat, cal estimar parcialment l'al·legació tercera en quant a l'errònia previsió de l'ús comercial a totes les plantes de l'edifici.

4.- Efectivament, resulta imprecisa la descripció de l'àmbit del PA5 que consta a la fitxa, ja que aquell no arriba fins al carrer Elisenda de Montcada, per la qual cosa procedeix estimar l'al·legació i corregir la descripció de l'àmbit.

5.- Contràriament al que ha estat al·legat, l'equip redactor no considera que l'increment d'edificabilitat sigui excessiu per a la parcel·la edificable ni tampoc que impedeixi determinades solucions constructives de caràcter necessari, extrems que no han estat acreditats i que, en tot cas, podrien ser objecte del tractament adequat en el corresponent projecte constructiu posterior. Tot això sense perjudici de l'ajustament de paràmetres al que es refereix el punt 6 següent.

6.- Cal tenir en compte que amb posterioritat a la formulació de les al·legacions s'ha presentat per part de la propietat del P.A.5 inicial un escrit en el que manifesten la seva conformitat a la inclusió dins del polígon del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71 que és de part de la mateixa propietat, facilitant així la gestió.

Analitzada aquesta nova proposta i atesa l'oposició per part de la propietat del solar situat al Camí Ral, núm.90 a formar part del sector discontinu amb la Gran Via, es considera procedent la proposta, tot i la necessitat d'ajustar-la lleugerament quant als paràmetres edificatoris en el sentit de fixar el coeficient d'edificabilitat en 1'50 m2 de sostre/m2 de sòl, atès que s'ha promès un coeficient d'1'62 relatiu al solar de la Gran Via i un coeficient d'1 pel solar del carrer Jacint Verdaguer cantonada Joan Prim.

PROPOSTA: Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 13

AL·LEGANT: TAGEM PROMOTORA DE INVERSIONES, SL I TRANSFORMACIONES METALÚRGICAS, SA

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 28.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Manifesten que la qualificació de la finca del carrer Indústria núm. 10 com a industrial urbana (clau 14a), mantenint així l'ús industrial del terreny, infringeix els principis recollits a la Memòria del POUM, raó per la qual demanen que es qualifiqui la finca de manera que s'hi permeti prioritàriament l'ús residencial i però es mantingui la mateixa edificabilitat que a la zona industrial ($2 \text{ m}^2\text{st}/\text{m}^2\text{s}$) per tal de fer-ho compatible amb el cost del trasllat de la fàbrica existent.

INFORME:

Aplicar, en una posició central de la població, unes edificabilitat residencials com les que es pretenen en l'al·legació és totalment inadequat. El teixit urbà central de Premià de Mar té una ocupació global del territori que supera el 50% i una vialitat de carrers estrets, generalment bloquejada, en la qual el carrer més ample, la Gran Via, no supera els 15 metres. Situar en aquest indret $2 \times 14.136 = 28.272 \text{ m}^2$. de sostre d'ús residencial-comercial seria un despropòsit. Cal tenir en compte que aquest sostre és *sobre rasant* i no s'ha calculat el possible *sota rasant*.

D'altra banda, l'argument d'haver de finançar el trasllat d'una indústria, en part o totalment, amb unes plusvàlues urbanístiques que fomenten la congestió en un terme municipal que no pot justificar els mínims legals d'àrees lliures que estableix la legislació vigent, seria inacceptable per part dels organismes superiors de l'Administració urbanística.

No obstant això, des del punt de vista de l'estructura urbana de Premià de Mar, el trasllat d'aquesta indústria seria un factor a considerar positivament en consideració a la millora de la vialitat, de l'esponjament del nucli urbà i de l'estructura urbana general. La fàbrica del carrer de la Indústria ocupa un solar amb una superfície important (14.136 m^2), talla els carrers de Sant Cristòfol i de Gibraltar i deixa un pas molt estret en la carretera de Premià de Dalt entre l'antiga fàbrica de gas, avui equipament comunitari, i la part edificada del solar. La centralitat d'aquest solar a mig camí entre la Gran Via i l'Estació i en tangència amb a la Riera de Premià permetria, en el cas de desaparèixer la fàbrica, reestructurar l'espai urbà central de la població. Es tractaria d'una operació urbanística tant o més significativa que la del Pla de Millora Urbana 1, Can Sanpere.

Ara bé, en qualsevol cas, una eventual actuació no podria excedir de l'aprofitament urbanístic proposat en el P.M.U. 1, que és d'un $0'8 \text{ m}^2 \text{ st}/\text{m}^2$ sòl amb ús residencial, comercial o d'oficines, tot establint un important percentatge de superfície de sòl per a equipaments, vialitat i espais lliures, comportant la transformació una reestructuració total del sòl urbà en aquest àmbit.

En consideració a aquests aspectes, per part dels tècnics municipals s'ha transmès als al·legants i representants de la propietat el concepte de transformació que seria acceptable i que paramètricament és coincident amb l'exposat en el paràgraf anterior. Malgrat això, per part de la propietat i dels seus representants s'ha insistit en una edificabilitat molt més alta, arribant a presentar inclús una proposta amb un coeficient d'edificabilitat de 2'4 m²st/m²s i unes alçades de 80 m., corresponent a PB + 25 plantes pis. Aquest posicionament conceptual dels al·legants en relació a una possible transformació urbanística de la zona es considera totalment inadmissible i, per tant, s'efectua la següent

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació presentada per TAGEM PROMOTORA DE INVERSIONES, S.L. i per TRANSFORMACIONES METALÚRGICAS, S.A. en tant que s'allunya notablement dels paràmetres urbanístics que es podrien considerar admissibles per a la zona, així com del model d'implantació urbanística que es pretén per al lloc.

AL·LEGACIÓ NÚM. 14**AL·LEGANT:** JOAN GASSIOT BENET**PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS:** 28.09.2006**CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:**

Demana la supressió dels murs de formigó existents a la plaça dels Països Catalans.

INFORME:

La futura urbanització del lloc s'efectuarà mitjançant el corresponent projecte d'urbanització. Caldrà presentar llavors els encertats suggeriments que ara es plantegen.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació ja que no és un tema del POUM.

AL·LEGACIÓ NÚM. 15

AL·LEGANT: JORDI DAURA MONTSERRAT

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Es mostra contrari al canvi d'ordenació de la finca situada entre els carrers Sant Francesc i Camí Ral (CO1), que passa d'una qualificació de 13c a una altra de 16c, atès que comporta la prolongació de la barrera edificatòria del front litoral davant del seu habitatge, tot perjudicant les condicions de vistes i d'assolejament de què gaudia.

2.- Al·lega també que la separació de l'edificació a carrer prevista per a la finca del carrer Sant Miquel núm. 58 altera la norma comuna per a tota la zona 13c, que és de 6 metres.

INFORME:

1.- Les servituds de llums i de vistes d'una finca respecte a una altra són qüestions de caràcter civil que no afecten a la potestat de planejament de l'Administració. Per altra banda, aquest canvi d'ordenació està plenament justificat des del punt de vista urbanístic, atès que resol un final edificatori que oferia una mitgera generada pel canvi de qualificació i del tipus d'ordenació de Front Marítim, edificació entre mitgeres i alineació de vial, a Ciutat jardí, edificació aïllada i enretirada del carrer. El canvi d'ordenació proposa una edificació en tester que permet resoldre aquest final de Front Marítim i obrir façana a llevant.

2.- S'informa que la modificació de la separació de l'edificació a carrer de la finca del carrer de Sant Miquel núm. 58, de 6m a 4,70m, es va efectuar mitjançant un Estudi de Detall tal i com determina el Pla General en l'article 131.5.b: "les separacions al carrer podran variar mitjançant l'aprovació d'un Estudi de Detall, en aquells casos en que les edificacions veïnes consolidades no s'hi ajustin."

D'altra banda s'informa a l'al·legant que la modificació de separació a carrer no suposa un augment d'ocupació ni d'edificabilitat, ni de qualsevol altre paràmetre urbanístic.

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 16

3993

AL·LEGANT: JAUME COMAS PUJOL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Proposa que a la finca de "Can Batlle", qualificada de 13d1, s'admeti la possibilitat de dividir l'immoble per a plurihabitatge.

2.- Demana que es permeti el manteniment del volum actual en planta baixa situat al núm..45 del Camí Ral, deixant d'estar en situació de volum disconforme.

INFORME:

1.- L'equip redactor ha reconsiderat la possibilitat de permetre l'ús residencial plurihabitatge en les zones 13d, cases amb jardí. S'haurà d'estudiar tots el casos d'aquesta zona i limitar el nombre màxim d'habitatges segons cada cas ja que dependrà de la tipologia de l'edificació, de la superfície construïda, del seu grau de protecció, etcètera.

En aquest cas concret, es proposa l'admissió de l'ús residencial plurihabitatge sempre i quan:

- El màxim d'habitatges resultants sigui de dos, és a dir, hauran de situar-se a raó d'un habitatge per planta de l'edifici existent com a màxim. El resultat serà de dos habitatges d'uns 140m² construïts.

- Es respecti l'edifici existent pel que fa a la seva façana i elements d'interès, incloent com element d'interès el seu entorn propi i l'interior que es consideri protegible.

Sota aquests paràmetres resulta procedent l'estimació de la primera de les al·legacions presentades.

2.- Aquest volum va ser, en el seu dia, un afegit poc afortunat que es va adossar a l'edifici principal i que, per tant, pertoca mantenir la no edificabilitat del sòl on s'ubica, mantenint-se en situació de disconformitat volumètrica, la qual cosa permet el seu actual ús i el seu manteniment i conservació.

Es proposa desestimar aquest segon punt de l'al·legació.

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 17

AL·LEGANT: JOSEFA COMAS PUJOL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Proposa que a la finca de "Can Batlle" s'inclogui la possibilitat de parcel·lar l'entorn protegit de manera diferent a l'actual.
- 2.- Demana que el pas que hi ha projectat entre els núms. 6 i 8 del carrer Prat de la Riba es suprimeixi i es consideri edificable com tota l'illa.

INFORME:

1.- La possibilitat de parcel·lar de forma diferent a l'actual la finca de "Can Batlle" es refereix a la part de darrera de la finca i als darreres de les cases amb accés des del carrer de Prat de la Riba. Aquesta modificació consistiria en donar una major part de terreny als patis darrers de les cases de cos del carrer de Prat de la Riba, en detriment del jardí de Can Batlle.

Vistes les característiques físiques dels jardins i patis, bàsicament pel que fa a la seva estructura i qualitat, la proposta que l'al·legant efectua es pot considerar admissible sempre i quan es mantingui la protecció del jardí i la tanca de separació s'integri adequadament. El tractament d'aquesta separació serà preferiblement vegetal.

2.- Tal i com es veu en les fotografies aportades per l'al·legant aquets pas és inexistent i, per tant, es pot considerar edificable tot l'ample de façana. S'estima el segon punt de l'al·legació i es modifica el grafiat en el plànol Q01 FULL 08.

PROPOSTA:

Estimar les al·legacions i introduir els canvis proposats en els plànols corresponents.

AL·LEGANTS (i PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS):

LORSANZ IMMOBLES, SL (29.09.2006)
JAD GLOBAL, SL (29.09.2006)
NÚRIA I ANNA M^a GARCIA MIRALLES (29.09.2006)
JOSE COLOMER RIBAS (29.09.2006)
VICTORINO VILLANUEVA SANDALINAS (30.09.2006)
NEUS PLACENCIA MARTINEZ (30.09.2006)
JOSEP MARIA MARTINEZ TORRECILLAS (30.09.2006)
SAPROIN, SA (30.09.2006)
LLAVASCASA, SL (29.09.2006)

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Sobre la delimitació de l'àmbit:
 - 1.1.- Sol·liciten l'exclusió dels terrenys del polígon "Martí Doria" de l'àmbit del Pla parcial núm. 1 "Camí del Mig" (PP1), ja que no existeix cap vincle entre un i altre.
 - 1.2. Proposen que el tram del Camí del Mig que s'estén cap a l'oest fins al terme del Masnou vagi a càrrec dels sectors que hi confronten, atès que la seva inclusió al PP1 també resulta improcedent.
- 2.- Usos:
 - 2.1. Consideren que la part sud-est del sector PP1, que dona façana a la Gran Via i al Torrent Malet, ha d'acollir usos terciaris (zona 15), donat que aquesta franja fa de transició natural entre les zones pròpiament industrials.
 - 2.2. Proposen que es permeti l'ús recreatiu en la zona 14b.
 - 2.3. En l'al·legació 48 es reclama l'ús residencial en el sector per tal d'augmentar els beneficis.
3. - Inviabilitat econòmica i de gestió:
 - 3.1. Manifesten que el sector de sòl urbanitzable PP1 és inviable econòmicament per les raons següents: a) consideren improcedent la imputació dels costos derivats de la cessió del torrent Castells i del Camí del Mig a l'àmbit del PP1, atès que es tracta d'uns sistemes generals que beneficien a tota la població; 2) es mostren en desacord amb la imputació als propietaris del PP1 del cost de l'enderrocament dels edificis afectats per l'execució d'aquest sector de sòl urbanitzable, així com l'assumpció de les indemnitzacions corresponents; i c) finalment declaren que el gran nombre de petits propietaris inclosos dins del PP1, juntament amb els usos i aprofitaments previstos, dificulta encara més l'execució del sector.
 - 3.2. Al·leguen l'existència d'una gran quantitat de despeses d'urbanització al sector del PP1 que no es correspon amb l'aprofitament previst i que la repercussió al PP1 dels costos d'urbanització del Torrent Castells és desmesurada.

- 3.3. Manifesten que l'aprofitament del sòl industrial és poc rendible, sobretot en comparació al sector residencial que es preveu al PP2.
- 3.4. Al·leguen que la qualificació prevista (14b) té molt poc aprofitament i no es pot esgotar l'edificabilitat neta del sector ateses l'ocupació i l'alçada màxima previstes.

INFORME:

1.1. La inclusió de la finca "Martí Dòria" al PP1 obeeix a la voluntat de l'Ajuntament de donar homogeneïtat territorial al sector, tot evitant l'exclusió d'una petita peça de terreny d'impossible gestió per sí mateixa (classificada pel Pla General de 1991 com a sòl no urbanitzable, però respecte la qual el Pla director urbanístic del sistema costaner permet el seu desenvolupament).

1.2. La inclusió del Camí del Mig al PP1 respon a l'estratègia general del Pla, de resoldre en el terme municipal de Premià de Mar el tractament definitiu del Camí del Mig de manera que pugui donar sortida al trànsit rodat que generen les activitats situades a ambdues bandes del vial. En tot cas, aquest vial representa un dels eixos vertebradors de l'àmbit del PP1, necessari per a l'adequada mobilitat que del seu desenvolupament se'n generi, essent imprescindible la seva inclusió dins l'àmbit tant per a la seva gestió com per a viabilitzar la seva adequada interconnexió amb els sistemes urbanístics generals de comunicació exteriors a l'actuació urbanística de què es tracta, de conformitat amb allò que resulta de les previsions dels arts. 34, 44 i 45 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme.

2.1. Acceptant la procedència d'admetre usos terciaris a la franja sud-oest del sector, pels motius al·legats per l'actora, es proposa a l'Ajuntament atendre el suggeriment i qualificar com a terciari (zona 15) el front de la Gran Via de Lluís Companys.

2.2. No es considera adequat.

2.3. La funció del POUM no és l'increment dels beneficis privats. Tampoc es creu convenient l'ús residencial en aquesta zona per la seva proximitat al polígon industrial de "La Suïssa" a Premià de Dalt i perquè és l'únic lloc de Premià de Mar on es pot concentrar l'ús industrial.

3.1. Segons l'article 34.7 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, els terrenys reservats per a sistemes urbanístics de titularitat pública –sense fer cap distinció entre sistemes generals i locals–, *"si són compresos en un àmbit d'actuació urbanística sotmès al sistema de reparcel·lació, s'adquireixen mitjançant cessió obligatòria i gratuïta"*. En el mateix sentit, l'art. 44 d'aquella norma estableix, com a deures del propietaris de sòl urbanitzable delimitat, la cessió del sòl reservat pel planejament urbanístic per als sistemes urbanístics locals i generals inclosos pel planejament general en àmbits d'actuació urbanística (apartats 1.b i 1.c), així com també el costejament i, si escau, l'execució de la seva urbanització (apartat 1.d). 2) L'article 114 del text legal referit és ben clar sobre aquesta qüestió en incloure com a despeses d'urbanització a càrrec de les persones propietàries la totalitat de les obres d'urbanització i les indemnitzacions procedents per l'enderrocament de construccions, pel trasllat forçós d'activitats i per l'extinció de drets reals o personals. 3) Ni l'existència de diversos propietaris diferents dins l'àmbit del PP1, ni tampoc la previsió d'usos industrials i terciaris amb una edificabilitat bruta de 0,8 m²st/m²s no són un motiu que impedeixi l'execució del sector ni la viabilitat d'una justa distribució de beneficis i càrregues entre els mateixos, sinó que són determinacions que justifiquen aquest equilibri.

3.2 i 3.3. Tal i com hem dit en el punt 2.3, la funció del POUM no és l'increment dels beneficis privats. En qualsevol cas, tal i com reflecteix la fitxa del POUM relativa a aquest sector de sòl urbanitzable, les previsions establertes per aquest Pla garanteixen el ple compliment del principi de justa distribució de beneficis i càrregues entre els propietaris. Tanmateix, l'estudi econòmic del PP1 garanteix la viabilitat econòmica de la solució.

3995

3.4. La inclusió d'ús terciari en el Pla Parcial permetrà esgotar l'edificabilitat generada per l'aprofitament de l'àmbit. Es corregirà en la nova fitxa del PP1.

PROPOSTA:

Estimar els punts 2.1 i 3.4 i desestimar la resta de punts.

AL·LEGACIÓ NÚM. 19

AL·LEGANT: TRIFISA CUATTRO, SL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Manifesta que la documentació del POUM no justifica suficientment la previsió del polígon d'actuació PA1.
- 2.- Anteriorment, segons l'al·legant, ja es van realitzar les cessions corresponents a l'Ajuntament, motiu pel qual no es poden preveure actualment les noves cessions que el POUM pretén imposar.
- 3.- El polígon PA1 és inviable econòmicament i vulnera la normativa urbanística d'aplicació.

INFORME:

- 1.- En el cas d'una revisió del planejament general com la que ens ocupa la justificació de la potestat discrecional de planejament no ha d'ésser absolutament permenoritzada sinó que, atès el seu abast general per a tot el terme municipal, la motivació ha d'ésser també de caràcter genèric (SSTS de 04-02-2004 [EDJ 2004/17621] i 17-04-1991 [EDJ 1991/3970]).
- 2.- D'acord amb l'article 31.2 del text refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol), els terrenys inclosos al polígon d'actuació PA1 tenen la consideració de sòl urbà no consolidat; en conseqüència, els propietaris tenen l'obligació de cedir tot el sòl necessari per a vials, espais lliures i dotacions públiques (art. 44 del Decret Legislatiu 1/2005). Això no obstant, pel que aquí interessa, cal posar de relleu que els béns de domini públic obtinguts gratuïtament en desenvolupament d'una actuació urbanística anterior no donen lloc a atribució d'aprofitament a l'Administració titular (art. 120.5 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol).
- 3.- La jurisprudència ha declarat en repetides ocasions que l'anàlisi dels drets i càrregues que corresponen als propietaris d'un polígon determinat s'ha de portar a terme durant la fase de gestió urbanística i no en la de planejament, i menys encara si es tracta d'una revisió del planejament general (SSTS de 06-11-2003 [EDJ 2003/147153] i 23-09-1992 [EDJ 1992/9087]). En tot cas, l'equidistribució de beneficis i càrregues i, per tant, la viabilitat econòmica del àmbit queda prou garantida amb els paràmetres previstos, segons resulta de l'estudi adjunt. En aquest sentit, cal considerar també que els costos derivats del futur trasllat de l'actual activitat existent a la finca, que per a l'al·legant determinarien la inviabilitat econòmica de l'operació, si bé no és factible de ser calculats amb exactitud en l'actualitat, seran de menor rellevància si atenem al fet que es permet el manteniment de l'activitat, encara que sigui amb caràcter transitori segons els termes expressats a la fitxa del polígon i mentre no s'executi aquest. En efecte, atès que el sistema d'actuació al que es sotmet la gestió del polígon és el de reparcel·lació per compensació bàsica i que es preveu un termini d'execució fins el segon sexenni, resta en mans dels propietaris de l'àmbit perllongar la continuïtat de l'activitat i, per tant, l'amortització de les seves instal·lacions i la possibilitat de programar un trasllat més eficient, potser més progressiu i en tot cas més econòmic.

PROPOSTA: Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 20

AL·LEGANT: PLATAFORMA CÍVICA CAMÍ RAL

3996

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demanen la inclusió d'un pla d'usos dels terrenys que ocupa l'actual traçat de la carretera N-II en previsió del futur trasllat de la mateixa.

INFORME:

La carretera N-II és de titularitat estatal i mentre el seu ús sigui l'actual no es pot incloure en un Pla amb altres usos.

En cas que es produeixi un canvi en el futur, l'Ajuntament realitzarà les actuacions necessàries a tal efecte.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 21

AL·LEGANT: JOAQUINA VILAPLANA TORRECILLAS I CARMEN SERRA GAXAS

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Consideren improcedent l'expropiació de finques prevista a l'àmbit CO2 (Can Burra) pel cost social i econòmic de la mateixa i pel fet que puguin estar molt de temps en situació de fora d'ordenació, i proposen com a alternativa que l'expropiació només afecti la casa-torre ubicada al centre de l'àmbit.

INFORME:

No existeix a l'actuació prevista cap cost per als propietaris de l'àmbit CO2 sinó que és l'Ajuntament, en tant que beneficiari de l'expropiació, qui indemnitzarà als arrendataris i als titulars d'altres drets que –en el seu cas– s'hagin d'extingir, de la mateixa manera que també es farà càrrec dels reallotjaments.

A més, el mateix POUM, al document d'agenda i avaluació econòmica i financera, fa una valoració dels costos d'expropiació d'aquest àmbit, així com una previsió del calendari d'actuacions, que contempla l'execució de les actuacions previstes a Can Burra per al segon sexenni, raó per la qual no es pot pretendre, com fa la recurrent, que la situació de fora d'ordenació de les construccions afectades s'allargui per un període de temps indefinit.

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 22

AL·LEGANT: JAUME FORNELLS TOLRÀ, GABRIEL PONCE REGAS, DOLORES TORREÑO BARRERA, RAQUEL LOPEZ MULLOR I FRANCISCA JOTEL PEREZ

3997

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Consideren que la previsió d'un nou vial que discorre des del giratori previst a la carretera de Premià de Dalt (BV-5024) fins al Camí del Mig és irracional i desproporcionada, raó per la qual proposen mantenir el trànsit pesat pel Camí del Mig per accedir a la rotonda vorejant el sòl industrial i garantir l'accés a la zona residencial a través de l'actual carrer Banyeres.

INFORME:

La proposta presentada és el resultat d'un estudi realitzat per la Diputació de Barcelona i és una solució acordada entre els Ajuntaments de Premià de Mar, Premià de Dalt i la Diputació.

La Comissió de Govern de la Diputació de Barcelona acordà i aprovà l'expedient de contractació i assistència tècnica de l'avantprojecte de la rotonda a la ctra. BV-5024, al sector del Camí del Mig (T.M. Premià de Mar – T.M. Premià de Dalt), el 26 de febrer de 2004. Aquest avantprojecte s'havia de redactar de conformitat amb els condicionants geomètrics fixats en un informe de l'Àrea d'Obres Públiques de la Diputació de 8 de gener de 1999. Aquests condicionants són els següents:

- Radi interior de la rotonda superior a 12 metres amb una calçada anular de 10 metres d'amplada.
- Separació dels sis accessos a la rotonda de forma que el radi mínim en la part interior de les corbes sigui de 10 metres.
- Mínim amplada dels carrils en els accessos a la rotonda: 4,5 metres.

El POUM recull les indicacions de la Diputació de Barcelona, que és la titular de la BV-5024. Els tècnics redactors del POUM consideren que la solució plantejada en els informes de l'Àrea d'Obres Públiques de la Diputació és la més adient per a resoldre la problemàtica viària de la cruïlla del camí del Mig i de la BV-5024.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 24

AL·LEGANT: CLUB NATACIÓ PREMIÀ

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Sol·licita que es modifiqui la fitxa de l'equipament núm. 32 (piscina municipal oest), que preveu una alçada reguladora màxima (ARM) de 9 metres, pel que preveu el "Pla Especial de desenvolupament de l'equipament esportiu "Piscina municipal oest", que admet -a part de la genèrica de 9 metres- una ARM de 10 metres per a la coberta especial del recinte de piscina i el gimnàs, atesos els seus requeriments funcionals i constructius.

INFORME:

Cal estimar l'al·legació i especificar en la fitxa d'equipaments núm.32 que l'A.R.M. podrà ser, a part de la genèrica de 9 metres, de 10 metres per a la coberta especial del recinte de piscina i el gimnàs, atesos els seus requeriments funcionals i constructius.

PROPOSTA:

Estimar l'al·legació i modificar l'A.R.M de la coberta en la fitxa d'equipaments núm. 32.

AL·LEGACIÓ NÚM. 27

3998

AL·LEGANT: GRAN VIA UNO, SL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Demanen que a les condicions d'ordenació del polígon d'actuació PA5 (Gran Via Nord) s'hi afegixin les corresponents als soterranis que podran ocupar la totalitat neta de les parcel·les.
- 2.- També sol·liciten que a la fitxa de l'esmentat PA5 es modifiqui el percentatge de la cessió del 20% de l'aprofitament urbanístic del sector, fixant-lo en el 10% d'acord amb la legislació vigent.
- 3.- Respecte a les condicions de gestió previstes per al PA5, sol·licita modificar l'abast del projecte unitari, que com a mínim hauria d'abastar les parcel·les núm. 185 a 193 de la Gran Via.

INFORME:

- 1.- Certament, resulta procedent preveure l'ordenació i ús de la planta soterrània, que serà d'aparcament, i així caldrà contemplar-lo a la nova fitxa urbanística del P.A. 5.
- 2.- L'article 43.1.a del Text Refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, en la redacció donada pel Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre) disposa que els propietaris de sòl urbà no consolidat dels polígons d'actuació urbanística que tinguin per objecte actuacions aïllades de dotació han de cedir a l'administració actuant el sòl corresponent al 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti l'actuació de dotació respecte a l'aprofitament urbanístic preexistent i efectivament materialitzat.
- 3.- Tal com consta en la fitxa definitiva del P.A.5 el projecte ha d'abastar la totalitat del solar de la Gran Via Lluís Companys
- 4.- En tot cas, cal precisar que l'àmbit del P.A. 5 s'ha ampliat amb la incorporació discontinua del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71, modificant-se també les seves condicions d'ordenació, edificació i ús

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 27 bis

AL·LEGANTS: - JOSEP FONTANILLS MANDRI

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 02.07.2008

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Demanen mantenir la delimitació del polígon d'actuació PA5 tal com estava previst a l'aprovació inicial del POUM, sense originar un polígon discontinu i sense modificar l'alineació de façana del carrer Joan Prim.
- 2.- S'oposen a la previsió d'ús comercial en totes les plantes.
- 3.- S'oposen a l'increment de sostre previst en l'àmbit pel que suposa de congestió per a la parcel·la edificable, que impossibilita la disposició en planta baixa d'una franja no edificada per l'establiment de ventilació creuada als locals, així com la introducció d'un accés addicional al soterrani.
4. Sol·liciten que el sostre destinat a habitatges de protecció pública s'emplacin en un mateix sector o cos d'edificació, per possibilitar la seva cessió i la seva independització de la resta d'edificacions.

INFORME:

- 1.- Les pretensions de no modificar, respecte a allò previst al text del POUM aprovat inicialment, la delimitació del PA5 ni, dins d'aquest, l'alineació de façanes i l'amplada de la vorera del carrer Joan Prim es formulen sense cap altre argumentació, raó per la qual no poden considerar-se en detriment de la solució plasmada en la nova proposta.

No obstant això, cal esmentar que la nova delimitació del PA5, que finalment passa a ser un polígon discontinu per la incorporació del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71, amb l'objecte d'obtenir un sistema d'espai públic, resulta perfectament ajustada als requisits previstos a l'art. 112 de la Llei d'Urbanisme (susceptibilitat d'assumir les cessions de sòl, viabilitat de l'equidistribució de beneficis i càrregues i entitat suficient per justificar tècnicament i econòmicament l'autonomia de l'actuació), circumstància que no és rebatuda en les al·legacions formulades, així com tampoc ho és la possibilitat de la discontinuïtat física dels polígons d'actuació urbanística prevista per aquell precepte.

Per la seva banda, la decisió d'ampliar l'amplada del vial – en la versió definitiva espai lliure públic- respon al criteri de l'equip redactor de guanyar més espai públic i, en aquest sentit, és justificada en la pròpia discrecionalitat tècnica en aspectes d'ordenació com la determinació dels sistemes públics de cessió.

- 2.- Els al·legants també formulen genèricament la pretensió de mantenir els criteris d'usos, sostre i retranquejos previstos al text del POUM aprovat inicialment, que per la manca de major fonamentació cal ser desestimada. Sí que incideixen, però, en la previsió d'implantació d'usos comercials en totes les plantes de l'edificació.

Respecte a aquesta qüestió cal admetre que en la proposta d'ordenació comunicada als propietaris, per error, es va ometre precisar que els usos admesos a totes les plantes són tant l'ús comercial com d'oficines, sense perjudici de les limitacions que la normativa urbanística estableix dels usos comercials a les plantes pis.

3.- Contràriament al que ha estat al·legat, l'equip redactor no considera que l'increment d'edificabilitat congestioni la parcel·la edificable ni tampoc que impedeixi determinades instal·lacions tècniques en planta baixa, extrems que no han estat acreditats i que, en tot cas, podrien ser objecte del tractament adequat en el corresponent projecte constructiu posterior. Tot això sense perjudici de l'ajustament de paràmetres al que es refereix el punt 6.

4.- Respecte a la disposició dels habitatges de protecció pública, tal i com es demana, ja es contempla en el plànol d'ordenació del polígon que consta en la fitxa corresponent al PA5 la seva ubicació agrupada en un cos individualitzable.

5.- Cal tenir en compte que amb posterioritat a la formulació de les al·legacions s'ha presentat per part de la propietat del P.A.5 inicialment aprovat un escrit en el que manifesten la seva conformitat a la inclusió dins del polígon del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71 que és de la mateixa propietat, facilitant així la gestió.

Analitzada aquesta nova proposta i atesa l'oposició per part de la propietat del solar situat al Camí Ral, núm.90 de formar part d'un sector discontinu amb la Gran Via, es considera procedent la proposta, tot i la necessitat d'ajustar-la lleugerament quant als paràmetres edificatoris en el sentit de fixar el coeficient d'edificabilitat en 1'50 m2 de sostre/m2 de sòl, atès que s'ha promès un coeficient d'1'62 relatiu al solar de la Gran Via i un coeficient d'1 pel solar del carrer Jacint Verdaguer cantonada Joan Prim.

PROPOSTA: Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 28

AL·LEGANT: JOSEP FONTANILLS MANDRI

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Manifesta, en relació al conveni urbanístic subscrit per al sector de Can Torrents, que ostenta un dret d'opció de compra de part dels terrenys propietat de la Sra. Antònia Fornells Tolrà, circumstància que posa en coneixement de l'Administració, als efectes legals que corresponguin.

INFORME:

Es pren nota de la informació facilitada per l'al·legant per tenir-la en compte en el futur desenvolupament i execució del sector. Això no obstant, pel que fa als possibles efectes d'aquest dret sobre el contingut del conveni urbanístic de l'àmbit de Can Torrents, cal posar de relleu que l'Ajuntament no té constància registral del contracte subscrit per l'al·legant, cosa lògica si tenim en compte que no reuneix els requisits establerts per l'article 14 del Reglament hipotecari per poder inscriure al Registre de la Propietat el contracte d'opció de compra.

Conseqüentment, l'opció no es pot fer efectiva enfront d'un tercer perquè el concedent (Sra. Fornells) no ha respectat la seva obligació de no alienar-la mentre estigués vigent el termini per al seu exercici (termini que, a més, en el cas que ens ocupa és inexistent). En tot cas existirà una responsabilitat del concedent per incompliment i res més, qüestió aquesta de caràcter civil que va més enllà de les competències urbanístiques de l'Administració.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 29

AL·LEGANT: FITO MORATO JORGE Y CIA, CB

4000

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Es refereix l'al·legant a l'illa urbana delimitada pels carrers Sant Miquel, Raimon de Penyafort, Batlles i Torrent Amell, qualificada pel POUM com clau 13b, Ciutat Jardí intensiva unihabitatge, subzona 13b3. "amb possibilitat d'agrupació d'habitatges (Can Fitó)". Aquesta illa forma part de la Unitat d'Actuació núm. 3 "Can Fitó" i l'ordenació de les edificacions previstes en ella queden definides a l'Estudi de Detall aprovat definitivament el 20 d'octubre de 1.995. Actualment es troba edificada en gran part.

L'al·legant pretén la modificació dels paràmetres previstos a la normativa del POUM (art. 44) referits a l'esmentat Estudi de Detall i que determinen en part la tipologia de les edificacions executades fins al moment. Específicament, es pretén la modificació de les previsions per les que es prohibeix construir terrasses inserides al pla de coberta que ocupin més d'un 25% de cada pla de coberta i per les que es prohibeix l'ocupació del subsòl més enllà de l'ocupació màxima.

2.- Per altra banda, en relació a la parcel·la 11 de la mateixa illa, qualificada de 13b4 i destinada a "altres usos", fent referència a l'article 133 del PGOU, i de la que s'exclou l'ús residencial atès que el número màxim d'habitatges previst al total de la U.A. 3 (100 habitatges) s'esgota a la resta de parcel·les, l'al·legant pretén modificar el contingut del POUM, atorgant a l'esmentada parcel·la la mateixa ordenació i usos admesos que a la resta de l'illa (subzona 13b3), afegint-hi l'ús esportiu i l'ús hotel·ler sense limitació de capacitat.

INFORME:

1.- Pel que fa a les terrasses inserides a coberta, l'article 44 del P.O.U.M. aprovat inicialment estableix que *"excepcionalment es poden autoritzar terrasses inserides que no ocupin més d'un 25% de cada pla de coberta i que estiguin integrades a la mateixa."*

La tipologia edificatòria executada fins el moment a l'àmbit de la U.A.3 "Can Fitó" del Pla General d'Ordenació Urbans (PGOU) 1991, incorpora terrasses inserides a un dels plans de coberta, amb una superfície aproximada del 25% d'aquest. Entenc, doncs, que el redactat proposat del P.O.U.M. no genera, pel que fa a les terrasses, cap discordança amb allò ja executat.

Per altra banda, per tal de possibilitar una més gran flexibilitat tipològica es considera adient modificar el redactat del P.O.U.M. aprovat inicialment, als articles 43, 44 i 45 (subzones 13a, 13b i 13c, respectivament).

Per tant, que allà on s'indica:

"(...) Excepcionalment es poden autoritzar terrasses inserides que no ocupin més d'un 25% de cada pla de coberta i que estiguin integrades a la mateixa.(...)"

El redactat final serà:

"(...) En cas que les terrasses siguin inserides a la coberta inclinada, aquestes no ocuparan més d'un 25% de cada pla de coberta (o bé agrupades en una única terrassa que no ocupi més del 40% de la vessant), mantenint sempre una franja de 1,00 m. d'amplada de coberta inclinada al voltant de la terrassa."

Pel que fa a la prohibició d'ocupació del subsòl més enllà de l'ocupació màxima, atesa l'especificitat de la tipologia executada fins el moment a l'àmbit de la subzona 13b3 (Can Fitó), es considera adient afegir el següent paràgraf (a continuació del primer) a l'apartat "Subsòl" de l'article 44 del P.O.U.M.:

"En la subzona 13b3 (Can Fitó), s'admet la creació d'un passadís soterrat de circulació de 4,50 m. d'ample més enllà de l'ocupació principal de l'habitatge. No obstant això en cada habitatge resultant, valorat individualment, haurà d'haver una superfície mínima lliure de qualsevol ocupació d'almenys un 30%."

2.- L'ordenació de les edificacions a construir a l'illa delimitada pel carrers Sant Miquel, Raimon de Penyafort, dels Batlles i Torrent Amell està definida al corresponent Estudi de Detall aprovat definitivament el 20-10-1995 i la parcel·lació aprovada per la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Premià de Mar en data 15-11-1995.

Els principals paràmetres edificatoris establerts per l'esmentat Estudi de Detall i pel P.G.O.U. a la parcel·la número 11 (la corresponent a la clau 13b4 al P.O.U.M.) són:

Superfície	1.698,53 m ²
Edificabilitat	1.535,68 m ²
Ocupació màxima	40%
A.R.M.	7 metres (PB+1)

Cal observar que l'edificabilitat adjudicada equival a 0,90 m²st/m²sòl, i que per esgotar-la caldria una ocupació mínima del 45%, quan l'article 44 del P.O.U.M. aprovat inicialment estableix una edificabilitat de 0,80 m²st/m²sòl i una ocupació del 40%. Es considera, doncs, que s'ha de mantenir l'edificabilitat del 0'90 m²st/m²sòl i establir una ocupació màxima del 50% per afavorir diferents tipologies edificatòries en funció dels usos permesos en la zona 13b4.

Pel que fa als usos admesos, l'esmentat Estudi de Detall destina la parcel·la a "altres usos", excloent el residencial, i "d'acord amb els usos que s'admeten en la zona (Art. 133 de la Normativa)", que és l'article del P.G.O.U. que regula els usos admesos a la zona 13.

Amb posterioritat a l'aprovació de l'Estudi de Detall, en data 21 de març de 2001 es va aprovar definitivament per la C.U.B. la modificació de l'esmentat article del P.G.O.U., incorporant-se l'exclusió dels usos admesos els restaurants, bars i similars en superfície superior a 160 m² i els hotels, motels, apartahotels i similars en capacitat superior a 10 habitacions. Aquesta limitació no estava inclosa al redactat de l'article 133 al moment de la redacció de l'Estudi de Detall.

El redactat aprovat inicialment en el P.O.U.M., pel que fa als usos admesos, recull les limitacions establertes en la modificació del P.G.O.U. i incorpora l'ús esportiu entre els admesos a la subzona 13b4.

Conseqüentment, es considera adient introduir les següents modificacions (*en negreta*) a l'article 44 del P.O.U.M. aprovat inicialment:

Edificabilitat neta
Ocupació màxima
Usos

Afegir: "0,90 m²/m² en subzona 13b4"

Afegir: "50% en subzona 13b4"

4001

- Residencial unihabitatge (excepte en subsòl i en 13 b4)

- Comercial (superfície total inferior a 80 m²). En els casos d'agrupació d'habitatges, el còmput de la superfície destinada a l'ús comercial es farà per agrupació i no per parcel·la. En zona 13 b4 s'admet en tota la seva edificabilitat amb l'activitat íntegrament a l'interior de l'edifici.

- Industrial:

Tallers

Indústries: 1^a categoria

- Hostaleria (capacitat inferior a 10 habitacions excepte en la zona 13b4 on no s'estableix cap limitació). L'activitat s'haurà de concentrar íntegrament en l'interior de l'edifici.

- Restauració (superfície total inferior a 160 m²; l'ús queda restringit a l'interior de l'edifici)

- Oficines

- Sòcio-cultural i religiós (l'ús queda restringit a l'interior de l'edifici)

- Sanitari-assistencial

- Esportiu (13b4).

- Aparcament, en planta baixa i subsòl.

7 metres (PB+1)

A.R.M.

PROPOSTA:

ESTIMAR les al·legacions presentades

AL·LEGACIÓ NÚM. 30

AL·LEGANT: EUROMARESME 2000, SL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 28.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Sol·liciten que s'admeti la divisió registral de l'immoble situat a la Gran Via núm. 195-B, ja que consta de dues entrades independents, una per al local de la planta baixa i l'altre per a l'habitatge situat a la planta pis.

INFORME:

El POUM admet per a la finca de l'al·legant –qualificada amb la clau 11a i regulada a la fitxa núm. 2 del segon annex de les normes urbanístiques– tant l'ús d'habitatge en planta pis com el d'oficina en planta baixa.

El P.O.U.M. aprovat inicialment, a l'àmbit del P.A.5, pren precisament com a model l'edifici de referència de la present al·legació, amb l'objectiu (com ja consta a la memòria del P.O.U.M. i al P.O.E.C.), de donar continuïtat a l'eix comercial de la Gran Via, mitjançant *"l'obtenció de continuïtat formal, tipològica i funcional amb els edificis de la zona (11a) situats en la cantonada de ponent de la Gran Via amb el c. d'Elisenda de Montcada"*.

En aquest sentit, es considera que admetre la possibilitat de dur a terme la divisió horitzontal en aquest àmbit facilita la implantació d'usos compatibles amb l'habitatge. Conseqüentment, a la normativa del P.O.U.M. (actualment en fase de redacció de cara a la tramitació de l'aprovació provisional del nou planejament), s'incorporarà l'admissibilitat de l'esmentada divisió horitzontal a la zona 13-ciutat jardí (quins usos són els admissibles a l'emplaçament de referència segons la fitxa número 2 de l'annex corresponent a volumetria definida), en els casos que amb aquesta s'afavoreixi l'assoliment dels objectius establerts pel planejament, sempre i quan es donin les condicions relatives a l'entorn urbanístic i la tipologia edificatòria que es determinin a l'esmentada normativa.

Això no obstant, la possibilitat de dividir horitzontalment un immoble és una qüestió que, des del punt de vista urbanístic, requerirà l'obtenció prèvia de la corresponent llicència (art.179.2.r del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol), moment en el qual s'analitzarà el compliment dels requisits necessaris.

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions, sense perjudici de la necessitat d'obtenció de la corresponent llicència de divisió horitzontal.

AL·LEGACIÓ NÚM. 31**AL·LEGANT:** PROMARDEL 43, SL**PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS:** 29.09.2006 i 5.10.2007**CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:**

1.- Al plànol i fitxa del PMU núm. 3 (Can Fayà) hi ha una errada pel que fa a la superfície de l'àmbit, que realment és de 4.134,35 m².

2.- Proposen dividir l'àmbit del PMU núm. 3 en dues parts diferenciades i autònomes a nivell d'ordenació i de gestió: una conformada per la zona edificada de "Can Fayà" i el seu entorn protegit; i l'altra per a la zona qualificada de 13c2.

3.- La destinació de part del sostre residencial a habitatge protegit i concertat ha de tenir en compte l'adequació o no a aquests règims de les tipologies edificatòries previstes, i en el cas d'incompatibilitat s'ha de fer constar així a la Memòria social del POUM.

4.- Al segon escrit d'al·legacions, presentat en data 5.10.2007, es proposa, alternativament al que figura al punt 2, que tota la finca de Can Faya, incloent la casa pairal i la zona 13c2, es pugui destinar a ús hotel·ler, amb la previsió de 40 habitacions.

INFORME:

1.- Acreditada l'errada en la superfície de l'àmbit del PMU núm. 3 mitjançant l'aportació d'una medició topogràfica per l'al·legant, procedeix la seva correcció, quedant fixada en 4.134.

Aquesta correcció comporta també la modificació de la fitxa del PMU 3 respecte al paràmetre de la densitat, admetent-se 5 habitatges en la zona 13c2 (1.260 m². / 250 hab./m². >5,04 hab.), apart dels 6 habitatges que, reconsiderant el que va ser previst inicialment, s'admeten com a màxim a la zona 13d3 de Can Faya ja que la tipologia edificatòria ho permet.

2.- Per a que es pugui desenvolupar el Pla de Millora Urbana cal entendre que es tracta d'un únic àmbit i que, segons l'article 31 de la Llei d'Urbanisme, el sòl urbà consolidat esdevé no consolidat quan el planejament urbanístic general el sotmet a actuacions de transformació urbanística incorporant-los en sectors subjectes a un pla de millora urbana o en polígons d'actuació urbanística. Per tant, es desestima aquest punt de l'al·legació ja que es tracta d'un únic sector.

3.- La previsió que feia l'art. 57.3 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme sobre la possibilitat de disminuir les reserves d'habitatges de protecció pública legalment previstes en supòsits de tipologia edificatòria no apta per a la construcció d'aquells habitatges ha estat suprimida en la nova redacció que d'aquell article va fer el Decret Llei 1/2007 de 16 d'octubre. Així doncs, la Memòria Social haurà d'atendre únicament a les previsions vigents sobre reserves mínimes per a habitatges de protecció pública, tenint en compte als efectes del seu còmput, en tot cas, només el sostre residencial que sigui de nova implantació i, per tant, excloent el sostre preexistent corresponent a la casa pairal de Can Faya.

4.- La proposta d'admetre un possible destí hotel·ler del polígon es considera acceptable ateses les característiques particulars de la finca en qüestió, si bé limitant el nombre global màxim d'habitacions a 36. Així doncs, procedeix modificar els arts. 45 i 46 de les Normes Urbanístiques, en els següents termes:

- A l'apartat Quart de l'article 45, usos admesos, que textualment diu "Hosteleria (capacitat inferior a 10 habitacions)", caldrà afegir "... llevat a l'àmbit del PMU 3 (Can Faya), on s'admet una capacitat d'habitacions fins a 18".
- A l'apartat Tercer de l'article 46, usos admesos, que textualment diu "Hosteleria (capacitat inferior a 10 habitacions)", caldrà afegir "... llevat a l'àmbit del PMU 3 (Can Faya), on s'admet una capacitat d'habitacions fins a 18".

PROPOSTA: Estimar parcialment les al·legacions, en allò referent a la superfície de l'àmbit i la corresponent densitat màxima d'habitatges del mateix, la consideració del sostre de la masia de Can Faya com a sostre que no és de nova implantació, i la previsió d'un ús hotel·ler amb la limitació d'habitacions especificada, desestimant-se la resta d'al·legacions.

AL·LEGANT: FILOMENA MASSEGÚ ISERN

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Al·lega que la nova estació de ferrocarril, en la part corresponent a l'andana direcció Mataró, infringeix la Llei de costes (Llei 22/1988, de 28 de juliol) per trobar-se situada dins la mateixa platja.

2.- També manifesta que la canalització de la riera de Premià impedeix l'aportació de sediments al mar, fet que perjudica a les platges, que contínuament perden sorra.

INFORME:

1.- El POUM es limita a reflectir en els seus plànols tant la franja de domini públic marítimo-terrestre com també, reflexant la realitat, les instal·lacions i infraestructures existents sobre el territori. L'al·legant pot exercir el seu dret de denunciar qualsevol conflicte o il·legalitat que, al seu cas, pogués existir en relació a l'ús del domini públic, com així manifesta haver fet davant l'Administració competent en la matèria. No obstant això, aquestes accions són del tot irrellevant a la tramitació del POUM, no sent adient aquest l'instrument per a resoldre aquelles denúncies o els conflictes que requereixen la tramitació de l'expedient corresponent a tramitar per l'òrgan competent. Així considerat, les al·legacions presentades haurien de ser desestimades per improcedents respecte al contingut del POUM que es tramita.

Es recorda que el Ministerio de Medio Ambiente, titular del domini públic marítimo-terrestre, ha fet informe favorable respecte del POUM.

2.- Respecte a la canalització de la riera de Premià, el POUM s'atén al criteris marcats per l'ACA com a òrgan competent en matèria de domini públic hidràulic. No obstant això, no queda acreditat en l'al·legació que la canalització de la riera comporti necessàriament una reducció de l'aportació de sediment al mar que comporti un directe perjudici per a les platges.

En tot cas la problemàtica de les sorres s'ha d'abordar al marge del POUM.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 33

AL·LEGANT: GRUP MUNICIPAL PSC

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- La Memòria del POUM (punt 2) fa referència a diverses reunions de la Comissió d'urbanisme. Volen que s'especifiqui a quina Comissió d'urbanisme fa referència i es faci constar a la Memòria, i el mateix demanen pel que fa a la referència al programa de participació ciutadana (punt 3). A més consideren que s'ha incomplert l'article 8 del text refós de la Llei d'urbanisme, relatiu a la publicitat i participació en els processos urbanístics.

2.- Consideren que la Memòria (punt 4.1) ha de detallar amb precisió quins són els límits exactes perimetrals del terme municipal i el mètode utilitzat per calcular la superfície del municipi, o que s'especifiqui d'on s'han tret aquestes dades.

3.- Demanen que constin al POUM tots els topònims referents als sistemes d'espais lliures (punt 8.1.2 de la Memòria).

4.- Proposen que al punt 8.2 de la Memòria (sòl urbà consolidat) es facin constar les actuacions de millora d'imatge o d'ocultació de mitgeres.

5.- Consideren que s'ha d'incrementar el percentatge de sòl negociat en els diferents convenis urbanístics, ja que només s'obté el mínim que marca la Llei per a habitatge protegit, que l'aportació per part del promotor d'una escola bressol està poc detallada i que no s'indica la distribució física dels habitatges per justificar el compliment de l'art. 57.4 del text refós de la Llei d'urbanisme.

6.- Demanen que es detallin al POUM tant el pla d'estalvi d'aigua com el pla de sistemes de recollida d'aigües pluvials, el pla de transport urbà i la cobertura del Torrent Amell.

7.- Sol·liciten que a la normativa del POUM es detallin els criteris, models i materials destinats als espais públics (fanals, papereres, mobiliari, etc).

8.- També volen que s'inclogui al POUM l'aprovació d'un pla de mobilitat i aparcaments, així com la incorporació al document del POUM del Pla especial del front marítim.

9.- A la fitxa normativa del PMU núm. 1 (Can Sanpere iAVINGUDA de Roma), al·leguen que ha de constar detalladament la definició de volums edificables dels equipaments del mercat municipal i del nou Ajuntament, i l'alçada dels mateixos.

10.- Demanen que cadascun dels suggeriments presentats al document d'avançament del POUM es respongui de manera personalitzada i raonada.

11.- Manifesten que cal modificar el contingut del conveni urbanístic subscrit amb el Sr. Josep Escoda Salinas.

12.- Manifesten que cal modificar el contingut del conveni urbanístic subscrit amb el Sr. Juan José Castelló Bocinos.

4004

INFORME:

1.- S'admet la sol·licitud d'inclusió a la Memòria de l'especificació de quina Comissió d'Urbanisme fa referència aquest document que és la Comissió específica que es va constituir per a que conjuntament amb la d'Equipaments i la de Promoció Econòmica participessin en l'elaboració dels treballs del POUM. Això no obstant, cal recalcar que s'ha donat ple compliment durant la tramitació del POUM a l'article 8 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, atès que s'han fomentat els drets d'iniciativa, d'informació i de participació de la ciutadania mitjançant la creació d'aquetes comissions, també s'ha sotmès des del primer moment a informació pública tota la tramitació del Pla (des de la publicació de l'avançament fins ara) i s'han fet totes les exposicions públiques que s'han considerat oportunes per a facilitar la participació dels ciutadans.

2.- El terme municipal mesurat des de la línia marítimo-terrestre fins el límit de terme amb els municipis lindants té una superfície de 1'855 Km² tal com figura a la pàgina 63 de la Memòria descriptiva. A aquesta superfície s'hi afegeix de forma totalment individualitzada la de la costa i la del sistema general portuari actual. La discordança procedia del fet que l'actual port de més superfície que l'anterior, però en cap cas canvia la superfície del terme municipal pròpiament dit.

3.- S'introdueix en el punt 8.1.2. de la memòria els topònims referents als sistemes d'espais lliures.

4.- El POUM fa tres propostes concretades en relació al sòl urbà consolidat sense perjudici de què en aquesta classes de sòl es puguin fer les actuacions que es consideren necessàries al llarg de la vigència del planejament.

5.- L'opció que ha fet el planejament és el d'incrementar els percentatges de sòl destinat a equipaments públics molt per sobre dels mínims requerits per la Llei i es cedeix també fora dels paràmetres obligatoris sòl destinat al sistema d' habitatge dotacional públic.

La construcció d'una Escola bressol per part del promotor del Pla parcial núm.2 està detallada en el Conveni, el lloc no s'especifica perquè pot ser qualsevol terreny qualificat d'equipament públic dins del terme municipal.

Efectivament s'ha d'especificar la ubicació dels habitatges de protecció oficial en tots aquells àmbits que no requereixen planejament derivat.

6.- La qüestió plantejada pels al·legants en referència a mesures d'estalvi d'aigua i recollida d'aigües pluvials van més enllà dels objectius a determinar pel POUM. Però sí que s'han incorporat a la Memòria i la Normativa, entre les mesures que les ordenances hauran de concretar, les referents a que el planejament derivat incorporarà la solució del possible reflux de la xarxa de sanejament, mesures que afavoreixin la infiltració de l'aigua de pluja en el subsòl i el pretractament de les aigües industrials.

Pel que fa a la cobertura del Torrent Amell essent aquesta actuació competència de l'Agència Catalana de l'Aigua es portarà a terme directament mitjançant el projecte tècnic corresponent.

En referència al pla de transport urbà, vegis punt nº 8

7.- No correspon al POUM la concreció d'aquests detalls.

8.- S'ha redactat com annexa al POUM un estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'aquest, tenint com objectiu l'adequació a la Llei 9/2003, de 13 de Juny, de la mobilitat i la confecció de propostes d'adequació, segons la secretaria de mobilitat.

S'ha incorporat el Pla del litoral (Modificació del PGOU91).

9.- Les fitxes d'equipaments nùms 46 i 47 regulen els paràmetres del equipaments previstos en el PMU núm.1

10.- Es responen raonadament en el POUM.

11 i 12.- Els convenis especifiquen tot allò que s'ha considerat tècnicament convenient, després d'haver analitzat diverses alternatives sense perjudici de la seva concreció en el planejament derivat o en els respectius projectes tècnics.

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 34**AL·LEGANT:** SALVADOR YUSTE BOSCH**PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS:** 30.09.2006**CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:**

Demana que en els blocs de la plaça Ernest Lluch no consti com a edificat l'espai situat per sobre dels 4,5 metres per sobre de la rasant, a la planta baixa.

INFORME:

El POUM incorpora la Modificació puntual del Pla general d'ordenació de l'illa delimitada pels carrers Montserrat, Elisenda de Montcada, Pilar i Joan Prim de Premià de Mar, ja aprovada i executada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 35

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Proposa una ordenació diferent de la façana marítima, però ni tan sols exposa en què consisteix aquest projecte.

INFORME:

Atesa la manca de contingut de l'al·legació, l'únic que es pot fer és desestimar-la, atès que no es pot informar de cap manera.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 36

4006

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Sol·licita que es publiquin a la pàgina d'internet de l'Ajuntament les actes dels plens.

INFORME:

Aquesta qüestió no té res a veure amb el contingut POUM sotmès a informació pública, per la qual cosa es desestima l'al·legació.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 37

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Mitjançant el POUM s'aconsegueixen molts espais públics que són residuals i, per tant, de mala qualitat.
- 2.- Hi ha carrers que "no passen i haurien de passar": prolongació de l'Avinguda de Roma fins el Camí del Mig, continuïtat del Passeig de Circumval·lació fins al Torrent Castells, el carrer Marina fins a la N-II amb amplada constant, etc.
- 3.- Hi ha vials que no són necessaris (com la rotonda de la BV-5024) i que comporten una multiplicitat viària que destrossa el territori i no aconsegueix un millor aprofitament de l'espai urbà.
- 4.- Hi ha carrers que "passen i no han de passar": nord del barri Banyeres, carrer situat a ponent de Can Fornells, etc.

INFORME:

1.- Un dels objectius del POUM és la creació de nous espais lliures públics per tal d'esponjar el dens teixit urbà de Premià de Mar. L'opinió que té l'al·legant d'aquests nous espais lliures és negativa tot i que els redactors del POUM creuen que no són residuals sinó que responen a l'entorn urbà més proper.

2, 3 i 4.- L'estructura viària que proposa el POUM completa la xarxa viària de Premià de Mar i és la que es considerarà adequada per al bon funcionament de tot el municipi i també amb els municipis veïns.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 38

4007

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Manifesta que ha iniciat un projecte de recuperació de l'edifici de Can Burra i que l'únic que cal enderrocar són les construccions annexades posteriorment. A més, demana que l'Ajuntament li encarregui la realització d'aquest projecte.

INFORME:

Els objectius del Canvi d'Ordenació núm.2 a Can Burra són l'esponjament i la renovació urbana i com a conseqüència cal enderrocar l'edifici de Can Burra i les construccions annexades posteriorment a l'interior de l'illa.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 39

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Es mostra disconforme amb l'ordenació prevista a la zona industrial situada entre Ca l'Esteve, el Camí del Mig i la carretera BV-5024.

INFORME:

La proposta del POUM és la que es considerà adequada tant pel que fa als usos com a l'estructura viària de la zona.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 40

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

4008

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demana que se'l citi per debatre una proposta sobre l'ordenació de Can Sanpere, però no detalla en què consisteix aquesta.

INFORME:

Es tracta d'una al·legació mancada de contingut i, per tant, ha d'ésser desestimada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 41

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Proposa una ordenació diferent per a l'àmbit Can Torrents/Escoda, però no detalla en què consisteix aquesta.

INFORME:

Es tracta d'una al·legació mancada de contingut i, per tant, ha d'ésser desestimada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 42

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

4009

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Proposa canvis en l'ordenació de les finques de Can Viayna-Fontanills i la Gran Via que consisteixen en destinar la planta baixa i primera a equipaments i augmentar l'alçada màxima a PB+4 o més.

INFORME:

L'objectiu del Polígon d'Actuació núm.5 és transformar una zona de ciutat jardí en una tipologia més adient amb l'entorn, que permeti donar continuïtat a l'eix comercial de la Gran Via. Per això, es vol aconseguir una continuïtat formal, tipològica i funcional amb els edificis situats a la cantonada de la Gran Via i Elisenda de Montcada, l'alçada màxima dels quals és de PB+2. La proposta de l'al·legant no es considera adequada ja que suposaria una discontinuïtat formal i tipològica i un increment d'edificabilitat.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 43

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demana que se'l citi per debatre una proposta sobre l'ordenació del sector situat a ponent, però no detalla en què consisteix aquesta.

INFORME:

Es tracta d'una al·legació mancada de contingut i, per tant, ha d'ésser desestimada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 44

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

4010

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demana que se'l citi per debatre una proposta sobre l'ordenació del sector Can Escoda/Plaça Foneria, però no detalla en què consisteix aquesta.

INFORME:

Es tracta d'una al·legació mancada de contingut i, per tant, ha d'ésser desestimada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 45

AL·LEGANT: SALVADOR YUSTE BOSCH

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Demana que se'l citi per debatre una proposta sobre l'ordenació de l'entorn de la plaça de l'Ajuntament i l'església, però no detalla en què consisteix aquesta.

INFORME:

Es tracta d'una al·legació mancada de contingut i, per tant, ha d'ésser desestimada.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 46

AL·LEGANT: ASSOCIACIÓ DE VEÏNS BANYERES-SOLIMAR-NOU PREMIÀ

4011

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Manifesta la seva oposició a la construcció d'un túnel al Camí del Mig perquè el convertiria en una via de sortida ràpida dels polígons industrials, amb perill pels veïns que viuen en aquesta zona del municipi. Per això proposen una alternativa consistent en què es cerqui una sortida pels camions dels polígons de Premià de Dalt dins del seu propi terme municipal.

2.- Proposa la prolongació del passeig de Circumval·lació per descongestionar l'actual saturació de la Gran Via.

3.- Demana que la nova rotonda prevista a la carretera de Premià de Dalt es desplaci més a prop de l'autopista i sigui dissenyada i dimensionada de tal manera que absorbeixi el trànsit provinent del Camí del Mig en ambdós sentits.

4.- Considera que la construcció d'una prolongació del carrer Maresme a la zona del barri Banyeres és innecessària i que la millor manera de diferenciar la zona industrial de la resta és mitjançant una ampliació de la zona verda.

5.- Vol que l'espai lliure públic previst a la zona de la riera entre el passeig Circumval·lació i el carrer Maresme sigui efectivament una zona verda -no com ara- i que s'hi construeixi un aparcament públic soterrani.

6.- Demana que l'Ajuntament s'oposi a la construcció de les calçades laterals de l'autopista C-32.

INFORME:

1.- La solució incorporada al POUM és la que resulta dels estudis tècnics efectuats coordinadament amb els Serveis Tècnics de l'Àrea de Vies Locals de la Diputació de Barcelona, que és la titular de la BV 5024.

El Camí del Mig ha de tenir continuïtat al llarg de tota la comarca ja que es tracta d'un camí històric que connecta els diversos termes municipals. Per assegurar aquesta continuïtat en la cruïlla amb la BV-5024 la millor solució és un túnel que travessi el talús de la carretera BV-5024, que en el punt d'encontre té més de 6m d'alçada.

L'actual cruïlla entre el camí del Mig i la BV-5024 es produeix enfront del carrer del Maresme amb un angle de confluència menor de 15º totalment inacceptable des del punt de vista de la tècnica circulatòria. En aquest punt es produeix un dels índex de sinistralitat més alt de la xarxa viària provincial.

La solució plantejada per l'Àrea d'Obres Públiques de la Diputació i recollida en el POUM és la que millor ressol aquesta cruïlla, atesos els condicionants forçats de la situació actual. La sortida dels camions dels polígons industrials tangents al Camí del Mig, tant els de Premià de Dalt com els de Premià de Mar, s'haurà d'orientar en direcció al Torrent Malet i a la N-II i en cap cas a través de la xarxa viària urbana de Premià de Mar.

2.- El criteri d'estructuració de la xarxa viària urbana de Premià de Mar és de mantenir l'ortogonalitat, millor solució per a la fluïdesa del trànsit. El Passeig de Circumval·lació, en tallar en diagonal la xarxa ortogonal actua com a col·lector que propicia la conflictivitat en les cruïlles. A l'escala urbana, el model de xarxa viària en rondes successives i vies de circumval·lació, en poblacions de l'escala de Premià de Mar que s'aplicava a mitjans del segle passat ha estat substituït pels esquemes ortogonals molt més eficaços.

3.- El desplaçament de la rotonda en direcció a l'autopista és impossible pel desnivell de gairebé 10m.

4.- La prolongació del carrer del Maresme completa la xarxa viària i és imprescindible pel correcte funcionament de la rotonda.

5.- El POUM qualifica d'espai lliure públic el tram del marge dret de la Riera entre el carrer del Maresme i el Passeig de Circumval·lació. Tanmateix, segons l'article 68 de les normes urbanístiques es permet l'ocupació del subsòl per a l'ús d'aparcament en els terrenys de superfície igual o superior a 1.500m² i que no tinguin massa arbòria qualitativa i/o consolidada. Així doncs, des del punt de vista del planejament urbanístic no hi ha cap impediment per a que es pugui realitzar la petició dels al·legants i haurà de ser l'Ajuntament el que doni resposta a tal petició.

6.- No és funció del POUM de Premià de Mar intervenir en qüestions que afecten a altres termes municipals.

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions

AL·LEGANT: ASSOCIACIÓ DE VEÏNS I ESTABLIMENTS DEL CASC ANTIC DE PREMIÀ DE MAR

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Declara la nul·litat del POUM per incompliment dels deures de publicitat i de participació ciutadana.
- 2.- Nul·litat del POUM per incompliment del procediment d'avaluació ambiental.
- 3.- Manifesten que no existeix cap conveni urbanístic que estableixi un acord entre l'Ajuntament i la propietat de Can Sanpere, a diferència de l'avanç de l'any 2003, que sí tenia solucionat el conveni.
- 4.- Manca el compromís d'accelerar l'execució del Pla especial de modernització del nucli històric, redactat l'any 2000, i de la rehabilitació de façanes i edificis en general. A més, consideren indispensable la il·luminació dels edificis catalogats del casc antic.

INFORME:

- 1.- Tant en l'elaboració dels treballs de revisió del planejament general de Premià de Mar com en la tramitació seguida fins ara, sempre s'ha garantit els drets d'iniciativa, d'informació i de participació dels ciutadans, tal i com exigeixen l'article 8 de la Llei 2/2002, de 14 de març, així com l'actual text refós de la Llei d'urbanisme (art. 8 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol). El detall de les actuacions portades a terme en relació amb aquesta qüestió venen relacionades a l'apartat 3 de la Memòria, relatiu al programa de participació ciutadana.
- 2.- Segons la disposició transitòria primera de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes al medi ambient, l'obligació de sotmetre el planejament al procediment d'avaluació ambiental previst per l'esmentat text legal (art.7) s'aplicarà als plans el primer acte preparatori formal dels quals sigui anterior al 21.07.2004 i la seva aprovació –ja sigui definitiva, ja sigui anterior a la seva remissió a la Comunitat Autònoma– sigui posterior al 21.07.2006. Doncs bé, resulta que en el cas que ens ocupa el sotmetiment a informació pública del document d'avançament de planejament (primer acte preparatori formal del POUM) es va produir mitjançant Decret d'Alcaldia de 12.02.2003 (BOP de 14.02.2003) i l'aprovació inicial del POUM es va portar a terme a través d'acord del Ple municipal de 21.06.2006. És a dir, en ambdós casos es tracta de dates anteriors a les previstes a la disposició transitòria primera de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, i per tant no resulten d'aplicació les normes de procediment previstes a l'article 7 de la mateixa.

Tot i això atès que el Reglament de la Llei d'Urbanisme, aprovat per Decret 305/2006, de 18 de juliol, - per tant amb posterioritat a l'aprovació inicial del

POUM- concreta el procediment d'avaluació ambiental d'aquelles figures de planejament que hi estan sotmeses, com és el POUM, s'ha complimentat el mateix.

La seva disposició transitòria dotzena disposa que els plans urbanístics que estiguin en tràmit en el moment de l'entrada en vigor del Reglament, s'han de subjectar a les regles que estableix l'article 115, en els successius tràmits que s'hagin d'efectuar.

En aquest sentit s'ha complimentat el termini d'exposició pública de 45 dies, ja que el POUM va estar exposat al públic des del dia de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província núm.161 de data 7 de juliol de 2006 fins el 30 de setembre de 2006.

S'ha elaborat un Pla de seguiment ambiental a petició del Departament de Medi Ambient i Habitatge i s'ha elaborat la Memòria Ambiental que exigeix l'article 115 de l'esmentat Reglament.

Per tant, s'ha complimentat tot el que la normativa vigent exigeix respecte de l'avaluació ambiental del planejament.

3.- A diferència del que manifesta l'al·legant, mai s'ha subscrit un conveni ni s'ha arribat a cap acord (ni ara, ni l'any 2003) amb la propietat de Can Sanpere per a la futura ordenació urbanística de l'espai que ocupa dita finca. Al marge d'això, res impedeix a l'Ajuntament l'ordenació racional d'aquest àmbit dins del POUM, així com l'adopció de les mesures necessàries per a la seva execució en els terminis previstos pel propi Pla, sense necessitat d'existir una voluntat favorable de la propietat. En aquest sentit, la jurisprudència és molt clara pel que fa a la incapacitat que tenen els convenis urbanístics per vincular la potestat administrativa de planejament (SSTS de 7 d'octubre de 2002 [EDJ 2002/42773] i 29 de febrer de 2000 [EDJ 2000/8339]).

4.- No correspon al POUM la concreció d'aquests detalls.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació.

AL·LEGANT: JOSEL, SL

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- La revisió del POUM a Can Sanpere es pretén construir sobre una denegació de llicències que es troba pendent de resolució judicial.
- 2.- Desviació de poder: la potestat urbanística està essent exercida amb l'única finalitat d'estalviar a l'Ajuntament el cost d'expropiació de Can Sanpere.
- 3.- La creació del sector discontinu "Can Sanpere-Ca l'Estevet" vulnera la normativa que permet la formulació de polígons d'actuació urbanística discontinus.
- 4.- El sector discontinu "Can Sanpere-Ca l'Estevet" barreja indegudament sòls de naturalesa urbanística diferent. La reclassificació de sòl no urbanitzable a sòl urbà de Ca l'Estevet no s'ajusta a Dret.
- 5.- Infracció del principi de justa distribució de beneficis i càrregues.
- 6.- Inviabilitat de l'ordenació prevista pel POUM aprovat inicialment.
- 7.- L'al·legant finalment fa una proposta d'ordenació alternativa.

INFORME:

- 1.- De conformitat amb el principi d'executorietat, recollit als articles 57.1 i 94 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques, els actes administratius es presumeixen vàlids i són immediatament executius; en conseqüència, el fet que l'al·legant hagi impugnat davant la jurisdicció contenciosa administrativa la denegació de llicències a què fa referència no produeix cap efecte sobre l'actuació de l'Ajuntament. Així mateix, cal tenir en compte que el POUM és una disposició general, no un acte administratiu, i com a norma jurídica que és no es pot veure vinculada per una qüestió com la plantejada per l'al·legant, sens perjudici del règim transitori que li resulti d'aplicació en el cas que el Jutjat estimi el recurs interposat.
- 2.- La finca de Can Sanpere no es troba en sòl urbà consolidat, com pretén fer creure l'al·legant, ja que segons l'article 31.2 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, *"el sòl urbà consolidat esdevé no consolidat quan el planejament urbanístic general el sotmet a actuacions de transformació urbanística incorporant-lo en sectors subjectes a un pla de millora urbana"*, com succeeix en el cas que ens ocupa; i els propietaris d'aquesta classe de sòl, d'acord amb l'article 44 de l'esmentada norma, han de cedir a l'Ajuntament tot el sòl reservat per als sistemes urbanístics. A més, no ens trobem davant d'una modificació *ad hoc* del planejament vigent per obtenir gratuïtament uns terrenys determinats, sinó que es tracta d'una revisió de tot l'ordenament urbanístic vigent a Premià de Mar per adaptar-lo a les noves necessitats del municipi en la seva globalitat. Per tant, en el cas que ens ocupa no existeix cap vici de desviació de poder.

3.- En primer lloc, cal posar de relleu que serà el Pla de millora urbana previst en aquest àmbit l'instrument que determinarà com es portarà a terme la gestió urbanística d'aquest àmbit (un o més polígons d'actuació, sistema d'actuació per reparcel·lació o per expropiació, etc), tal i com determina la fitxa normativa corresponent. Per altra banda, en el cas hipotètic que es produís l'execució del Pla mitjançant un sol polígon d'actuació, hem de recordar l'article 112 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, permet l'existència de polígons físicament discontinus, sense exigir cap requisit específic més enllà dels mateixos que es requereixen per a la resta de polígons, raó per la qual les consideracions de l'al·legant no tenen cap fonament.

4.- La consideració d'un terreny com a urbà és una qüestió de configuració legal i, per tant, situada fora de la discrecionalitat de l'Administració. En aquest sentit, els terrenys de Ca l'Estevet reuneixen les condicions establertes a l'article 26 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, per poder ésser declarats pel POUM com a sòl urbà, en la modalitat de no consolidat. Aquests terrenys tenen la consideració de sòl urbà, atès que, en el cas de Can Sanpere, gaudeix de tots els serveis urbanístics bàsics, i en el cas de Ca l'Estevet, es tracta d'un àmbit que forma part d'una àrea consolidada per l'edificació d'almenys dues terceres parts de la seva superfície edificable, que comprèn majoritàriament edificacions residencials qualificades amb la clau 13 (ciutat jardí) i que limita, al nord, amb una escola i el vial d'accés a la mateixa.

Quan la Llei (art. 26.2 del Text Refòs de la Llei d'Urbanisme) esmenta el concepte "àrees consolidades per l'edificació", s'entén un conjunt d'illes de tipologies similars i/o envoltades de vialitat principal. Analitzat el conjunt de sòl urbà actual de Premià de Mar, no hi ha cap dubte que una àrea de la ciutat o "super-illa" delimitada per vials principal podria ser aquest àmbit en forma de "quadrant" delimitat entre l'Av. Gaudí, la carretera de Premià de Dalt, l'Av. Lluís Companys i el Torrent del Castell. Per altra banda, per no entrar en dubtes de dimensió d'aquest buit urbà, el que es proposa realment que sigui sòl urbà integrat en l'esmentat sector discontinu és la part més propera al conjunt de sòl urbà per la seva part de ponent o de la carretera de Premià de Dalt. Si del quadrant inicial es delimita un sub-àmbit entre la carretera de Premià de Dalt i l'Av. Roma, correspon un àmbit constituït només per "mitges" illes, i que la delimitació nova del sòl urbà correspon només en completar illes de sòl urbà amb un total de 5.368 m².

Aquesta condició de l'art. 26.2 de la LUC és aplicable al cas que ens ocupa, i es regula bàsicament per sòls urbans consolidats no inclosos en un polígon d'actuació o en un Pla de Millora Urbana. El cas de l'àmbit que ens ocupa, a més, s'ajusta al previst a l'art. 68.1. de la LUC, que defineix com a sòl urbà no consolidat aquell que el POUM inclou en un Pla de Millora Urbana.

Pel que fa a la consolidació per la urbanització de l'àmbit discontinu esmentat, és evident que, en aplicació d'allò previst a l'article 31.2 del Decret legislatiu 1/2005, es tracta d'un sòl urbà no consolidat, atès que es tracta d'un àmbit que el POUM sotmet a una actuació de transformació urbanística incorporant-lo en un sector de millora urbana. Tant l'art. 68.1.a de la Llei d'Urbanisme com l'art. 31 del seu Reglament, quan descriu l'objecte de la delimitació dels Plans de Millora Urbana, inclouen de forma clara el concepte i objecte de "completar el teixit urbà", que és el cas que ens ocupa, i tècnicament aquest concepte és directament i clarament assimilable a "perllongar carrers" o "completar illes d'edificació", que correspon a les condicions d'aquest àmbit entre l'Av. Roma i la carretera de Premià de Dalt.

5.- Ja s'ha dit més amunt que aquest àmbit ha d'ésser desenvolupat per un Pla de millora urbana, que en determinarà les condicions de gestió. Així mateix, d'acord amb una reiterada jurisprudència, cal manifestar que la justa distribució de beneficis i càrregues és una qüestió que ha d'ésser analitzada durant la fase

d'execució del planejament (per totes, SSTS de 06.11.2003 [EDJ 2003/147153] i 23.09.1992 [EDJ 1992/9087]), per la qual cosa resulta improcedent qualsevol consideració al respecte en aquests moments, quan ni tan sols es sap quants polígons d'actuació existiran ni quin serà el sistema d'actuació que s'aplicarà.

4014

6.- La viabilitat econòmica del sector delimitat queda plenament justificada per l'estudi elaborat per l'equip redactor que s'adjunta al present informe.

7.- No es prendran en consideració les propostes de l'al·legant per ser contradictòries amb la voluntat municipal que ha de vetllar tot el procés.

PROPOSTA: Desestimar l'al·legació.

AL·LEGACIÓ NÚM. 50

AL·LEGANT: CARME DURANY OBRADORS

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- La fitxa normativa del PMU-2 parla del seu desenvolupament en dues etapes, mentre que la memòria parla de desenvolupament en dos polígons, cosa que cal aclarir. Així mateix, la previsió de realitzar totes les cessions en el moment de la gestió del primer polígon contravé el principi d'equilibri poligonal.
- 2.- El POUM no pren en consideració l'existència d'un laboratori agrícola d'alta tecnologia al PMU-2: manca de viabilitat econòmica del sector.
- 3.- La previsió de la memòria econòmico-financera del POUM és incorrecta pel que fa al PMU-2.
- 4.- La previsió genèrica continguda a la fitxa respecte el règim transitori de les finques és desproporcionada i contrària a la Llei d'urbanisme.

INFORME:

1.- És cert que existeix una contradicció entre l'apartat 7.10 de la Memòria i la fitxa normativa relativa al PMU-2, error que s'ha de corregir modificant la Memòria en aquest punt, que quedarà substituït per la redacció següent: *"El sector es podrà desenvolupar en dues etapes, prèvia formalització de les cessions en la primera etapa"*. Per altra banda, el desenvolupament del PMU-2 en dues etapes –possibilitat que serà establerta, en el seu cas, pel propi PMU– no té res a veure, com pretén l'al·legant, amb el desenvolupament dels sectors urbanístics en subsectors, ja que l'article 91 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, fa referència a la fase de planejament i no a la de gestió urbanística, que és la que el POUM preveu que es pugui executar en dues etapes.

En quant a l'al·legada inexistència d'equilibri entre polígons, cal manifestar que serà el PMU que desenvolupi el sector l'instrument que, si ho considera necessari, delimitarà un o més polígons d'actuació per a l'execució urbanística de l'àmbit esmentat, cas en el qual cada polígon haurà de respectar l'equilibri entre polígons d'actuació urbanística previst a l'article 123 del Reglament de la Llei d'Urbanisme (Decret 305/2006, de 18 de juliol).

2.- Sense perjudici que la jurisprudència ha declarat en repetides ocasions que l'anàlisi dels drets i càrregues que corresponen als propietaris d'un polígon determinat i, per tant, la viabilitat econòmica d'un sector o polígon s'ha de portar a terme durant la fase de gestió urbanística i no en la de planejament, i menys encara si es tracta d'una revisió del planejament general (SSTS de 06.11.2003) [EDJ 2003/147153] i 23-09-1992 [EDJ 1992/9087]. D'al·legada inviabilitat econòmica fonamentada en el cost que comportaria el trasllat o cessament no d'una simple explotació agrícola sinó d'un laboratori agrícola d'alta tecnologia no s'ajusta a la realitat, ja que a la finca de referència només està autoritzada mitjançant llicència municipal l'activitat de viver de plantes ornamentals amb venda al major.

En tot cas, el canvi de classificació de SNU a SU-NC genera beneficis suficients tal i com es desprèn de l'estudi de beneficis i càrregues del sector del PMU -2.

4015

3.- L'al·legant considera que no existeix un estudi econòmic que justifiqui la viabilitat econòmica de l'actuació proposada per al sector del PMU-2, però tal i com ha declarat la jurisprudència – entre d'altres, SSTS de 07.12.1994 (Ar.9444), 20.01.1992 (Ar. 715) i 13.03.1990 (Ar.1964) – el caràcter genèric de l'estudi econòmic i financer del planejament general fa inexigible una previsió específica per a cadascuna de les operacions derivades de la nova ordenació, essent només exigible una major concreció en el planejament derivat que desenvolupi l'àmbit en qüestió.

Malgrat això, atès que en la documentació de l'aprovació inicial del POUM no hi constava un estudi de viabilitat econòmica del sector, s'ha completat aquesta mancança amb els estudis de beneficis i càrregues de tots els sectors i polígons d'actuació del POUM. Val a dir que el corresponent estudi de beneficis i càrregues d'aquest PMU-2 demostra que l'actuació és viable econòmicament.

S'incorpora l'estudi de beneficis i càrregues del PMU-2, Can Batlle, a l'Agenda i Avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.

4.- La fitxa relativa al PMU-2 només fa referència al règim de fora d'ordenació, quan efectivament hi ha instal·lacions que no es troben en terrenys qualificats com a sistema urbanístic. Per aquest motiu, en coherència amb les disposicions transitòries primera i tercera de les normes urbanístiques del POUM, cal redactar l'esmentat apartat de la fitxa del PMU-2 de la manera següent: *"Els edificis i instal·lacions existents en l'àmbit queden subjectes al règim de fora d'ordenació o de volum disconforme, segons cada cas"*.

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 55

AL·LEGANT: MARIA TERESA FONTANILLS MANDRI

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Declara que és propietària d'una finca situada al polígon d'actuació PA5 i demana, atesa l'escassa disponibilitat d'aparcament en aquest àmbit, que s'admeti la possibilitat d'ocupar el 100% del subsòl de les parcel·les resultants de la reparcel·lació per a aparcament.

2.- Es mostra en desacord amb l'obligació de cedir a l'Ajuntament el 20% de l'aprofitament urbanístic del polígon.

3.- Respecte a les condicions de gestió previstes per al PA5, sol·licita modificar l'abast del projecte unitari, que com a mínim hauria d'abastar les parcel·les núm. 185 a 193 de la Gran Via i respecte al règim transitori d'edificació i usos, demana la modificació de la fitxa normativa per tal que l'edifici de la parcel·la núm. 183 es pugui integrar en el projecte unitari d'edificació amb la preservació de l'actual construcció i el pati davanter sempre que es mantingui l'ús comercial.

INFORME:

1.- Certament, resulta procedent preveure l'ordenació i ús de la planta soterrània, que serà d'aparcament, i així caldrà contemplar-lo a la nova fitxa urbanística del P.A. 5.

2.- L'article 43.1.a del Text Refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, en la redacció donada pel Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre) disposa que els propietaris de sòl urbà no consolidat dels polígons d'actuació urbanística que tinguin per objecte actuacions aïllades de dotació han de cedir a l'administració actuant el sòl corresponent al 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti l'actuació de dotació respecte a l'aprofitament urbanístic preexistent i efectivament materialitzat.

3.- Tal com consta en la fitxa definitiva del P.A.5 el projecte ha d'abastar la totalitat del solar de la Gran Via Lluís Companys

4.- En tot cas, cal precisar que l'àmbit del P.A. 5 s'ha ampliat amb la incorporació discontinua del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71, modificant-se també les seves condicions d'ordenació, edificació i ús

PROPOSTA:

Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 55 bis

AL·LEGANTS: - MARIA TERESA FONTANILLS MANDRI

4016

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 02.07.2008

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Demanen mantenir la delimitació del polígon d'actuació PA5 tal com estava previst a l'aprovació inicial del POUM, sense originar un polígon discontinu i sense modificar l'alineació de façana del carrer Joan Prim.
- 2.- S'oposen a la previsió d'ús comercial en totes les plantes.
- 3.- S'oposen a l'increment de sostre previst en l'àmbit pel que suposa de congestió per a la parcel·la edificable, que impossibilita la disposició en planta baixa d'una franja no edificada per l'establiment de ventilació creuada als locals, així com la introducció d'un accés addicional al soterrani.
4. Sol·liciten que el sostre destinat a habitatges de protecció pública s'emplacin en un mateix sector o cos d'edificació, per possibilitar la seva cessió i la seva independització de la resta d'edificacions.

INFORME:

- 1.- Les pretensions de no modificar, respecte a allò previst al text del POUM aprovat inicialment, la delimitació del PA5 ni, dins d'aquest, l'alineació de façanes i l'amplada de la vorera del carrer Joan Prim es formulen sense cap altre argumentació, raó per la qual no poden considerar-se en detriment de la solució plasmada en la nova proposta.

No obstant això, cal esmentar que la nova delimitació del PA5, que finalment passa a ser un polígon discontinu per la incorporació del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71, amb l'objecte d'obtenir un sistema d'espai públic, resulta perfectament ajustada als requisits previstos a l'art. 112 de la Llei d'Urbanisme (susceptibilitat d'assumir les cessions de sòl, viabilitat de l'equidistribució de beneficis i càrregues i entitat suficient per justificar tècnicament i econòmicament l'autonomia de l'actuació), circumstància que no és rebatuda en les al·legacions formulades, així com tampoc ho és la possibilitat de la discontinuïtat física dels polígons d'actuació urbanística prevista per aquell precepte.

Per la seva banda, la decisió d'ampliar l'amplada del vial – en la versió definitiva espai lliure públic– respon al criteri de l'equip redactor de guanyar més espai públic i, en aquest sentit, és justificada en la pròpia discrecionalitat tècnica en aspectes d'ordenació com la determinació dels sistemes públics de cessió.

- 2.- Els al·legants també formulen genèricament la pretensió de mantenir els criteris d'usos, sostre i retranquejos previstos al text del POUM aprovat inicialment, que per la manca de major fonamentació cal ser desestimada. Sí que incideixen, però, en la

previsió d'implantació d'usos comercials en totes les plantes de l'edificació. Respecte a aquesta qüestió cal admetre que en la proposta d'ordenació comunicada als propietaris, per error, es va ometre precisar que els usos admesos a totes les plantes són tant l'ús comercial com d'oficines, sense perjudici de les limitacions que la normativa urbanística estableix dels usos comercials a les plantes pis.

3.- Contràriament al que ha estat al·legat, l'equip redactor no considera que l'increment d'edificabilitat congestioni la parcel·la edificable ni tampoc que impedeixi determinades instal·lacions tècniques en planta baixa, extrems que no han estat acreditats i que, en tot cas, podrien ser objecte del tractament adequat en el corresponent projecte constructiu posterior. Tot això sense perjudici de l'ajustament de paràmetres al que es refereix el punt 6.

4.- Respecte a la disposició dels habitatges de protecció pública, tal i com es demana, ja es contempla en el plànol d'ordenació del polígon que consta en la fitxa corresponent al PA5 la seva ubicació agrupada en un cos individualitzable.

5.- Cal tenir en compte que amb posterioritat a la formulació de les al·legacions s'ha presentat per part de la propietat del P.A.5 inicialment aprovat un escrit en el que manifesten la seva conformitat a la inclusió dins del polígon del solar situat al carrer Mossèn Jacint Verdaguer, núm. 86-88 cantonada carrer Joan Prim, núm. 69-71 que és de la mateixa propietat, facilitant així la gestió.

Analitzada aquesta nova proposta i atesa l'oposició per part de la propietat del solar situat al Camí Ral, núm.90 de formar part d'un sector discontinu amb la Gran Via, es considera procedent la proposta, tot i la necessitat d'ajustar-la lleugerament quant als paràmetres edificatoris en el sentit de fixar el coeficient d'edificabilitat en 1'50 m2 de sostre/m2 de sòl, atès que s'ha promitjat un coeficient d'1'62 relatiu al solar de la Gran Via i un coeficient d'1 pel solar del carrer Jacint Verdaguer cantonada Joan Prim.

PROPOSTA: Estimar parcialment les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 56

4017

AL·LEGANT: MONTSERRAT ROURA NUBIOLA

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 30.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

- 1.- Nul·litat de ple dret de l'article 45 de les normes urbanístiques pel que fa a l'apartat referent a la unitat de projecte.
- 2.- La singularitat de la finca del carrer Batlles núm.17 fa que sigui convenient que el POUM prevegi una regulació específica, substituint la qualificació actual (13c) per la de la subzona 13c2.

INFORME:

1.- Com bé reconeix l'al·legant, l'atorgament de llicències és un acte reglat, en el sentit que l'Ajuntament té l'obligació de concedir llicència si el projecte presentat reuneix les condicions d'ordenació establertes pel planejament urbanístic vigent. Quan l'article 45 de les normes del POUM fa referència a la "unitat de projecte" és evident que es tracta del projecte edificatori, ja que el mateix precepte parla de l'obtenció de "*llicència per a l'edificació de diversos edificis sobre la base d'un projecte unitari*", per la qual cosa no es pot dir que es tracti d'un "objecte indeterminat", com pretén fer creure l'al·legant.

Finalment, l'obligació de presentar un projecte comú per a tots els edificis objecte d'un projecte constructiu unitari en el cas que es promogui una modificació en els seus elements constructius és tan determinada o indeterminada com l'obligació d'obtenir qualsevol llicència per a modificar un element constructiu de qualsevol edifici del municipi. És a dir, no es tracta, com diu l'al·legant, de l'establiment d'una condició de la llicència que sigui indeterminada i il·limitada en el temps, sinó de l'obtenció d'una nova llicència que haurà de complir –en tant que acte reglat– amb allò previst a l'article 45 de les normes urbanístiques del POUM. Per tant, les al·legacions formulades en aquest punt són, a més de confuses, totalment improcedents.

2.- La singularitat de la finca del carrer dels Batlles núm.17 a la que es refereix l'al·legant és l'agrupació de 2 habitatges unifamiliars, essent, per tant, incorrecte qualificar-ho de 13c2 ja que l'agrupació mínima que diu l'art. 45 de les normes urbanístiques és de 3 habitatges. També cal tenir en compte que aquestes finques es troben envoltades d'habitatges unifamiliars aïllats en una illa qualificada totalment de 13c. Per aquestes raons, l'equip redactor del POUM no creu convenient un canvi de qualificació de la finca del carrer dels Batlles núm.17.

PROPOSTA:

Desestimar les al·legacions.

AL·LEGACIÓ NÚM. 57

AL·LEGANT: CASAL BENÈFIC PREMIANENC

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Consideren que l'espai verd públic del carrer Sant Miquel, annex a l'equipament del Casal no té raó de ser i per la seva superfície és fàcilment compensable. Per això demanen que es qualifiqui com a equipament assistencial, annex al casal, o com a verd privat agregat al casal benèfic.

INFORME:

El sòl de domini públic qualificat com a zona verda no es pot desafectar (desqualificar), i menys amb el dèficit de zones verdes que presenta Premià de Mar.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació

AL·LEGACIÓ NÚM. 58

AL·LEGANT: MARIA CARME LARRUBIA GARCIA

4018

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

Declaro que és propietària d'una finca situada al Camí Ral núm. 90, qualificada d'equipament pel Pla General de 1991, però ja havia demanat a l'Ajuntament que a través del POUM es modifiqués la seva qualificació. Ara resulta que els plànols d'ordenació del POUM no atorguen a la finca cap qualificació urbanística, error que cal corregir, segons manifesta, mitjançant la qualificació de la finca amb la mateixa clau que tenen les de l'entorn (zona 10a).

INFORME:

Efectivament s'ha constatat l'existència d'un error al plànol d'ordenació Q1.9 consistent en la manca d'atorgament d'una qualificació urbanística per a la finca del Camí Ral núm. 90.

Atès que per part de la propietat no s'ha acceptat la proposta d'incorporar-se en un polígon discontinu amb els terrenys situats a la Gran Via, carrer Joan Prim, la finca de referència resta amb la mateixa qualificació que tenia en el planejament vigent, es a dir, la d'equipament de titularitat privada, ja que la manca de qualificació obeeix efectivament a un error.

PROPOSTA:

Desestimar l'al·legació presentada mantenint la qualificació d'equipament privat que la finca ha tingut fins el moment.

AL·LEGACIÓ NÚM. 58 bis

AL·LEGANTS: M^a CARMEN LARRUBIA GARCIA I CARLOS ALBERTO, JAVIER Y VÍCTOR FERNÁN GALLEGU LARRUBIA.

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 11.07.2008

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Els al·legants s'oposen a la delimitació del PA5, amb la inclusió de la seva finca (Camí Ral núm. 90) dins del seu àmbit, per considerar-la arbitrària (per manca de justificació, per manca de vinculació entre els dos sub-àmbits, per no garantir la justa distribució de beneficis i càrregues derivats del planejament entre els propietaris afectats i per les diferències de valor entre els dos sub-àmbits).

2.- Subsidiàriament, es reclama un increment de l'aprofitament urbanístic previst (excloent el comercial en les plantes altes) que possibiliti la justa distribució de beneficis i càrregues.

INFORME:

1.- Havent-se reconsiderat la delimitació del PA5 atesa l'oposició de la propietat de la finca del Camí Ral, núm.90, aquesta finca queda exclosa del seu àmbit i per tant procedeix estimar la seva pretensió principal .

PROPOSTA: Estimar la pretensió principal relativa a l'exclusió del PA5 discontinu de la finca del Camí Ral, núm.90.

AL·LEGACIÓ NÚM. 59

AL·LEGANT: METALOGENIA, SA

PRESENTACIÓ D'AL·LEGACIONS: 29.09.2006

4019

CONTINGUT DE LES AL·LEGACIONS:

1.- Demana mantenir els terrenys ocupats per l'empresa com a sòl urbà industrial, tal i com preveu el Pla General de 1991, perquè es tracta d'una indústria en ple funcionament i preexistent al POUM; a més, des de l'anterior Pla General el sòl destinat a activitats industrials ha anat disminuint, i considera que abans d'afavorir la implantació de noves activitats econòmiques el POUM hauria de conservar l'activitat industrial ja existent.

2.- Els terrenys de "Metalogenia, SA" constitueixen sòl urbà consolidat i no procedeix obligar a efectuar noves cessions gratuïtes.

3.- Subsidiàriament, l'al·legant també consideraria adequada una nova ordenació de l'àmbit que, sense renunciar a l'ús industrial, inclogui un ús predominant de tipus residencial (plurihabitatge) i una quarta part de terciari amb sector de serveis tals com oficines i hotelers, el que permetria una ajustada equidistribució de beneficis i càrregues.

INFORME:

1. Contràriament al que afirma l'actora, el fet que una parcel·la estigui destinada a un determinat ús, en aquest cas industrial, o el fet de que existeixi una activitat en ple funcionament ajustada a aquell ús no vincula de cap manera la capacitat i competència de planificació urbanística que ostenta l'Administració i la seva facultat discrecional per ordenar el territori i revisar el planejament anterior, sense perjudici de la necessària motivació que és exigible a tots els actes administratius.

En el cas d'una revisió del planejament general com la que ens ocupa la justificació de la potestat discrecional de planejament no ha d'ésser absolutament permenoritzada sinó que, atès el seu abast general per a tot el terme municipal, la motivació ha d'ésser també de caràcter genèric (SSTS de 04-02-2004 [EDJ 2004/17621] i 17-04-1991 [EDJ 1991/3970]).

Així considerat, cal assenyalar que, segons estableix la Memòria del POUM i la fitxa normativa corresponent, el nou criteri d'ordenació de l'àmbit del P.A. 1 "Triginer-Metalogènia", on es troba la finca ocupada per l'al·legant, és possibilitar el canvi d'ús industrial a terciari i equipament privat, viabilitzar el trasllat de la indústria existent i donar major valor a l'edifici catalogat de Can Triginer, al passeig arbrat que hi dona accés i, en general, a l'entorn de la primera imatge de la població des de la N-II. Aquests criteris resulten del tot congruents entre si i amb les especificitats ja existents de la zona, així com també amb les restants previsions del POUM.

La decisió de planejament adoptada no només queda prou justificada (millorar visualment una de les entrades a la població, fixar unes qualificacions més coherents amb l'entorn en funció dels usos més requerits, pretendre el trasllat de les activitats industrials fora de les àrees residencials i d'equipaments comunitaris,

esponjament d'aquestes àrees, protegir i valoritzar immobles catalogats, ...), sinó que també té en consideració les realitats preexistents i, especialment, l'existència d'una activitat industrial, de la que es preveu el seu trasllat.

2.- Els terrenys de l'al·legant, en el moment que entri en vigor el nou POUM, ja no tindran la consideració de sòl urbà consolidat donat que segons estableix l'article 31.2 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, *"el sòl urbà consolidat esdevé no consolidat quan el planejament urbanístic general el sotmet a actuacions de transformació urbanística incorporant-lo en sectors subjectes a un pla de millora urbana o en polígons d'actuació urbanística"*, com succeeix en el cas que ens ocupa. En conseqüència, els propietaris tenen l'obligació de cedir tot el sòl necessari per a vials, espais lliures i dotacions públiques (art. 44 del Decret Legislatiu 1/2005). Això no obstant, pel que aquí interessa, cal posar de relleu que els béns de domini públic obtinguts gratuïtament en desenvolupament d'una actuació urbanística anterior no donen lloc a atribució d'aprofitament a l'Administració titular (art. 120.5 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol).

3.- No és considera adient la proposta de l'al·legant de preveure usos residencials atès que un dels objectius de la reordenació del P.A. 1 és l'esponjament d'un sector ja prou saturat d'ús residencial i, per contra, dotar-lo dels usos terciaris, de serveis i equipaments comunitaris dels que té manca. En tot cas, l'equidistribució de beneficis i càrregues i, per tant, la viabilitat econòmica de l'àmbit queda prou garantida amb els paràmetres previstos, segons resulta de l'estudi adjunt.

Per altra banda, el reclamat manteniment de l'activitat industrial actual només s'estima admissible amb caràcter transitori segons els termes expressats a la fitxa del polígon i mentre no s'executi aquest. Malgrat això, atès que el sistema d'actuació al que es sotmet la seva gestió és de reparcel·lació per compensació bàsica i que es preveu un termini d'execució fins els segon sexenni, resta en mans dels propietaris de l'àmbit perllongar la continuïtat de l'activitat i, per tant, l'amortització de les seves instal·lacions i la possibilitat de programar un trasllat més eficient, potser més progressiu i en tot cas més econòmic.

PROPOSTA: Desestimar les al·legacions.

INFORME ECONÓMIC I FINANCER DEL POLÍGON D'ACTUACIÓ N.1
P.A.1 TRIGINER-METALOGÈNIA

1. Introducció

En resposta a l'alegació número 50, l'equip redactor del POU de Premià de Mar incorpora l'avaluació econòmica i financera de polígon d'actuació P.A. 1 Triginer-Metalogènia, així com la viabilitat de la proposta de trasllat de les seves activitats i servei.

2. Àmbit

Sòl corresponent a la UA-4 del PGOU-91 però exclouent-hi la zona d'espais lliures (4) situada més al sud.

Superfície de la parcel·la;

19.341 m²

3. Condicions d'ordenació, edificació i ús

- Coeficient d'edificabilitat brut: 0,8 m²sl/m²s

Sobre edificable màxim: 19.341 x 0,8 = 15.473 m²sl

- Can Malet (13d) Manteniment construcció existent

- 817 m² sl

- Zona terciària (15b) 10.524 x 1,39 (Coef. Edif. Net màxim)

- 14.656 m²sl

Total m² construïts (sobre rasant)

15.473 m²s

4. Objectius

- Possibilitar el canvi d'ús industrial a terciari i d'equipaments privat, davant l'interès de trasllat de la indústria existent

- Justificació de la viabilitat dels objectius anteriors

5. Valoració econòmica

Valor del sòl;

19.341m² x 250 €/m²

= 4.835.250 €

Valor de les edificacions existents:	Principal:	4.468 m ²
	Perimetral	2.053 m ²
	Auxiliars	150 m ²
	TOTAL	6.671 m²

Valor BEC 1er Trimestre 2008; 434 €/m ² (6.671x434)	= 2.895.214 €
Coefficient de depreciació 30% (30% 2.895.214)	= - 868.564 €
Valor actual	2.026.650 €

Trasllat d'activitat;	500.000 €
Enderrocs i preparació del terreny;	499.575 €

Valor de nova construcció	
Valor BEC 1er Trimestre 2008; 870 €/m ² (15.473x870)	= 13.461.510 €
Soterrani; 50% de 10.524 m ² = 5.262 m ²	
Capacitat d'aparcaments; 175 automòbils (30 m ² /u)	
Construcció sola rasant de 5.262 m ² a 400 €/m ²	= 2.104.800 €
Total nova construcció	= 15.566.310 €

Só per a sistema mínim (30%) - 7.287 m²	
- Urbanització;	
Vialitat i aparcaments; (12%) 2.380 m ² x 120 €/m ²	= 285.600 €
- Espais lliures;	
Espais lliures; (25%) - 4.907 m ² x 60 €/m ²	= 294.420 €
Total costos	= 24.007.805 €

6. Valoració comercial (Venda)

Sostre terciari (15b);	15.473 m ² x 2100 €/m ²	= 32.493.300 €
Sostre d'aparcaments;	175 unitats x 20.000 €/u	= 3.500.000 €
Total		35.993.300 €
Total costos		= -24.007.805 €

Rendibilitat aprox. 50 %	11.985.495 €
---------------------------------	---------------------

2008/34637/B-
4021-4042 2M

4021



AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)

1

MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

ANNEX 4. RESPOSTA INFORMES ORGANISMES I ADMINISTRACIONS

TEXT REFÓS JULIOL 2010

URBANing

Estratègia
Planificació
i Disseny Urbà



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme

Aprobat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de 2 ABR 2009
i acordada la seva publicació a l'efecte
d'executivitat en sessió de 22 JUL 2010
amb les prescripcions d'ofici esmentades
a l'acord

La secretària

M. Teresa Manté i Prais

M. Teresa Manté i Prais

INFORMES POUM

INFORME NÚM. 1

ORGANISME: ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

INFORME NÚM. 2

ORGANISME: MINISTERIO DE FOMENTO.

INFORME NÚM. 3

ORGANISME: AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM).

INFORME NÚM. 4

ORGANISME: SECRETARIA PER A LA MOBILITAT DPTOP.

INFORME NÚM. 5

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DEL TRANSPORT TERRESTRE DPTOP.

INFORME NÚM. 6

ORGANISME: DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

INFORME NÚM. 6 bis

ORGANISME: DEPARTAMENT D' HABITATGE

INFORME NÚM. 7

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'ARQUITECTURA I PAISATGE
(ARA, DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS, AEROPORTS I COSTES DPTOP)

INFORME NÚM. 8

ORGANISME: DEPARTAMENT D'EDUCACIÓ I UNIVERSITATS

INFORME NÚM. 9

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE COMERÇ

INFORME NÚM. 10

ORGANISME: AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA

INFORME NÚM. 11

ORGANISME: DEPARTAMENT D'AGRICULTURA

INFORME NÚM. 12

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES DPTOP

INFORME NÚM. 13

ORGANISME: DEPARTAMENT DE CULTURA I MITJANS DE COMUNICACIÓ

INFORME NÚM. 14

ORGANISME: AGÈNCIA CATALANA DE RESIDUS

INFORME NÚM. 15

ORGANISME: CONSELL COMARCAL

INFORME NÚM. 16

ORGANISME: CONSELL CATALÀ DE L'ESPORT

INFORME NÚM. 17

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'EMERGÈNCIES I SEGURETAT CIVIL

INFORME NÚM. 18

ORGANISME: SECRETARIA D'ESTAT DE TELECOMUNICACIONS DEL
MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO.

INFORME NÚM. 19

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'ENERGIA I MINES DEL DEPARTAMENT
DE TREBALL I INDUSTRIA

INFORME NUM. 20

ORGANISME: DIPUTACIÓ DE BARCELONA

INFORME NÚM. 21

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE TURISME

INFORME NÚM. 22

ORGANISME: SERVEI CATALÀ DE LA SALUT

INFORME NÚM. 23

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE COSTES DEL MINISTERIO DE MEDIO
AMBIENTE.

INFORME NÚM. 24

ORGANISME: DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS -MINISTERIO DE
FOMENTO.

INFORME NÚM. 25

ORGANISME: GAS NATURAL DISTRIBUCIÓN SDG

INFORME NÚM. 26

ORGANISME: TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A.

INFORME NÚM. 27

ORGANISME: ENHER

INFORME NÚM. 28

ORGANISME: SOREA

INFORME NÚM. 1

ORGANISME: ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

DATA DE PRESENTACIÓ: 23.08.2006 (1r informe)
17.04.2007 (2n informe)

4023

CONTINGUT DE L'INFORME (de 23.08.2006):

1.- El POUM, en la mesura que inclou el traçat ferroviari, ha de reflectir en els seus plànols la zona de domini públic, la zona de protecció i la línia límit d'edificació, en els termes previstos per la normativa sectorial ferroviària.

2.- Els terrenys ocupats per les infraestructures ferroviàries han d'estar qualificats com a sistema general ferroviari o equivalent. A tal efecte, els plànols han de delimitar amb la precisió necessària l'àmbit d'aquest sistema general amb un tramut o color que el distingeixi clarament de qualsevol altra qualificació urbanística, i les obres o instal·lacions realitzades dins dels límits esmentats requeriran la prèvia autorització de l'ADIF.

3.- A la documentació aportada no s'han trobat referències a l'informe preceptiu i vinculant del Ministeri de Foment.

4.- L'omissió d'una regulació específica del sistema ferroviari a les normes urbanístiques resulta contrària a la normativa sectorial ferroviària i a l'article 9.4.e del Decret 287/2003, de 4 de novembre. A més, això dificulta la comprensió de l'article 65 de dites normes quan fan referència a la xarxa ferroviària.

5.- La informació que conté el plànol Q01 fa referència a unes zones de servitud i d'afecció provinents d'una legislació sectorial ferroviària que ja no resulta aplicable.

6.- A la documentació gràfica no es delimita el sistema general ferroviari de manera adequada. A més, el planejament hauria de contemplar la reserva del sòl necessari per a la nova estació ferroviària que s'ha previst.

7.- La documentació gràfica no reflecteix la inserció de les línies delimitadores de la zona de protecció i de la línia límit d'edificació, previstes a la normativa sectorial ferroviària.

8.- El planejament hauria de regular expressament la situació urbanística dels edificis existents entre la infraestructura ferroviària i la línia límit d'edificació, assenyalant les restriccions previstes a la legislació ferroviària.

CONSIDERACIONS:

1, 5 i 7.- Efectivament, tal i com manifesta l'ADIF, la Ley 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari (arts.12 i següents) distingeix tres zones amb una denominació diferent de la prevista a la legislació anterior: zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació. Per tant, cal adaptar els plànols del POUM a aquesta circumstància.

2.- El POUM qualifica la xarxa ferroviària com a sistema urbanístic de comunicacions, de conformitat amb allò previst a l'article 34.4 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, segons el qual aquest sistema "comprèn totes les infraestructures necessàries per a la mobilitat de les persones i de les mercaderies,

per transport terrestre, marítim o aeri, i comprèn també les àrees de protecció i les àrees d'aparcament de vehicles respectives". Tal i com ve definit el sistema de comunicacions al text refós de la Llei d'urbanisme, resulta evident que és perfectament compatible amb allò previst a l'article 7.1 de la Llei del sector ferroviari (Ley 39/2003, de 17 de novembre) quan fa referència al terme "equivalent". Per altra banda, quant a l'exigència d'un tram diferenciat en els plànols que segons l'ADIF ha de tenir el sistema ferroviari basant-se en l'article 9.3 del Real Decreto 287/2003, de 4 de novembre, cal dir que si bé l'esmentat precepte no diu res respecte aquesta qüestió, el sistema de comunicacions estava ja delimitat i ara s'ha acolorit.

Pel que fa a l'exigència de l'ADIF de què el POUM contempli els supòsits en que determinades obres i instal·lacions requeriran l'autorització prèvia de l'indicat organisme, s'ha comprovat que cap edificació d'aquest municipi queda dins del límit d'edificació.

3.- L'Ajuntament ja ha sol·licitat el corresponent informe sobre el POUM al Ministeri de Foment.

4.- La competència en matèria ferroviària correspon a l'administració actuant, en aquest cas el Ministeri de Foment, i la regulació de la xarxa s'estableix en la normativa sectorial que en aquests moments és la Ley 39/2003, del sector ferroviari, i al Real Decreto 2387/2004, pel que s'aprova el seu Reglament.

El fet que l'Administració sectorial exerceixi les seves competències en una part del territori no impedeix que l'Ajuntament exerceixi les competències urbanístiques que li corresponen, cadascuna sobre la base de la normativa d'aplicació a la seva competència.

Pel que fa a la normativa d'aplicació en aquest moment, per facilitar la seva consulta, s'incorpora a la documentació del POUM un annex (annex X) amb la transcripció dels art.25-28, 30, 34, 36 i 39 del Real Decreto 2387/2004 pel que s'aprova el Reglament del sector ferroviari, tal i com es demana en l'informe.

6.- Respecte la delimitació adequada del sistema ferroviari per part del POUM, es tracta d'una qüestió que ja ha estat analitzada a l'apartat 2, al qual ens remetem. I pel que fa a la nova estació ferroviària, és cert que si aquesta s'ha previst els plànols d'ordenació han de contemplar la reserva de sòl necessària a tal efecte.

8.- En aquest punt ens hem de remetre novament a allò manifestat a l'apartat 2, en el sentit de què el fet que l'Administració sectorial exerceixi les seves competències en una part del territori no impedeix que l'Ajuntament exerceixi les competències urbanístiques que li corresponen.

CONCLUSIÓ:

S'incorpora als plànols d'ordenació la delimitació de la zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació, en els termes previstos a la normativa sectorial ferroviària.

Així mateix, s'incorpora a les normes urbanístiques, art.65, una referència a la Ley 39/2003, del sector ferroviari, i al Real Decreto 2387/2004, pel que s'aprova el seu Reglament.

Satisfetes les observacions d'ADIF, l'entitat ha emès un segon informe favorable de data 17.04.2007.

INFORME NÚM. 2

ORGANISME: MINISTERIO DE FOMENTO

DATA DE PRESENTACIÓ: 17.01.2007

4024

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- Informa desfavorablement mentre no es disposi de la representació en tots els plànols de les cinc línies acotades i indicades: arestes de la plataforma i explanació del ferrocarril, zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació.

2.- Demana que es sol·liciti informe a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

3.- Demana que es sol·liciti informe a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), en el cas que no s'hagués fet anteriorment, i que se li demani les dades i autoritzacions corresponents.

CONSIDERACIONS:

1 i 3.- Tal i com es demana tant en aquest informe com en el de l'ADIF, cal incorporar als plànols del POUM la correcta delimitació de la zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació segons la *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*.

2.- S'ha sol·licitat informe a ATM (Veure Informe núm.3)

3.- ADIF ha emès informe favorable sobre el POUM de Premià de Mar.

CONCLUSIÓ:

S'incorpora als plànols d'ordenació la delimitació de la zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació, en els termes previstos a la normativa sectorial ferroviària.

S'inclou a la memòria del POUM les actuacions que preveu l'Autoritat del Transport Metropolità dins el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 i també les previstes dins el Pla d'Infraestructures de Transports de Catalunya 2006-2026 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat.

S'han obtingut els informes tant d'ATM com de l'ADIF.

S'ha emès informe rebut en data 18.02.08 concloent que es pot continuar la tramitació recordant que per a les actuacions previstes s'han de complir les distàncies mínimes establertes a la Llei 39/2003 del sector ferroviari.

INFORME NÚM. 3

ORGANISME: AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM)

DATA DE PRESENTACIÓ: 15.01.08

CONTINGUT DE L'INFORME:

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Premià de Mar conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat per la qual cosa que s'emet informe favorable condicionat pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar a l'estudi:

- La revisió del càlcul de la mobilitat generada dels futurs equipaments i espais lliures, deixant que sigui el planejament derivat qui justifiqui, en funció dels usos futurs, l'adopció de ratis inferiors als proposats pel Decret.
- La revisió de les dades de mobilitat total (generada i atreta) i el seu impacte quant a viatgers/dia en transport públic i cotxes/dia, seguint el que es concreta en els diferents apartats del present informe.
- L'assumpció de què cada habitatge ha de reservar un espai d'aparcament per a encabir-hi dues bicicletes.
- L'assumpció de què cada habitatge ha de reservar un espai d'aparcament per a encabir-hi 0,5 motocicletes.
- L'obligatorietat de reservar el 10% del sostre comercial per a magatzem, així com la incorporació d'una plaça destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies (3x8m), sempre i quan els nous desenvolupaments incloguin un mínim de 8 establiments comercials.
- Convindria incloure un paràgraf que especifiqui que les actuacions de transport públic proposades en aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada, es repercutiran sobre el planejament derivat, establint per als diferents sectors la proposta de finançament adient, seguint les directrius de l'annex 4 del Decret, i actualitzant el cost del transport urbà per a l'any corresponent.
- Realitzar l'anàlisi de mobilitat en bicicleta entre els sectors de Can Batlle i Can Torrents.
- Seria convenient incorporar l'informe del departament de mobilitat de l'Ajuntament de Premià de Mar, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament el document urbanístic.

Es recomana que en la redacció del planejament derivat i dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

CONCLUSIÓ:

L'equip redactor de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada – INTRA, SL- ha incorporat les demandes i recomanacions de l'informe d'ATM a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada a Premià de Mar presentat en data 13.02.08.

4025

L'equip redactor del POUM ha complimentat els següents aspectes:

En el document de Normes Urbanístiques s'han afegit, en els articles 57 i 61, dos punts per incorporar les demandes i recomanacions de l'equip redactor de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada – INTRA, SL.

El punt primer determina la obligatorietat, dins dels plans de millora urbana, de revisar els càlculs de mobilitat generada en futurs equipaments i espais lliures, així com la reserva de 2 espais per a bicicletes i 0,5 de motocicletes per cada nou habitatge.

El punt segon determina la obligatorietat de les reserves de sostre comercial per a magatzems així com la d'una plaça de càrrega i descàrrega de mercaderies.

INFORME NÚM. 4

ORGANISME: SECRETARIA PER A LA MOBILITAT (DPTOP).

DATA DE PRESENTACIÓ: 25.08.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

- 1.- Caldria fer una proposta d'itineraris de vianants continus que assegurin la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments.
- 2.- Caldria fer una proposta d'itineraris principals per a bicicletes i indicar les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic. Alhora caldria revisar els elements d'urbanització de forma que no constitueixin un perill per a la circulació de bicicletes.
- 3.- Caldria preveure la xarxa bàsica per a vehicles del municipi de forma que assegurés la connectivitat amb els nodes de transport col·lectiu i amb equipaments comunitaris.

CONCLUSIÓ:

L'Estudi d'avaluació de la Mobilitat generada ha estat elaborat per INTRA, equip redactor d'Ole Thorson. La Secretaria per a la Mobilitat ha emès l'informe definitiu amb caràcter favorable amb la condició de completar l'estudi en una sèrie d'aspectes. L'empresa INTRA ha resolt aquestes recomanacions en l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada a Premià de Mar presentat en data 13.02.08.

INFORME NÚM. 5

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DEL TRANSPORT TERRESTRE (DPTOP).

DATA DE PRESENTACIÓ: 05.10.2006

4026

CONTINGUT DE L'INFORME:

Manifesten que el POUM hauria de contenir una memòria de mobilitat amb determinats continguts.

CONSIDERACIONS:

L'Ajuntament va encarregar a l'empresa INTRA la redacció de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM

CONCLUSIÓ:

Tramès a la Direcció General de Transport Terrestre en data 31.10.07 l'esmentat Estudi, s'ha rebut informe favorable sobre el document en data 22.01.08

INFORME NÚM. 6

ORGANISME: DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

DATA DE PRESENTACIÓ: 06.09.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

Informa favorablement el POUM, condicionat al compliment de les prescripcions següents:

- 1.- En relació amb les matèries referents al cicle de l'aigua, caldrà informe favorable de l'Agència Catalana de l'Aigua.
- 2.- Les determinacions de les mesures correctores establertes a l'avaluació ambiental s'hauran de recollir mitjançant normativa o ordenances específiques.
- 3.- Es concretarà el Pla de Vigilància Ambiental del POUM per tal de garantir el compliment i seguiment de les indicacions i mesures recollides a l'informe ambiental.
- 4.- Per tal que s'aprovi el POUM caldrà acreditar que no li és d'aplicació l'apartat 1 de la Disposició Transistòria Primera de la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.*

CONSIDERACIONS I CONCLUSIONS:

- 1.- L'Ajuntament ha sol·licitat el corresponent informe sobre el POUM a l'Agència Catalana de l'Aigua, el qual ha estat emès amb caràcter favorable condicionat a la incorporació d'una sèrie de modificacions, les quals s'han introduït en el POUM. (Veure Informe núm.10)
- 2.- Les recomanacions de l'informe ambiental han estat recollides en part a la normativa del POUM i en part a l'ordenança que actualment s'està elaborant per desenvolupar les seves determinacions. A part, hi ha determinats aspectes de l'informe ambiental que van més enllà de la potestat de planejament urbanístic i que l'Ajuntament adoptarà en el moment d'aplicació de la legislació sectorial corresponent.
- 3.- S'ha redactat per encàrrec de l'ajuntament el Pla de Vigilància Ambiental del POUM per tal de garantir el compliment i seguiment de les indicacions i mesures recollides a l'informe ambiental.
- 4.- El Reglament de la Llei d'Urbanisme, aprovat per Decret 305/2006, de 18 de juliol, el qual va entrar en vigor el dia 1 de setembre – per tant, amb posterioritat a l'emissió de l'Informe per part del DMAiH- concreta el procediment d'avaluació

ambiental d'aquelles figures de planejament que hi estan sotmeses, com és el POUM, per tal de donar compliment a la Llei 9/2006, de 28 d'abril. La seva disposició transitòria dotzena disposa que els plans urbanístics que estiguin en tràmit en el moment de l'entrada en vigor del Reglament, s'han de subjectar a les regles que estableix l'article 115, en els successius tràmits que s'hagin d'efectuar.

4027

En aquest sentit s'ha complimentat el termini d'exposició pública de 45 dies, ja que el POUM va estar exposat al públic des del dia de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província núm.161 de data 7 de juliol de 2006 fins el 30 de setembre de 2006.

I, com ja s'ha dit, s'ha elaborat un Pla de seguiment ambiental a petició del Departament de Medi Ambient i Habitatge i s'ha elaborat la Memòria Ambiental que exigeix l'article 115 de l'esmentat Reglament.

INFORME SOBRE LA MEMÒRIA AMBIENTAL

ORGANISME: DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

DATA DE PRESENTACIÓ: 08.08.2008

CONTINGUT DE L'INFORME:

Informa favorablement i dona conformitat a la proposta de memòria ambiental del POUM, tenint en compte les precisions següents:

1.- Caldrà garantir el compliment íntegre de les prescripcions establertes en l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua, de 4 d'octubre de 2.007, introduint a la documentació del POUM les següents esmenes:

- 1.1. Cal incloure la delimitació de domini públic hidràulic en tots els plànols de qualificació del sòl de la sèrie Q i en la fitxa normativa del sector PP1.
- 1.2. Caldrà incorporar la regulació del corresponent sistema hidrològic en les normes urbanístiques del POUM.

2.- Caldrà donar compliment a les condicions establertes en l'article 18 de les normes urbanístiques del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) en el cas que s'aprovi la transformació urbanística dels terrenys classificats de sòl costaner especial.

3.- En el cas que els àmbits de gestió i planejament que inclouen preexistències industrials (PA1, PA4 i PMU1) compreguin sòls en els quals s'hagi desenvolupat en el passat alguna de les activitats potencialment contaminants de l'annex 1 del Reial Decret 9/2005, de 14 de gener, caldrà donar compliment a l'article 3.5. d'aquesta norma presentant a l'Agència de Residus de Catalunya un informe de situació per part dels propietaris d'aquells sòls.

CONSIDERACIONS:

1.- Si bé ja es va procedir a introduir les esmenes prescrites per l'Agència Catalana de l'Aigua a l'esmentat informe, es considera adequat procedir a complementar la documentació del POUM en els termes especificats a l'informe del Departament de Medi Ambient. D'aquesta forma, s'introdueix en els pertinents plànols de la sèrie Q

major precisió sobre el domini públic hidràulic, així com també s'introdueix a les normes urbanístiques del POUM la regulació específica del sistema hidrològic.

2.- El POUM aprovat inicialment només contempla dos sectors de sòl urbanitzable inclosos en la zona d'influència definida en el art. 4 del PDUSC: el PP1 i el PP2. Cal dir que aquests dos sectors són els únics sòls urbanitzables previstos al POUM, fet que, juntament amb les seves específiques característiques i ubicació, impedeix l'aplicabilitat estricta d'allò previst a l'art. 18 de les normes urbanístiques del PDUSC.

Per una banda, als efectes del que s'estableix a l'apartat 2 d'aquest article 18, no té sentit extreure una mitjana de l'edificabilitat bruta assignada pel planejament general al conjunt del sòl urbanitzable delimitat en tot el municipi (integrat només pels dos sectors de Pla Parcial referits) com a límit de l'edificabilitat bruta dels sectors urbanitzables situats a la zona d'influència (novament el dos àmbits indicats). L'aplicació estricta d'aquest precepte comportaria l'exigència de que ambdós sectors urbanitzables tinguessin assignada una idèntica edificabilitat bruta (qualsevol diferència comportaria que l'edificabilitat d'un dels dos sectors excediria de la mitjana de les seves respectives edificabilitat), quan el que persegueix la norma no és la uniformitat (com es dedueix del fet d'haver de calcular una mitjana), sinó l'equilibri de l'edificabilitat bruta dels sectors situats en la zona d'influència respecte al conjunt de sòls urbanitzables del municipi, considerant també els no inclosos en la zona d'influència. Al nostre cas, no sent substancial la diferència d'edificabilitat bruta entre els dos esmentats sectors i no preveient-se al POUM sectors urbanitzables fora de la zona d'influència, cal considerar inaplicable o, en tot cas, no vulnerat l'art. 18.2 de les normes urbanístiques del PDUSC, interpretat aquest en un sentit sistemàtic i teleològic.

Quan a les previsions del restants apartats de l'esmentat art. 18, cal considerar que els dos sectors urbanitzables previstos al POUM, si bé inclosos en la zona d'influència indicada, es troben més enllà de la franja de 500 metres i, per això, no es poden veure afectats per les limitacions referents a l'accés al mar o a la seva integració en el medi. En tot cas, cal esmentar que el POUM no incideix en la zona de servitud de protecció esmentada a l'apartat 3 de l'art. 18 i que ja ha tingut en compte, en la mesura que ha estat possible ateses les preexistències i la consolidació urbana del municipi, els criteris previstos al seu apartat 4 referents a la funcionalitat, racionalitat i coherència dels espais lliures públics.

Malgrat l'anterior, i de conformitat amb allò previst a l'apartat 5 de l'art. 18, s'estima adequat incorporar en les fitxes corresponents als sectors urbanitzables PP1 i PP2 l'exigència de garantir, mitjançant l'oportú estudi paisatgístic, que les edificacions admissibles s'ajustin a una tipologia adequada al paisatge natural i urbà on s'insereixin, evitant la formació de pantalles arquitectòniques i acumulacions de volums.

3.- S'estima adequada la prescripció referent a l'exigibilitat de l'article 3.5 del Reial Decret 9/2005, de 14 de gener, i en aquest sentit s'introdueix a les fitxes corresponents als polígons que en poden estar afectats per aquell precepte l'obligació de donar-ne compliment i, per tant, l'obligació de presentar a l'Agència de Residus de Catalunya, per part dels propietaris de sòls potencialment contaminats, un informe de situació d'aquells sòls.

CONCLUSIÓ:

Es proposa introduir els canvis i correccions referits en els termes expressats.

INFORME NÚM. 7

4028

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'ARQUITECTURA I PAISATGE
(AREA, DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS, AEROPORTS I COSTES DPTOP)

DATA DE PRESENTACIÓ: 14.09.2006 - 1r Informe
21.05.2007 - 2n Informe (complementari)

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- Consideren que la millor opció a l'hora de qualificar el domini públic marítimo-terrestre i les seves zones de servitud seria en un sistema diferenciat del d'espais lliures.

2.- Pel que fa a la documentació gràfica, l'àmbit inclòs dins la zona de domini públic marítimo-terrestre (zdpmt) hauria de tenir una clau específica, i els límits interiors de la zdpmt, de la zona de servitud de protecció (zsp) i de la zona de servitud de trànsit (zst) haurien d'estar grafiats de manera contínua a tot el terme municipal i inclosos a la llegenda dels plànols. Adjunta a l'escrit plànol d'atermenament de la zdpmt i la zsp.

CONSIDERACIONS:

1.- Segons l'article 33.1 del Reglament de la Llei d'urbanisme (Decret 305/2006, de 18 de juliol), "*l'ordenació urbanística dels terrenys que formin part del domini públic d'acord amb la delimitació o atermentament efectuats en aplicació de la legislació sectorial, ha d'atribuir a aquests terrenys la qualificació de sistema urbanístic i el destí que sigui conforme amb la legislació sectorial aplicable*". En conseqüència, la qualificació d'espai lliure atorgada a la platja és plenament conforme a Dret, atès que és el destí que, d'entre els previstos a l'article 34 del Decret legislatiu 1/2005, més s'assimila al règim previst per a la zdpmt per la legislació de costes.

Malgrat l'anterior consideració, es creu convenient la incorporació de la proposta de diferenciació amb una clau específica, clau 4P, el sistema d'espais lliures platges.

2.- Pel que fa a la delimitació sobre plànol de la zdpmt i la zsp, aquesta s'ha d'incorporar als plànols d'ordenació del POUM.

CONCLUSIÓ:

1.- S'incorpora de forma diferenciada el sistema d'espais lliures verds (4) del sistema d'espais lliures –platges- (4P). Amb la sistemàtica seguida en aquest Pla, s'integra la regulació proposada.

2.- S'incorpora als plànols d'ordenació la delimitació de la zdpmt, la zsp i la zst aportada pel Servei de Costes de la Generalitat.

INFORME NÚM. 8

4029

ORGANISME: DEPARTAMENT D'EDUCACIÓ I UNIVERSITATS

DATA DE PRESENTACIÓ: 21.09.2006 i 7.01.06

CONTINGUT DE L'INFORME:

Manifesten que tenen prevista l'ampliació del CEIP Mare de Déu de Montserrat i per això demanen que l'actual redacció del POUM contempli l'increment d'edificabilitat necessari per tal de possibilitar dita ampliació.

Per tal de poder realitzar l'informe demanen més documentació:

- 1.- Centres docents que queden inclosos en l'àmbit del Pla en tramitació i incidència d'aquest en les seves actuals característiques generals.
- 2.- Reserva de sòl, qualificat d'equipament docent, de nova creació.

CONSIDERACIONS:

En data 16 de Gener de 2008, els Seveis Territorials a Barcelona II Comarques han informat que:

- 1.- Caldrà renovar a mig termini els actuals centres de primària situats en el nucli urbà.
- 2.- Caldrà que el POUM contempli la possibilitat d'una nova ubicació per a la construcció d'un CEIP.

CONCLUSIÓ:

En compliment de les consideracions dels Serveis Territorials de data 16 de Gener de 2008:

- 1.- Es preveuen les actuacions urbanístiques següents:
 - 1.a.- Escola La Lió (fitxa 15 Equipaments). Construcció nou edifici escolar.
 - 1.b.- Escola Montserrat (Fitxa 42). Ampliació.
- 2.- El POUM incorpora una nova ubicació per a la construcció d'un CEIP al solar qualificat d'equipament corresponent a la fitxa 39 carrer Rafael de Casanovas, 6 (Can Pou), que passarà a ser equipament escolar.

INFORME NÚM. 9

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE COMERÇ

DATA DE PRESENTACIÓ: 13.11.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- La definició de l'ús comercial continguda al POUM no s'adequa a l'establerta a la Llei d'equipaments comercials. Tampoc s'estableix cap classificació d'establiments comercials.

2.- El creixement de l'oferta comercial al detall, en format d'establiment comercial mitjà, ha d'estar subjecte al que determinen la Llei d'equipaments comercials i el PTSEC 2006-2009.

CONSIDERACIONS:

D'acord amb l'article 19 de la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, "*el planejament urbanístic s'ha d'adequar a les determinacions del Pla territorial sectorial d'equipaments comercials*", però no té perquè adaptar els usos urbanístics ni les classificacions establerts pel planejament a les definicions que fixa l'esmentat text legal, donat que es tracta d'una regulació d'usos des del punt de vista urbanístic, i no pas comercial.

En aquest sentit, cal recordar que el fet que l'Administració sectorial exerceixi les seves competències en una part del territori no impedeix que la Corporació municipal exerceixi les competències urbanístiques que li corresponen en el seu terme municipal, per la qual cosa no cal que el POUM reculli allò que preveu la legislació d'equipaments comercials, que s'aplicarà amb independència del que disposi el planejament urbanístic.

1 i 2.- Malgrat tot, s'ha incorporat als articles 12.1 i 3 i 59 de les normes urbanístiques les prescripcions de l'informe.

CONCLUSIÓ:

S'ha incorporat les prescripcions de l'informe.

INFORME NÚM. 10

4030

ORGANISME: AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA

DATA DE PRESENTACIÓ: 10.11.2006 i 04.10.07

CONTINGUT DE L'INFORME:

Demanen documentació:

- Certificat de l'entitat gestora (Consell Comarcal del Maresme) de la planta depuradora i dels col·lectors en alta on van a parar les aigües residuals del sector, conforme disposa de capacitat suficient per tractar l'augment de cabal d'aigües residuals que preveu el POUM. L'informe s'haurà de pronunciar respecte de la relació entre el cabal de disseny i el cabal entrant i, a més, sobre la relació entre la càrrega contaminant de projecte (expressada en kg DBO/dia) i l'actual.
- Informe de l'Ajuntament respecte la capacitat de la xarxa de clavegueram municipal per admetre els nous cabals que es generaran.
- Certificat de l'entitat gestora (SOREA) del subministrament d'aigua potable del municipi de que disposa, tant tècnica com jurídicament, de recursos suficients per promoure les activitats que es pensen portar a terme i quedin reflectits els següents aspectes: concessió en l/s, dotació diària (mitja i màxima) i anuals previstes, esquema dels diferents usos (indicant-ne els cabals) i fluxos de les aigües per poder subministrar el cabal que requereix el sector.

L'informe emès en data d'octubre, una vegada tramesa la documentació requerida informa favorablement la proposta del POUM sempre que es portin a terme una sèrie de modificacions:

- Cal que els documents digitals aportats estiguin signats electrònicament per tècnic competent d'acord amb la Llei 59/2003 de 19 de desembre de 2003.
- Cal modificar tots aquells àmbits que incloguin torrents o rieres de manera que els cursos fluvials quedin correctament classificats com a Domini Públic Hidràulic (SUB-D PP.1, SNU-C PMU.3).
- Cal tenir en compte que el DPH no computa en el repartiment de càrregues i beneficis.
- SU-NC. PMU.3 Can Fayà: Cal respectar els 5m de la zona de servitud de pas.
- Cal que hi figuri com a prescripció i clarament previst i grafiat que la xarxa municipal de sanejament haurà de ser separativa d'acord amb els criteris d'aquesta Agència i els expressats pel Consell Comarcal.
- Cal que hi figuri com a prescripció i clarament previst i grafiat que l'aigua de primera pluja, per la seva càrrega contaminant, haurà de ser conduïda al sistema de sanejament mitjançant sobreeixidors.
- Pel que fa als problemes coneguts de reflux de la xarxa de sanejament, cal que les solucions es concretin en el Pla Director de Sanejament. La

concreció afectarà al desenvolupament posterior dels diferents planejaments derivats, que l'hauran d'incorporar.

- A la zona de llevant entre el torrent de Ca l'Amell i el de les Tarteres, cal que la solució als problemes de drenatge reflectits en el "Projecte de desguàs de la zona del Camí de Can França, entre el Torrent Amell i la zona de llevant. Barris de Can Pou i Can Mar", redactat per Jordi San Millan i Filbà, i s'incorporin al planejament general.
- Respecte a les aigües residuals industrials i per al cas d'indústries de nova implantació, cal esmentar que en planejament derivat caldrà que es prevegi un pretractament abans d'abocar el col·lector.
- SUB-D PP.1 Camí del Mig i SUB-D PP.2 Can Torrents: els corresponents planejaments derivats incorporaran un estudi d'inundabilitat d'acord amb els criteris de l'ACA i justificaran la solució escollida de cobriment.
- Cal incorporar en la memòria algun esment respecte la necessitat de que els plans derivats incorporin mesures que afavoreixen al màxim la infiltració de l'aigua de pluja en el subsòl.
- Cal regularitzar la situació administrativa dels aprofitaments dels quals no es disposi de la corresponent concessió, d'acord amb el previst al Text refós de la Llei d'aigües i al RDPH.

CONSIDERACIONS I CONCLUSIONS:

S'han classificat com sistema hidrològic (clau 6) el Domini públic hidràulic del PP-1 i PMU-3.

En la fitxa corresponent al PP1 s'ha afegit la frase "*El Domini Públic Hidràulic no computa en el repartiment de Càrregues i Beneficis*".

En la fitxa corresponent a Can Faya (PMU3) s'ha afegit "Cal respectar els 5m de la servitud de pas determinat a l'Informe de l'Agència Catalana de l'Aigua".

Les prescripcions relatives al sanejament s'han incorporat a l'apartat 8.1.5.3 de la Memòria Descriptiva del POUM, així com la necessitat d'incorporació al planejament derivat de mesures que afavoreixin la infiltració de l'aigua de pluja en el subsòl.

S'ha incorporat a la pàgina 72 de la Memòria, entre les mesures que les ordenances municipals hauran de concretar, les referents a que la xarxa municipal de sanejament haurà de ser separativa i que l'aigua de primera pluja, per la seva càrrega contaminant, haurà de ser conduïda al sistema de sanejament mitjançant sobreeixidors.

S'ha incorporat a la normativa (pag. 72, Memòria descriptiva) la necessitat de que els diferents planejaments derivats incorporin les solucions als problemes coneguts de reflux de la xarxa de sanejament, concretades en el Pla Director de Sanejament.

S'ha incorporat a la zona de llevant entre el torrent de Ca l'Amell i el de les Tarteres, la solució als problemes de drenatge reflectits en el "Projecte de desguàs de la zona del Camí de Can França, entre el Torrent Amell i la zona de llevant. Barris de Can Pou i Can Mar", redactat per Jordi San Millan i Filbà.

S'ha incorporat a la normativa del POUM (Art. 61 Sectors de planejament) que respecte a les aigües residuals industrials i per al cas d'indústries de nova implantació, el planejament derivat caldrà que prevegi un pretractament abans d'abocar-les el col·lector.

4031

S'han incorporat al PP.1 Camí del Mig i PP.2 Can Torrents la necessitat de que els corresponents planejaments un estudi d'inundabilitat d'acord amb els criteris de l'ACA i justificaran la solució escollida de cobriment.

S'ha incorporat a la memòria (l'apartat 8.1.5.3) la necessitat de que els plans derivats incorporin mesures que afavoreixen al màxim la infiltració de l'aigua de pluja en el subsòl.

INFORME NÚM. 11

ORGANISME: DEPARTAMENT D'AGRICULTURA

DATA DE PRESENTACIÓ: 28.12.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- Informa desfavorablement i recomana la redacció d'un Pla Especial que pugui mantenir aquests espais amb la dedicació i aprofitament que el municipi i la societat considerin oportuns (Parcs agraris, zones verdes, horts familiars, parcs naturals, etc.).

2.- En quan a la normativa, fa referència a l'article 59, apartat "usos permesos" en SNU, perquè no inclou la possibilitat d'instal·lacions ramaderes encara que siguin explotacions de caràcter familiar.

CONSIDERACIONS:

1.- Correspon a l'Ajuntament la decisió sobre el model d'ordenació del territori municipal i, en l'exercici d'aquestes competències, l'equip de govern va decidir la transformació del sòl no urbanitzable de ponent del terme municipal atès que quedava envoltada de sòls urbans i urbanitzables i no tenia viabilitat en el seu ús actual.

A més, tot i que inicialment el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) va incloure aquests terrenys dins del seu àmbit de protecció, en la seva aprovació definitiva per part del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques en data 25 de maig de 2005, va quedar classificat com a unitat territorial de regulació de sòl costaner especial (UTR-CE), podent ésser objecte de transformació a través del POUM, d'acord amb l'article 16 del PDUSC.

2.- S'incorpora a la normativa, en l'article 59, apartat "usos permesos", la possibilitat d'instal·lacions ramaderes només de caràcter familiar.

CONCLUSIÓ:

1.- Pel que fa a la transformació del sòl no urbanitzable de la banda de ponent del terme municipal es manté la previsió acordada per l'Ajuntament per les raons exposades.

2.- S'incorpora l'ús ramader proposat.

INFORME NÚM. 12

4032

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES (DPTOP).

Sol·licitat en data : 26.07.06

Reclamat en data : 18.04.07 i 14.12.07.

Malgrat la seva reiterada reclamació aquest informe no ha estat emès, per tant, d'acord amb la normativa aplicable, procedeix continuar el procediment.

INFORME NÚM. 13

ORGANISME: DEPARTAMENT DE CULTURA I MITJANS DE COMUNICACIÓ

DATA DE PRESENTACIÓ: 01.08.2008

CONTINGUT DE L'INFORME:

Informa favorablement el POUM, condicionat a la incorporació de les prescripcions següents:

1 i 2.- En relació amb el Catàleg de béns a protegir incorporat al document del POUM, es destaca que la terminologia utilitzada no indueix a confusió i el seu contingut es vincula amb el que es dictamina en la Llei 9/93, de 30 de setembre, del Patrimoni cultural català, afegint que la normativa, si s'escau, ha de contenir també els béns catalogats urbanísticament classificats amb els subnivells que es consideri necessari, i es fa l'observació de que el Catàleg no conté cap bé cultural d'interès nacional (BCIN).

3.- La descatalogació de les Masies A i B de Can Colomer requereix la tramitació del corresponent expedient de descatalogació (art. 17.4 de la Llei 9/93).

4.- Alguns béns inclosos al Catàleg vigent tenen una protecció inferior a la proposada al Catàleg incorporat al POUM, tenint-se present que per acord municipal s'ha procedit a la modificació puntual de la protecció de diversos edificis, si bé s'hauria de modificar l'àmbit de protecció en les corresponents fitxes.

5.- Es recomana la incorporació al Catàleg, com a BCIL, de diversos elements inclosos a l'inventari del Patrimoni Arquitectònic del Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació (Casal del Germà Miquel, Panteó de la família Puig, Panteó de la família Roure, Capella de l'Ossera Municipal i Casetes de la Fàbrica Puiggrós).

6.- A l'índex de la normativa urbanística i de la relació d'elements protegits del Catàleg no s'han incorporat els elements classificats a les fitxes 32 i 33.

7.- Al plànol d'ordenació de la fitxa 21N2 s'ha comès una errada al mantenir la clau 11a del PGO en comptes de la clau 13d proposada al POUM. I al plànol de les fitxes 22B i 22N cal afegir el sistema urbanístic d'espais lliures públics (clau 4).

8.- Es manifesta que a nivell planimètric s'ha especificat la situació, caràcter i grau de protecció dels béns catalogats.

9, 10 i 11.- Cal incorporar al document la legislació vigent sobre patrimoni (Llei 9/93, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català, i Decret 78/2002, de 5 de març, del reglament de protecció del patrimoni arqueològic i paleontològic de Catalunya), reproduint en la normativa allò establert als articles 17 (catalogació dels béns immobles), 34 (autorització d'obres), 35 (criteris d'intervenció) i 36 (autorització de canvis d'ús), a més dels arts. 21 i 25 (sobre conservació, preservació i manteniment dels monuments) de la Llei 9/93, i requerir així mateix la redacció d'un estudi històric i arquitectònic dels edificis amb caràcter previ a qualsevol intervenció sobre ells.

12.- Respecte a les fitxes dels sectors de planejament, s'indiquen les següents imprecisions:

- a) Cal grafiar a nivell planimètric en les fitxes del planejament derivat la situació i grau de protecció dels edificis protegits i de quina manera es protegeixen.
- b) Cal referir a la normativa del POUM que la preservació de l'àmbit corresponent a un edifici catalogat preval sobre la normativa especificada a les diferents fitxes del planejament derivat.
- c) No es té constància de l'existència de la masia Can Buscarons dins l'àmbit del PP2.
- d) Cal especificar a la normativa del Catàleg les condicions per a una eventual intervenció en la masia Can Faya, dins l'àmbit del PMU3, per establir un règim de propietat horitzontal, així com també es recomana que l'edificació que en resulta de l'ampliació del sostre d'aquell àmbit es concentri en el seu límit est i oest per tal de garantir la total integració paisatgística amb l'edifici existent.
- e) Cal analitzar la procedència de conservar la masia Can Burra (dins l'àmbit de sòl urbà no consolidat CO2) i en tot cas es recomana elaborar un estudi històric-artístic-arquitectònic d'aquella edificació abans de procedir a la seva substitució.
- f) No s'especifiquen els paràmetres de l'ordenació del CO3 que inclou l'escola La Salle i la seva masia.

13.- Cal especificar en la normativa els òrgans competents per autoritzar obres en els béns protegits.

14.- Es comenta a l'informe que l'art. 86.5 de la normativa del POUM defineix els nivells de protecció de les Àrees Arqueològiques, sense major valoració.

15.- Cal incloure com a BCIL el jaciment d'Horta Ferrarons.

16.- Cal canviar la denominació Espais de Protecció Arqueològica (EPA) per qualsevol altra que, encara que sigui assimilable, no entri en contradicció als EPAs que només poden ser declarats pel Departament de Cultura.

CONSIDERACIONS:

1 i 2.- Respecte als dos primers punts de l'informe, simples constatacions no valoratives, només cal manifestar que el Catàleg incorporat al POUM és el ja preexistent i vigent a data d'avui.

3.- En efecte, la descatalogació de les masies de Can Colomer requereixen del corresponent procediment, que, com es planteja al propi informe (consideració 12), condiciona el desenvolupament del planejament. Així doncs, el procediment de descatalogació es tramitarà simultàniament a la tramitació del planejament derivat del sector del Barri Banyeres, l'execució del qual comportarà l'efectivitat d'aquella descatalogació.

4.- Sobre el grau de protecció de les edificacions incloses al Catàleg incorporat al POUM, cal esmentar que és el mateix que el que consta al Catàleg vigent. No obstant això, és cert que existeix una errada material a l'índex del Catàleg vigent respecte al seu contingut; però el Catàleg incorporat al POUM s'ajusta a la part substantiva de l'actualment vigent.

5.- No s'ha considerat la procedència d'incorporar al Catàleg els elements constructius proposats pel Departament, sense perjudici de que, mitjançant el procediment pertinent, i una vegada constats els valors que justifiquin la seva protecció, bé a instància de l'Ajuntament o per iniciativa del propi Departament, es puguin incorporar al Catàleg.

6.- Cal subsanar als índexs de la normativa i de la relació d'elements protegits del Catàleg l'omissió de la referència als béns de les fitxes 32 i 33.

7.- Procedeix corregir les errades materials dels plànols d'ordenació de les fitxes 21N2 (substituir la clau 11a per la clau 13d), i 22N. Pel que fa a la 22B es tracta d'un plànol de situació indicatiu on hi figuren qualificacions urbanístiques.

8.- Sense comentaris sobre les valoracions a nivell planimètric de l'informe, per considerar-se correcte.

9, 10 i 11.- Resulta procedent introduir en la normativa del POUM la referència a la legislació vigent sobre patrimoni, reproduir els arts. 17, 21, 25, 34, 35 i 36 de la Llei 9/93 i introduir a l'art. 89 de la normativa l'exigència de redactar un estudi cromàtic i estratigràfic de façana i un estudi històric i arquitectònic dels edificis catalogats amb caràcter previ a desenvolupar actuacions sobre aquells i com a documentació necessària a aportar per a l'obtenció de llicències. No es contempla aquesta exigència de forma genèrica per a tot el casc antic perquè es considera que ja es suficient la documentació que requereix l'articulat del POUM atenent el nivell d'afectació i intervenció possibles.

12.- Respecte a les prescripcions sobre les fitxes dels sectors de planejament, cal comentar el següent:

a) Efectivament, és procedent que els plànols especifiquin la situació i grau de protecció dels edificis protegits i es proposa la seva adequació.

b) Respecte a la prevalència de la preservació dels edificis catalogats sobre la normativa dels planejaments derivats cal indicar que s'ha procurat que no existeixin situacions d'incompatibilitats i que, en tot cas, la clau urbanística assignada ja és respectuosa amb aquella preservació.

c) La Masia Can Buscarons també és denominada com a Masia Ca l'Esteve, de la que sí es fa referència dins l'àmbit del PP2, com a edifici catalogat.

d) Respecte a les condicions d'intervenció sobre la masia Can Faya (PMU3), les limitacions a la divisió horitzontal de l'edifici vindran determinades pel propi grau i abast de protecció de l'edifici. Respecte a la ubicació de la nova edificació dins de l'àmbit del PMU3 ja està previst que es concentri al límit Est de l'àmbit, com es proposa a l'informe del Departament.

e) Respecte a la masia Can Burra ja es va estudiar la procedència o no de la seva conservació, concluent-se que no reunia valors que justifiquessin la seva protecció. Malgrat això, abans de la seva substitució, és adequat i es proposa incloure-ho a la fitxa corresponent com a requisit, l'elaboració d'un estudi històric-artístic-arquitectònic de la referida masia.

f) Els concrets paràmetres de l'àmbit del CO3 (escola La Salle) seran establerts per Pla Especial, com ja preveu el propi POUM, del que òbviament caldrà requerir informe als organismes afectats durant la seva tramitació.

13.- Es considera adequat incorporar a la normativa l'especificació dels òrgans competents per autoritzar obres en els béns protegits.

4034

14.- Sense comentaris per tractar-se d'una prescripció no valorativa.

15.- El jaciment d'Horta Farrarons ja figura com a BCIL al catàleg.

16.- Es correcte el requeriment de canviar la denominació d'Espais de Protecció Arqueològica (EPA) per un altre assimilable.

CONCLUSIÓ:

Es proposa introduir els canvis i correccions referits en els termes expressats

INFORME NÚM. 14

ORGANISME: AGÈNCIA CATALANA DE RESIDUS

Sol·licitat en data : 26.07.06

Reclamat en data : 20.07.07 i 14.12.07

L'Agència Catalana de Residus va trametre la petició d'informe als Serveis Territorials del Departament de Medi Ambient i Habitatge que és a qui correspon emetre informe sobre els aspectes ambientals del POUM. Per tant, s'ha de considerar incorporat dins de l'Informe núm.6

INFORME NÚM. 15

ORGANISME: CONSELL COMARCAL

4035

Sol·licitat en data : 24.07.06

El Consell Comarcal va informar favorablement el POUM en data 26 de novembre de 2006.

INFORME NÚM. 16

ORGANISME: CONSELL CATALÀ DE L'ESPORT

DATA DE PRESENTACIÓ: 28.02.2007

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- S'ha comprovat que estan degudament incorporats al POUM els equipaments esportius actuals i futurs amb augment de superfície de sòl destinada a equipaments.

2.- S'ha comprovat que en el POUM no es varia la quantitat ni la qualitat dels equipaments esportius.

3.- Es recomana la redacció del Mapa d'instal·lacions i equipaments esportius del municipi (MIEM).

CONSIDERACIONS:

L'informe és favorable i correspon a l'Ajuntament, si ho considera oportú i al marge del POUM, la redacció del Mapa d'instal·lacions i equipaments esportius del municipi.

CONCLUSIÓ:

L'informe és favorable i correspon a l'Ajuntament, si ho considera oportú i al marge del POUM, la redacció del Mapa d'instal·lacions i equipaments esportius del municipi.

INFORME NÚM. 17

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'EMERGÈNCIES I SEGURETAT CIVIL

4036

DATA DE PRESENTACIÓ: 20.09.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

En el planejament derivat s'hauran de tenir en compte les condicions urbanístiques i de protecció contra incendis descrites al Decret 241/1994, així com les condicions d'aproximació i entorn del Codi tècnic de l'edificació.

CONSIDERACIONS:

Les condicions urbanístiques del Decret 241/1994, de 26 de juliol, com reconeix la pròpia Administració sectorial, són més pròpies dels instruments de planejament derivat, atès el seu major nivell de concreció, que no pas del planejament general. Això no obstant, fóra bo que els articles 57 i 61 de les normes urbanístiques (relatius, respectivament, als Plans de millora urbana i als Plans parcials) incloguessin expressament el deure d'incloure la instal·lació d'hidrants d'incendi a les seves xarxes d'abastament d'aigua en les condicions establertes a l'esmentat Decret.

Pel que fa al Codi tècnic de l'edificació (Reial Decret 314/2006, de 17 de març),

aquest estableix unes normes destinades directament a la construcció de l'edifici.

És a dir, es tracta de condicions a tenir en compte en el projecte constructiu i no en fase de planejament.

CONCLUSIÓ:

S'incorpora a les normes urbanístiques el deure d'incloure en les determinacions del planejament derivat la instal·lació d'hidrants d'incendi a les seves xarxes d'abastament d'aigua en les condicions establertes a l'esmentat Decret.

INFORME NÚM. 18

ORGANISME: SECRETARIA D'ESTAT DE TELECOMUNICACIONS DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

DATA DE PRESENTACIÓ: 06.09.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- Sobre la base de la legislació en matèria de telecomunicacions, declara l'existència del dret dels operadors a l'ocupació del domini públic per a l'establiment de la xarxa pública de comunicacions electròniques i, per tant, l'obligació de la normativa urbanística de reconèixer l'esmentat dret d'ocupació. Això no obstant, reconeix la possibilitat d'imposar, a través de la normativa urbanística, condicions a l'execució d'aquest dret, sempre que siguin proporcionades i no imposin la restricció absoluta del mateix.

2.- L'Administració competent en la matèria ha de fomentar l'ús compartit de l'ocupació del terreny on s'implantin les xarxes de comunicació electrònica.

3.- En aquest punt s'informa de diverses qüestions relatives a les instal·lacions radioelèctriques.

4.- Manifesta que les infraestructures de xarxes públiques de comunicacions electròniques que siguin dissenyades als instruments de planejament hauran de garantir la no discriminació entre els operadors i el manteniment de condicions de competència efectiva en el sector. Quant a les característiques d'aquestes infraestructures no existeix cap norma reguladora però es poden utilitzar com a referència les normes UNE aprovades per l'associació AENOR.

5.- D'acord amb la legislació vigent, no es pot atorgar autorització per a la construcció de cap edifici si al projecte arquitectònic no s'acompanya un projecte d'instal·lació d'una infraestructura comuna de telecomunicació pròpia.

CONSIDERACIONS:

1.- Les normes urbanístiques del POUM no preveuen cap impediment o limitació a la instal·lació de xarxes de telecomunicacions. És més, en el subsòl permet la implantació de les xarxes de serveis fins i tot per sota de la profunditat màxima edificable.

2 i 3.- D'acord amb l'article 14 del text refós de la Llei d'urbanisme, els municipis, sota el principi d'autonomia local, exerceixen llurs competències urbanístiques en els termes previstos per la pròpia Llei i per la legislació de règim local, competències urbanístiques que abasten l'ordenació, la transformació, la conservació i el control de l'ús del sòl, del subsòl i del vol (art. 1.2 del Decret legislatiu 1/2005), tot això sens perjudici de les competències concurrents de l'Administració sectorial en un espai determinat. En altres paraules, el fet que

l'Administració sectorial exerceixi les seves competències en una part del territori no impedeix que la Corporació municipal exerceixi les competències urbanístiques que li corresponen en el seu terme municipal, per la qual cosa no cal que el POUM reculli allò que preveu la legislació sobre telecomunicacions, que s'aplicarà amb independència del que disposi el planejament urbanístic.

4097

4.- L'administració, en fase de desenvolupament i d'execució del POUM, garantirà la no discriminació entre els operadors i el manteniment de condicions de competència efectiva en el sector.

5.- Aquest punt fa referència a les condicions a tenir en compte en el projecte constructiu i no en fase de planejament.

CONCLUSIÓ:

- No s'ha d'afegir ni treure res del previst al POUM.
- En la fase de desenvolupament i d'execució del Pla, l'administració competent s'adaptarà a allò previst a la normativa sectorial que estigui vigent a cada moment, garantint la no discriminació entre els operadors i el manteniment de condicions de competència efectiva en el sector.

INFORME NÚM. 19

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL D'ENERGIA I MINES DEL DEPARTAMENT DE TREBALL I INDUSTRIA

DATA DE PRESENTACIÓ: 31.10.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

- 1.- L'informe fixa determinades prescripcions per la fase d'execució d'aquest POUM sobre les infraestructures elèctriques existents i la implantació de noves línies d'alta tensió i de línies soterrades.
- 2.- Formula diverses consideracions sobre les xarxes de distribució de gas natural.
- 3.- Formula diverses consideracions sobre l'activitat extractiva.

CONSIDERACIONS:

1 i 2- El contingut de l'informe, que només es refereix al que caldrà fer en fase de desenvolupament i d'execució del POUM, es tindrà en compte per part de l'Ajuntament i d'acord amb la normativa sectorial vigent a cada moment.

3.- En aquest cas no es pot pendre en consideració l'aspecte de l'informe referent a les pedreres atès que tot el terme municipal és sòl urbà o urbanitzable, existint només una franja de sòl no urbanitzable de superfície 1,42 ha en el front de la carretera N-II al llindar amb el terme municipal de Vilassar de Mar, on degut a les seves característiques de contigüitat amb el sòl urbà consolidat i la seva limitada superfície no és apta per a l'activitat d'extracció d'àrids.

CONCLUSIÓ:

No cal, com a conseqüència del contingut de l'informe, modificar les previsions del POUM.

Caldrà tenir en compte la legislació sectorial en la fase de desenvolupament i d'execució del POUM.

INFORME NUM. 20

4038

ORGANISME: DIPUTACIÓ DE BARCELONA

DATA DE PRESENTACIÓ: 15.2.2007

CONTINGUT DE L'INFORME:

- 1.- Fa una relació de les carreteres incloses en el POUM.
- 2.- Fa una delimitació de les previsions de nova vialitat i rotondes del POUM.

CONSIDERACIONS:

L'informe és favorable i recorda que s'haurà de demanar informe al Servei de Vies Locals d'aquest organisme de totes les figures de planejament que afectin a carreteres de la seva competència i permís per totes les obres d'urbanització que tinguin incidència en las mateixes.

Demana que es remeti novament el POUM per Informe en el supòsit que s'introdueixin canvis d'ofici o per l'estimació d'al·legacions, d'informes sectorials, o per demandes de la Comissió d'Urbanisme si aquests poden afectar a carreteres de la Diputació.

CONCLUSIÓ:

No cal, com a conseqüència del contingut de l'informe, modificar les previsions del POUM.

INFORME NUM. 21

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE TURISME

Ha emès informe favorable en data 18 de maig de 2007

INFORME NUM. 22

4039

ORGANISME: SERVEI CATALÀ SALUT

En data 11 de maig de 2007 comuniquen que no tenen cap observació a realitzar respecte del POUM.

INFORME NÚM. 23

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE COSTES DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE.

DATA DE PRESENTACIÓ: 13.10.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

Informa favorablement el POUM amb una única consideració a esmenar: el sistema d'espais lliures que comprèn el domini públic marítimo-terrestre haurà de figurar als plànols d'ordenació amb la classificació de sòl no urbanitzable.

CONSIDERACIONS:

Es proposa corregir el plànol C-01 d'ordenació estructural i completar el codi de referència de classificació de manera que quedi clar que els espais lliures: platges (4P) estan classificats com a sòl no urbanitzable (SNU).

CONCLUSIÓ:

S'incorpora als plànols d'ordenació el codi de classificació de SNU al sistema d'espais lliures que comprèn el domini públic marítimo-terrestre.
Informe favorable de 7.06.2007.

INFORME NÚM. 24

4040

ORGANISME: DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERAS – MINISTERIO DE FOMENTO

Emès Informe amb caràcter favorable en data 7 de maig de 2007 assenyalant que qualsevol edificació o instal·lació que es pogués realitzar llindant a la carretera N-II haurà d'ajustar la seva façana a l'alineació de les façanes existents.

INFORME NÚM. 25

ORGANISME: GAS NATURAL DISTRIBUCIÓ SDG, SA

DATA DE PRESENTACIÓ: 01.09.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

Aporta informació actualitzada de les xarxes de distribució de gas existents al terme municipal.

CONSIDERACIONS:

Es té per aportada la informació esmentada.

CONCLUSIÓ:

Es té per aportada i incorporada la informació esmentada.

INFORME NÚM. 26

4041

ORGANISME: TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A.

DATA DE PRESENTACIÓ: 07.09.2006

CONTINGUT DE L'INFORME:

1.- El POUM no conté projecte específic d'infraestructures de telecomunicació i que aquest hauria de ser consensuat amb els diferents operadors.

2.- L'Ajuntament ha de sol·licitar a l'Administració de l'Estat el corresponent informe sobre les necessitats de xarxes públiques de comunicacions electròniques.

CONSIDERACIONS:

1.- Segons l'article 59.1.b del Decret legislatiu 1/2005, el POUM ha d'incloure un plànol del traçat de les xarxes bàsiques de telecomunicacions. En el cas que ens ocupa manca el plànol esmentat, que per tant s'haurà d'incorporar al document aprovat inicialment.

2.- La Secretaria d'Estat de Telecomunicacions i per a la Societat de la Informació ha informat ja aquest POUM.

CONCLUSIÓ:

S'incorpora al POUM el plànol del traçat de les xarxes bàsiques de telecomunicacions en el plànol general de xarxes bàsiques de serveis.

INFORME NÚM. 27

ORGANISME: ENHER

Sol·licitat en data : 27.07.06

Aquest informe no ha estat emès per part de la Companyia, per tant, d'acord amb la normativa aplicable, procedeix continuar el procediment.

INFORME NÚM. 28

ORGANISME: SOREA

4042

SOREA va emetre informe favorable respecte del POUM a petició de l'ACA en data
17 de novembre de 2006