

**MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME
MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35
(Llibre I)**

Sant Celoni

Juliol 2014

ÍNDEX

1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA (llibre I)

1.1. ANTECEDENTS

1.2. ÀMBIT. ANÀLISI DEL TERRITORI

1.2.1. Àmbit de la Modificació.

1.2.2 Anàlisi de Consolidació del Teixit Urbà.

1.2.3. Anàlisi del Teixit Urbà Residencial i Industrial.

1.3 ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

1.4 INICIATIVA I FORMULACIÓ

1.5. PLANEJAMENT VIGENT

1.5.1 Pla General i Derivat

1.5.2 Del valor residual del sector.

1.6 OBJECTIUS

1.6.1 Objectius Generals.

1.6.2 Objectius Particulars de la Modificació.

1.7 DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

1.7.1 Estructura Territorial. Estratègia de millora de la vialitat.

1.7.2 Sector.

1.7.3 Sistema Viari.

1.7.4 Sistema d'espais lliures i equipaments.

1.7.5 Zones d'aprofitament privat. Sostre i usos.

1.7.6 Quadres.

1.7.7 Àmbit de Gestió.

1.7.8 Suspensió de llicències.

1.8 JUSTIFICACIÓ JURÍDICA

1.8.1 Justificació de la Iniciativa, oportunitat i conveniència.

1.8.2 Contingut de la documentació de la modificació de PGO.

1.8.3 Supòsit de modificacions que requereixen un increment de sistemes urbanístics.

1.8.4 Tramitació.

1.8.5 Sobre el deure de cessió de sòl amb aprofitament urbanístic.

1.9 ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

1.10 JUSTIFICACIÓ DE LA CESSIÓ D'APROFITAMENT URBANÍSTIC.

1.11 INFORME AMBIENTAL

2. NORMATIVA (llibre I)

3. PLÀNOLS (llibre II)

I.1	SITUACIÓ	1:5.000
I.2	ORTOFOTOMAPA	1:5.000
I.3	TOPOGRAFIA	1:1.000
I.4	PLANEJAMENT VIGENT	1:2.000
I.5.1	ELECTRICITAT	1:1.000
I.5.2	AIGUA	1:1.000
I.5.3	GAS	1:1.000
I.5.4	CLAVEGUERAM	1:1.000
I.5.5	TELEFONIA	1:1.000
O.1	ZONIFICACIÓ	1:1.000
O.2	ORDENACIÓ	1:1.000
O.3	ORDENACIÓ CONJUNTA AMB RIELLS I VIABREA	1:1.000
O.4	CESSIONS	1:1.000
O.5	SUSPENSIÓ DE LLICÈNCIES	1:1.000

ANNEXOS (llibre III)

ANNEX 1. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA. (llibre III)

ANNEX 2. INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA. (llibre III)

ANNEX 3. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA. (llibre III)

1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA

1.1 ANTECEDENTS

El PGO de Sant Celoni preveu un sector industrial al nord del municipi, tocant amb el terme municipal de Riells i Viabrea, que segons la normativa de planejament vigent està classificada com a sòl industrial urbà no consolidat, i més concretament, com a **Gran indústria** (clau 9a). Aquesta zona ja té les cessions fetes.

Els terrenys que formen part d'aquesta zona es trobaven ocupats per una sèrie d'indústries que estan sent transformades. En aquest sentit, l'interès públic del sector es centra en garantir un desenvolupament de l'àmbit per millorar la connectivitat amb els sectors veïns, amb els municipis amb els que llinda i amb la xarxa de transport més propera, formada bàsicament per la C-35 i la línia de rodalies R2.

1.2 ÀMBIT. ANÀLISI DEL TERRITORI.

1.2.1 Àmbit de la Modificació.

La present modificació abasta els terrenys compresos a l'àrea industrial de l'antiga fàbrica Plemen, delimitats al nord pel límit del terme municipal de Sant Celoni, al sud per la carretera C-35, a l'oest per la indústria Sanofi i a l'est per la carretera de connexió amb la Gi-552.



Fig. 1 Àmbit del Projecte

1.2.2 Anàlisi de Consolidació del teixit urbà.

El sector actualment no està consolidat, existint únicament una edificació en desús dins l'àmbit (veure figura 2).



Fig. 2 Edificació en desús existent

1.2.3 Anàlisi del teixit urbà, residencial i industrial.

Com es pot veure en el plànol de planejament vigent, els assentaments industrials del municipi de Sant Celoni s'emplacen, majoritàriament, al llarg de la traça del C-35 i del riu Tordera.

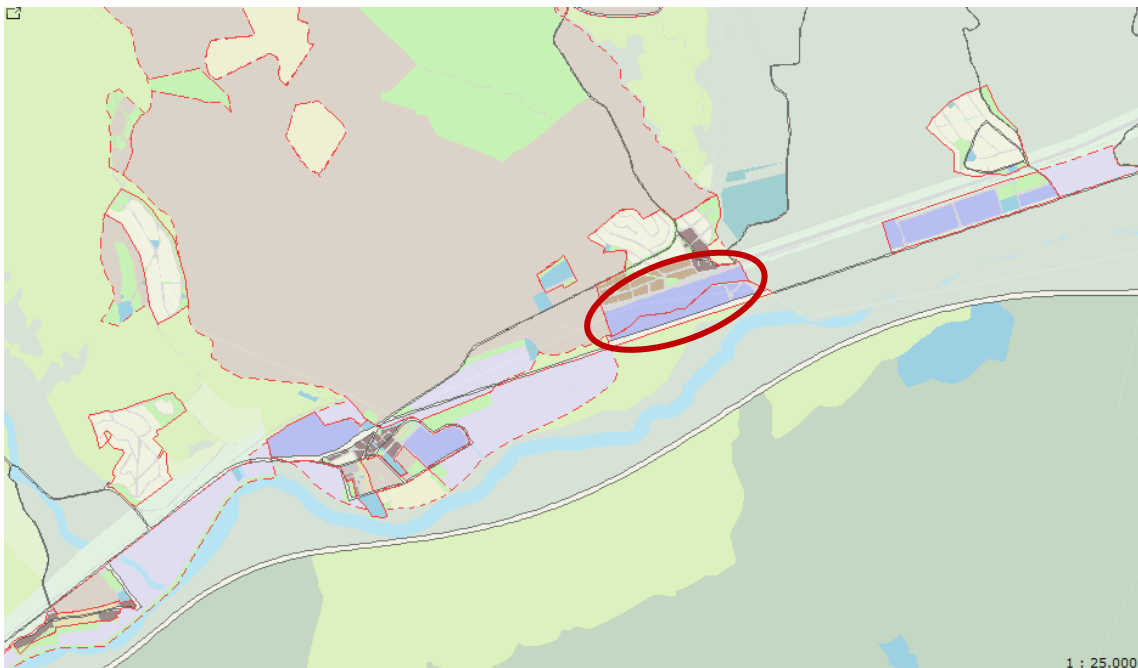


Fig. 3 Classificació del sòl segons el Mapa Urbanístic de Catalunya del RPUC.

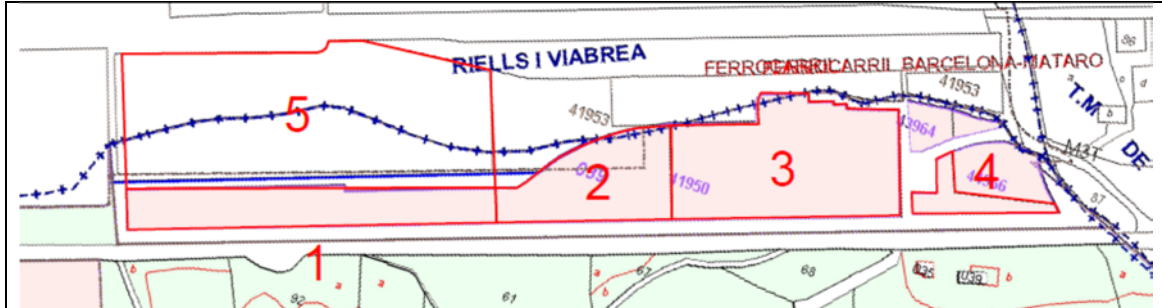
També és en aquesta zona on s'emplacen la majoria d'indústries del municipi de Riells i Viabrea, població que limita amb Sant Celoni per la part nord.

Donada la definició dels termes municipals, la zona industrial consolidada que limita amb l'àmbit de la modificació correspon al Polígon Sud-Oest de Riells i Viabrea.

Pel que fa a les zones residencials, limitant per la part nord, s'emplaça el nucli urbà de Riells i Viabrea.

1.3 ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

L'àmbit de la present Modificació de PGO és propietat dels titulars següents:



Mapa de l'àmbit de la present Modificació de PGO a Riells i Viabrea, amb zones numerades del 1 al 5. El mapa mostra el nucli urbà de Riells i Viabrea, el ferrocarril de Barcelona a Mataró i el T.M. de Riells i Viabrea. Les zones numerades són: 1 (zona verda), 2 (zona vermella), 3 (zona vermella), 4 (zona vermella) i 5 (zona blava).

1	Promociones y Servicios Greco, SA	Gran Via, 637 2ª planta	08010 Barcelona
2	Solà Saborit, SL	Santiago Rusiñol, 12	08512 St Hipòlit de Voltregà
3	Patifer, SL	Prim, 170 2ª 2ª	08911 Badalona
4	Complementos Industriales, SA	Balmes, 347 1ª 2ª	08006 Barcelona
5	Tabeirós Gestión Global de Inmuebles, SL	Cantón Pequeño, 1	15003 a Coruña

No es necessari acompanyar a la present modificació els “certificats registrals de titularitat i càrregues dels últims cinc anys” doncs pel que és dirà, no és d'aplicació l'article 99 DL 1/2010 “Modificació de les figures de planejament urbanístic que comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos”.

El referit article estableix que les modificacions d'instruments de planejament general que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos anteriorment establerts, han d'incloure en la documentació la identitat de totes les persones propietàries o titulars d'altres drets reals sobre les finques afectades, ja siguin públiques o privades, durant els cinc anys anteriors al inici del procediment de modificació, i els títols en virtut dels quals han adquirit els terrenys. Aquesta especificació es porta a terme mitjançant la incorporació a la memòria d'una relació d'aquestes persones i de les corresponents certificacions expedides pel Registre de la Propietat i, si s'escau, pel Registre Mercantil. En el cas de manca d'identificació de la persona propietària en el Registre de la Propietat s'han de fer constar les dades del cadastre. També s'ha de fer constar a la memòria l'existència, si s'escau, d'un adjudicatari o adjudicatària de la concessió de la gestió urbanística i la seva identitat.

En la present modificació, no es produeix cap increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, ni tants sols es pot parlar de transformació dels usos. Es tracta únicament d'una actuació d'abast limitat per ajustar la vialitat amb l'objectiu de millorar la connexió d'aquest sector industrial amb el sector industrial del municipi veí amb el qual llima. Cal tenir present a més que el planejament general objecte de modificació fa més de cinc anys que està aprovat.

L'únic que es proposa es una adaptació i augment de la vialitat prevista amb l'objectiu que els sectors industrials dels municipis de Sant Celoni i el veí de Riells i Viabrea tinguin una bona connexió.

1.4 INICIATIVA I FORMULACIÓ

La iniciativa i formulació del present document de Modificació de Pla General d'Ordenació és municipal mitjançant les tasques de planejament de l'Ajuntament de Sant Celoni d'acord amb el que disposen els articles 81, 82, 96 i 97 del TRLU, doncs d'acord amb el que disposa l'article 101.3, la iniciativa privada no té dret al tràmit per a l'aprovació de les propostes de modificació dels plans d'ordenació urbanística municipal que presenti, sens perjudici que l'ajuntament n'assumeixi expressament la iniciativa pública per formular-la.

Aquesta modificació puntual té com objectiu la millora de la vialitat en l'àmbit industrial així com també la seva connexió amb el sector industrial del municipi veí.

Amb l'objectiu de millorar la vialitat interna com facilitar aquesta connectivitat que ve condicionada tant per la C-35 com per la via del ferrocarril de Barcelona-França, s'ha considerat necessari portar a terme la present modificació puntual.

En definitiva, es pretén resoldre aspectes d'ordenació viària no resolts en el planejament vigent, garantint la convergència dels interessos públics i privats en l'àmbit objecte de modificació a fi de millorar la vialitat resolent el dèficit existent actualment.

1.5 PLANEJAMENT VIGENT

A fi d'establir el planejament vigent i els antecedents urbanístics del present àmbit cal fer un breu resum del planejament en aquest territori.

1.5.1 Pla General d'Ordenació. Aprovació definitiva de 18 de juny de 1997.

El Pla General d'Ordenació aprovat en data de 18 de juny de 1997, qualifica l'àmbit de la present modificació com a zona industrial (clau 9a). Els paràmetres generals del planejament vigent en aquest àmbit són:

Qualificació	Zona Industrial (Clau 9a)
Tipus d'ordenació	Aïllada
Parcel·lació	
Parcel·la mínima	2.000m ²
Façana mínima	25m
Edificabilitat màxima	1,10m ² sostre/m ² parcel·la
Ocupació	60%
Separació	7m de l'alineació de vial i 5m dels límits restants
Alçada màxima	15m

1.5.2 Del Valor Residual del sector.

L'article 99.1 c) del Text Refós exigeix per les modificacions de planejament general que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos anteriorment establerts, caldrà que incloguin:

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

En el present document de modificació puntual, no es donen cap dels supòsits previstos pel mencionat article, doncs no es produeix un increment del sostre edificable, ni de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, com tampoc la transformació dels usos anteriorment establerts.

En aquest document de modificació únicament es produeix una variació de la vialitat d'abast limitat amb l'únic objectiu de millorar-la, sense que es doni cap increment d'aprofitament ni disminució de sistemes.

Així doncs es pot concloure que el valor residual anterior a la modificació es el mateix que el posterior a la modificació.

- 1) Situació PGO vigent. Zona Industrial (clau 9a)
- 2) Situació PGO després de la modificació puntual. Zona Industrial (clau 9a).

La situació anterior i posterior a la modificació es la mateixa. La possible intensitat de l'ús com a conseqüència de la creació d'una nova vialitat queda compensada amb la cessió de sòl per incrementar la vialitat, no havent-hi doncs increment de valor.

1.6 OBJECTIUS

1.6.1 Objectius generals

L'objectiu general de la present modificació és:

Generar una nova vialitat amb la finalitat de millorar internament la mobilitat del polígon industrial com també la seva connexió amb la xarxa viària que hi limita i amb la vialitat del polígon industrial del municipi de Riells i Viabrea emplaçat en el mateix àmbit territorial.

1.6.2 Objectius particulars de l'àmbit de modificació.

L'objectiu particular de la present modificació consisteix en convertir part del sòl industrial en sistema viari amb la finalitat de:

- Millorar la mobilitat interna del sector Industrial.
- Millorar la connexió amb el sector Industrial del municipi de Riells i Viabrea que limita amb el sector objecte d'aquesta modificació puntual. En concret, garantir un correcte funcionament de la mobilitat conjunta dels dos sectors, entesos com a una única peça industrial emplaçada a cavall de dos termes municipals diferents.
- Millorar la connexió amb la xarxa viària preexistent. En concret, garantir l'accés del sector des de la C-35.

1.7 DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

En desenvolupament dels objectius generals i particulars esmentats anteriorment, la proposta de modificació planteja, en línies generals, la creació d'una nova vialitat mantenint els usos i els aprofitaments, amb les línies d'actuació següents:

1.7.1 Estructura Territorial. Estratègia de millora de la vialitat.

Es crea una nova vialitat amb l'únic objectiu de millorar la pròpia mobilitat dins del sector, la seva connexió amb la xarxa viària que limita amb la zona industrial i la seva connexió amb la xarxa viària del sector industrial del municipi veí.

1.7.2 Sòl Industrial.

La modificació preveu la conversió de part del sòl industrial en sistema viari. El present document de modificació detalla l'ordenació específica de l'àmbit, de manera que no seria necessària la redacció de cap planejament derivat. No obstant i això, es fixa un àmbit de gestió mitjançant un Polígon d'actuació urbanística.

1.7.3 Sistema viari

L'estructura viària definida és l'objectiu de la present modificació, amb la finalitat que aquest polígon industrial tingui una millor mobilitat pròpia així com una correcte connexió amb l'àmbit industrial del municipi veí i amb la xarxa viària que hi limita.

El planejament vigent considerava tot l'àmbit objecte de la modificació com a sòl industrial urbà no consolidat, amb les cessions executades. Per tal de millorar les prestacions d'aquesta zona industrial es proposa convertir part d'aquest sòl en sistema viari, tal com es mostra al quadre adjunt:

	PGO	Modificació del PGO
Sòl industrial	100%	65,34%
Sistema viari	0%	32,92%
Serveis tècnics	0%	1,74%

1.7.4 Sistema d'espais lliures i equipaments.

Segons el planejament vigent dins de l'àmbit no es preveien sistemes d'espais lliures i equipaments. La present modificació manté aquestes previsions, de manera que únicament es crea una nova vialitat en detriment del sòl que el planejament vigent preveu com a privat.

1.7.5 Zones d'aprofitament privat. Sostre i usos.

La Zonificació que es proposa té les mateixes qualificacions que les previstes en el planejament vigent sense que existeixi cap augment, únicament una petita disminució de zona que comporta un augment dels sistemes. Es fixa doncs la qualificació d'industrial.

En concret, el pla vigent i la modificació preveu les qualificacions següents:

Zona 9. Indústria

Subzona 9a: Gran Indústria.

1.7.6 Quadres

A continuació es mostren els canvis que proposa la present modificació en quant a zones i sistemes.

	PGO	Modificació del PGO
ZONES		
9a Gran Indústria	100%	65,34%
SISTEMES		
V Sistema Viari	0%	32,92%
IS Serveis Tècnics	0%	1,74%

1.7.7 Àmbit de Gestió

La present modificació puntual preveu un àmbit de gestió mitjançant la delimitació d'un Polígon d'actuació urbanística amb l'únic objectiu de realitzar la cessió de terrenys per a sistemes (sistema viari i Serveis Tècnics) indicats a l'apartat anterior, que en definitiva és la finalitat de la present modificació puntual.

Així, d'acord amb el que disposa l'article 118.6 del TRLU *"la delimitació de polígons d'actuació urbanística que sigui necessària per a la cessió de terrenys per a carrers i vies es pot efectuar d'acord amb el que disposa l'article 119. La cessió es pot fer mitjançant escriptura pública atorgada per les persones propietàries, que l'han de sotmetre a l'acceptació de l'ajuntament"*.

La cessió dels sistemes a favor de l'ajuntament de Sant Celoni s'ajustarà al que disposa l'article 120 del Text Refós de la Llei d'urbanisme.

El desenvolupament del polígon s'executarà pel sistema d'actuació de reparcel·lació modalitat compensació bàsica en una única fase. Les obres d'urbanització bàsica es preveuen que es desenvoluparan en el període de 8 anys a comptar de l'executivitat del Polígon d'actuació urbanística i els terminis d'edificació en tres anys des de l'acabament de les obres d'urbanització bàsica, d'acord amb el que disposen els articles 148 i 149 del Text Refós de la Llei d'urbanisme.

1.7.8 Suspensió de llicències.

D'acord amb l'article 8 del TRLUC, el plànol de suspensió de llicències limita els àmbits on no és possible autoritzar cap mena de llicències excepte les corresponents a l'enderroc de les edificacions si es dona el supòsit. Aquest plànol abasta la totalitat del polígon delimitat.

1.8 JUSTIFICACIÓ JURÍDICA

La Modificació del Pla General d'Ordenació vigent, emparada en la potestat de planejament atribuïda a l'Ajuntament, té per objecte preveure una nova vialitat per tal de millorar la mobilitat interna de l'àmbit industrial com també la seva connexió amb el polígon industrial veí.

La competència d'aquesta proposta és de l'Ajuntament dins la potestat de planejament que té atribuïda i en la que se li reconeix el "ius variandi" per tal de poder realitzar les transformacions necessàries que donin resposta a les noves realitats, servint així al interès públic. En aquest sentit, es pronuncia el Tribunal Suprem de manera reiterada ja en Sentència de data 18 de març de 1992 estableix:

"SEGUNDO.- El plan, elemento fundamental de nuestro ordenamiento urbanístico, dibuja el modelo territorial que se entiende, dentro de lo hacedero, más adecuado para el desarrollo de la personalidad y la convivencia. Corresponde a la Administración, con una intensa participación ciudadana para asegurar su legitimación democrática, el trazado de dicho modelo atendiendo a las exigencias del interés público: la ciudad es de todos y por tanto es el interés de la comunidad y no el de unos pocos, los propietarios de suelo, el que ha de determinar su configuración.

Y es claro que la potestad administrativa de planeamiento se extiende a la reforma de éste: la naturaleza normativa de los planes, por un lado, y la necesidad de adaptarlos a las exigencias cambiantes del interés público, por otro, justifican plenamente el ius variandi que en este ámbito se reconoce a la Administración -arts. 45 y siguientes del Texto Refundido de la Ley del Suelo (RCL 1976\ 1192 y ApNDL 13889)-.

Existe en este sentido una frondosa jurisprudencia -SS. 12-5-1987 (RJ 1987\ 5255), 7-11-1988 (RJ 1988\ 8783), 17-6-1989 (RJ 1989\ 4732), 4-5-1990 (RJ 1990\ 3799), 11-2-1991 (RJ 1991\ 784), 20-1-1992 (RJ 1992\ 715) etc.-, que destaca que frente a la actuación del ius variandi, los derechos de los propietarios no son un obstáculo impediante (...)."

Així, d'acord amb el que diu aquesta Sentència, a l'empara de la potestat de planejament que és competència de l'Administració per a donar resposta a les exigències canviants de l'interès públic i que justifiquen el "ius variandi" que es reconeix a l'Administració en aquest àmbit, és com s'ha d'entendre la Modificació proposada. El document incorpora el grau de detall de planejament derivat.

Des de la perspectiva de l'interès públic el que es persegueix amb la Modificació puntual es la creació d'una nova vialitat per millorar la mobilitat interna de l'àmbit industrial com la seva connexió amb l'àmbit industrial veí i, és així com s'ha d'entendre la Modificació puntual del Pla General proposada.

La proposta de Modificació justifica la nova vialitat en base a la millora de la mobilitat en l'àmbit industrial propi del municipi i amb relació amb el polígon industrial veí de nova creació. Ambdós àmbits estan acotats tant per la via del ferrocarril com per la carretera C-35 i, per tant, es fa necessari la vialitat que es proposa per garantir la correcte mobilitat que origina l'ús industrial.

Es mantenen els sistemes existents augmentant la vialitat. Així doncs les reserves de sistemes es mantenen i augmenten, ajustant-se per tant a l'estàndard fixats pel DL 1/2010, de 03 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme que incorpora les modificacions de la Llei 3/2012, del 22 de febrer.

1.8.1 Justificació de la iniciativa, oportunitat i conveniència

La iniciativa i formulació de la present Modificació és pública d'acord a l'article 14 del TRLUC DL 1/2010 i les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012 de 22 de febrer i, d'acord amb els objectius expressats en el present document.

Com ja s'ha exposat anteriorment en la memòria descriptiva, l'interès públic de la modificació té per objecte la generació de nova vialitat per millorar la mobilitat del polígon industrial.

Les propostes de modificació suposen una salvaguarda dels interessos públics, en aquest supòsit tant pel manteniment de reserva de sistemes com per la millora de l'àmbit de cara a la generació de les activitats productives futures que allí s'instal·lin, de manera que resti garantida la sostenibilitat econòmica del municipi.

L'objectiu de la iniciativa pública de la present modificació es centra en el criteri següent:

Una millor distribució de la vialitat que garanteixi una correcte mobilitat del sector industrial del municipi, tant en l'àmbit propi del municipi com en la seva connexió amb el sector industrial del municipi veí i amb la xarxa viària que hi limita.

La proposta permet una interrelació dels interessos públics i privats que justifica el seu desenvolupament.

1.8.2 Contingut de la documentació de la Modificació de PGO

L'article 96 "Modificació de figures de planejament urbanístic" del TRLU DL 1/2010 modificada per la Llei 3/2012 de 22 de febrer estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació. Per tant ha de contenir la documentació que estableix l'article 59 "Documentació dels plans d'ordenació urbanística municipal" del DL 1/2010. En concret:

1. Els plans d'ordenació urbanística municipal es formalitzen mitjançant els documents següents:
 - a) La memòria descriptiva i justificativa del pla, amb els estudis complementaris que escaiguin.
 - b) Els plànols d'informació i ordenació urbanística del Territori, en el cas del sòl urbà consolidat, de traçat de les xarxes bàsiques d'abastament d'aigua, de subministrament de gas i energia elèctrica, de comunicacions, de telecomunicacions i de sanejament i les corresponents a altres serveis establerts pel pla.
 - c) Les normes urbanístiques.
 - d) El catàleg dels béns a protegir.
 - e) L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.
 - f) La documentació mediambiental adequada i , com a mínim, l'informe mediambiental, si s'escau.
 - g) El programa d'actuació urbanística, si s'escau.

Així mateix, en el punt 3 del mateix article, es determina que la memòria a què es refereix el punt a ha d'integrar:

- a) El programa de participació ciutadana que l'ajuntament hagi aplicat al llarg del procés de formulació i tramitació del pla per garantir l'efectivitat dels drets reconeguts per l'article 8 "Publicitat i participació en els processos de planejament i de gestió urbanística".
- b) La justificació de l'observança de l'objectiu de desenvolupament urbanístic sostenible i de les directrius per al planejament urbanístic que són objecte, respectivament dels articles 3 "Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible" i 9 "Directrius per al planejament urbanístic".
- c) Les mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers i viatgeres.
- d) L'informe de sostenibilitat econòmica, que ha de contenir la justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius i la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

Per a les modificacions de figures de planejament, l'article 97.1 "Justificació de la modificació de les figures del planejament urbanístic" estableix que les propostes de modificació d'una figura de planejament urbanístic han de raonar i justificar la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents.

D'altra banda, l'article 99 DL 1/2010 i la seva modificació per la Llei 3/2012 de 22 de febrer regula els requisits de les modificacions de les figures de planejament urbanístic que comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos, establint:

1. Les modificacions d'instruments de planejament general que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos anteriorment establerts, han d'incloure en la documentació les especificacions següents:
 - a. La identitat de totes les persones propietàries o titulars d'altres drets reals sobre les finques afectades, ja siguin públiques o privades, durant els cinc anys anteriors a l'inici del procediment de modificació, i els títols en virtut dels quals han adquirit els terrenys. Aquesta especificació es porta a terme mitjançant la incorporació a la memòria d'una relació d'aquestes persones i de les corresponents certificacions expedides pel Registre de la Propietat i, si s'escau, pel Registre Mercantil. En el cas de manca d'identificació de la persona propietària en el Registre de la Propietat s'han de fer constar les dades del cadastre. També s'ha de fer constar a la memòria l'existència, si s'escau, d'un adjudicatari o adjudicatària de la concessió de la gestió urbanística i la seva identitat.
 - b. La previsió, en el document de l'agenda o del programa d'actuació del Pla, de l'execució immediata del planejament i l'establiment del termini concret per a aquesta execució, el qual ha d'ésser proporcionat amb la magnitud de l'actuació.
 - c. Una avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació, en la qual s'ha de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació. Aquesta avaluació s'ha d'incloure en el document de l'avaluació econòmica i financera, com a separata.
- La memòria descriptiva i justificativa del pla.
 - o El programa de participació ciutadana.
 - o La justificació de l'observança de l'objectiu de desenvolupament urbanístic sostenible.
 - o Estudi de mobilitat sostenible.
 - o Informe de sostenibilitat econòmica.
 - o Justificació de la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència.
- Els plànols d'informació i ordenació urbanística del Territori.

- Les Normes Urbanístiques.
- L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.
- Informe mediambiental.
- La memòria social.
- Relació de Certificats Registrals dels darrers 5 anys en aquells àmbits on es produeix una modificació de planejament general.
- L'agenda i programa d'actuació.
- Avaluació econòmica de la rendibilitat. Comparativa en relació al rendiment del planejament vigent.

1.8.3 Supòsit de modificacions que requereixen un increment de sistemes urbanístics.

La present proposta de Modificació preveu una modificació d'abast limitat de la vialitat existent, sense que comporti cap augment de densitat ni augment de volum ni de sostre, mantenint els mateixos sistemes urbanístics tot augmentant la vialitat. Es considera doncs que no es exigible cap increment de sistemes urbanístics al mantenir els existents sense que la modificació comporti cap augment d'aprofitament privat, ans al contrari, doncs aquesta queda reduïda en part al augmentar la vialitat.

El fet que la nova vialitat proposada per a millorar la connexió amb el sector industrial veí és pugui entendre com la possibilitat de creació d'una nova parcel·la, el increment de valor que aquesta circumstància pot suposar en cap cas és superior al valor del sòl de cessió per la nova vialitat.

Les reserves de sistemes que es mantenen compleixen, no només amb els mínims legals exigibles, sinó també la funció d'estructura del territori.

En concret, l'article 100 del TRLU i la seva modificació estableixen que la Modificació de les figures de planejament urbanístic que requereixen un increment de les reserves per a sistemes urbanístics son:

1. Si la modificació d'una figura del planejament urbanístic comporta un increment de sostre edificable, en el cas de sòl urbanitzable, s'han d'incrementar proporcionalment, com a mínim, els espais lliures i les reserves per a equipaments determinats per l'article 65.3 i 4, i, en el cas de sòl urbà, s'ha de preveure una reserva mínima per a zones verdes i espais lliures públics de 20 m² per cada 100 m² de sostre residencial i de 5 m² per cada 100 m² de sostre d'altres usos. Per computar aquests estàndards, s'ha d'aplicar el que estableix l'article 65.5. A més, si cal, s'ha de reservar sòl per a equipaments públics en la quantitat adequada per fer front als requeriments que deriven de la modificació.

2. Quan la modificació del planejament comporta l'augment de la densitat de l'ús residencial, sense increment de l'edificabilitat, s'ha de preveure una reserva complementària de terrenys per a sistemes d'espais lliures i equipaments de 10 m², com a mínim, per cada nou habitatge, llevat que l'augment de densitat es destini a

habitatges de protecció pública i no ultrapassi el nombre d'habitatges que resulta d'aplicar el mòdul de 70 m² al sostre amb aquesta destinació. En el cas que aquesta reserva complementària, per raons d'impossibilitat material, no es pugui emplaçar en el mateix àmbit d'actuació, es pot substituir per l'equivalent del seu valor econòmic, que l'ajuntament competent ha de destinar a nodrir un fons constituït per adquirir zones verdes o espais lliures públics de nova creació en el municipi.

3. En sòl urbà, quan la modificació del planejament té per objecte la reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament, ha d'incorporar una reserva mínima de 22,5 m² per cada 100 m² de sostre residencial per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics. D'aquesta reserva, s'ha de destinar un mínim de 15 m² de sòl per cada 100 m² de sostre residencial a zones verdes i espais lliures públics. Així mateix, s'ha d'incorporar una reserva per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics de 7,5 m² de sòl per cada 100 m² de sostre destinat a altres usos. Aquestes reserves s'apliquen sobre la totalitat del sostre edificable de l'àmbit.

Als efectes anteriors, computen les reserves que s'han obtingut o s'han previst per a qualsevol ús per raó de la destinació de l'àmbit en qüestió d'acord amb el planejament anterior i s'hi ha d'aplicar el que estableix l'article 65.5.

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

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

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

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

Per tant en l'àmbit d'aquesta modificació cal entendre que en no es donen cap dels supòsits establerts legalment per exigir un augment dels sistemes. L'augment de la vialitat que es proposa no comporta cap exigència legal que suposi un augment dels sistemes havent de mantenir els existents com així resulta del document. La possible intensitat de l'ús fruit de l'augment de vialitat és veu sobradament compensada per la major cessió de vial i, per tant, per el increment justificat del sistema.

En el mateix sentit pel que fa a l'exigència del certificats de titularitats dels últims cinc anys, doncs en la present modificació no es produeix cap increment de sostre, ni d'usos ni intensitat dels mateixos. A més, el planejament objecte de modificació fa més de cinc anys que està aprovat. Així doncs no es necessari la aportació dels certificats al no donar-se un increment de valors. Únicament es persegueix una millor ordenació amb el sector del municipi veí amb el que limita.

1.8.4 Tramitació.

L'aprovació inicial i provisional d'aquesta Modificació puntual del PGO correspon a l'Ajuntament de Sant Celoni, pel fet que la incidència territorial de la Modificació queda limitada al seu terme municipal.

Només es donarà una segona informació pública, cas que s'introdueixin canvis substancials d'ofici o per l'estimació d'al·legacions formulades en el decurs de la primera informació pública, a aquests efectes els "canvis substancials" són aquells establerts a l'article 112 del Reglament.

1.8.5 Sobre el deure de cessió de sòl amb aprofitament urbanístic.

D'acord amb l'article 43 del TRLU, els propietaris o propietàries de sòl urbà no consolidat han de cedir a l'administració actuant, gratuïtament, el sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic dels sectors subjectes a un pla de millora urbana o dels polígons d'actuació urbanística que tinguin per objecte alguna de les finalitats a què fa referència l'article 70.2, excepte en els supòsits següents:

a) En el cas de les àrees residencials estratègiques, els propietaris han de cedir el sòl corresponent al percentatge que estableixi el pla director, que pot ésser de fins al 15% de l'aprofitament urbanístic del sector.

b) En el cas que mitjançant una modificació del planejament urbanístic general s'estableixi un nou polígon d'actuació urbanística que tingui per objecte una actuació aïllada de dotació a què fa referència la disposició addicional segona, el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti l'actuació de dotació respecte a l'aprofitament urbanístic atribuït als terrenys inclosos en l'actuació, llevat que la modificació de planejament corresponent incrementi el sostre edificable de l'àmbit de l'actuació, supòsit en el qual el percentatge esmentat és del 15% de l'increment de l'aprofitament urbanístic.

c) En el cas que mitjà d'una modificació del planejament urbanístic general s'incrementi el sostre edificable d'un sector o d'un polígon d'actuació urbanística, els propietaris, a part de la cessió ordinària que corresponia a l'àmbit d'actuació, ha de cedir el sòl corresponent al 15% de l'increment de l'aprofitament urbanístic.

L'article 40.2b) del Reglament de la Llei d'urbanisme fixa el supòsit en que no serà necessari la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic.

Així, diu textualment:

"40.2b) El deure de cessió de del sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic és d'aplicació a tots aquells sectors de millora urbana i polígons d'actuació urbanística que tinguin alguna de les finalitats establertes en l'article 70.2a) de la Llei d'urbanisme. A aquets efectes, s'inclouen en aquestes finalitats:

Les actuacions urbanístiques integrades que tenen per objecte la transformació del model urbanístic preexistent. Comporten transformació del model urbanístic preexistent les actuacions que determinen l'establiment d'una nova estructura fonamental en l'àmbit per raó de la creació de nous sistemes, la implantació d'usos principals diferents dels existents o la substitució de l'edificació existent per l'establiment de nous criteris d'ordenació, però no les actuacions d'abast limitat per a l'ajust, l'ampliació o la millora de la vialitat o dels espais lliure."

En el mateix sentit, la Disposició Addicional Segona.2 del Text Refós de la Llei d'urbanisme diu:

"2.- Les actuacions aïllades sobre sòls urbans subjectes únicament a cessió obligatòria i gratuïta de vialitat per adquirir la condició de solars, i les actuacions d'abast limitat per a l'ajust, l'ampliació o la millora de la vialitat o dels espais lliures en sòl urbà no es consideren actuacions de transformació urbanística a l'efecte de l'aplicació de la Llei Estatal de sòl, sens perjudici de llur subjecció als deures de cessió de sòl per a sistemes que estableix la legislació urbanística. Tampoc no tenen la consideració d'actuacions de transformació urbanística, aquelles que tenen per objecte la qualificació de sòl amb destinació a habitatge dotacional públic la qual, per la seva condició de sistema urbanístic de titularitat pública, no requereix incrementar les reserves per a zones verdes, espais lliures i equipaments públics ni està subjecte al deure de cessió de sòl amb aprofitament"

En el present document es realitza una modificació d'abast limitat en relació a la vialitat, que en cap cas comporta un increment de l'aprofitament urbanístic, ans el contrari. Els sistemes, d'acord amb el que es deixa exposat, augmenten respecte els existents amb anterioritat a la modificació. No es dona cap plusvàlua ni benefici i, per tant, cal entendre que no es exigible cap cessió més enllà dels sistemes previstos. Així doncs es mantenen les mateixes cessions fixades pel planejament.

La nova vialitat proposada, tot hi que comporti una nova façana a vial i, per tant, és podria considerar que és dona una intensitat de l'ús aquest, en cap cas és superior al valor del sòl que és cedeix gratuïtament per la nova vialitat. Cal afegir que aquesta nova vialitat proposada no es fruit d'un caprici del planejament proposat sinó que obeeix a la necessitat de connectar el sector industrial de Sant Celoni amb el sector industrial del municipi veí.

Per tant, la modificació puntual del planejament vigent, amb l'únic objectiu de millorar la vialitat, sense modificació de cap altre paràmetre, no dona lloc a cap exigència de cessió.

El canvi de qualificació de sòl de propietat privada, reducció de zona, a vialitat, augment de sistema, no comporta cap alteració de la resta de paràmetres urbanístics.

La modificació plantejada redueix en part el sostre previst en el planejament vigent, sense augmentar els usos. Per tant, cal concloure que no comporta cap nou requeriment pel que fa referència als estàndards de sistemes urbanístics o a reserves per a habitatges de protecció pública, més tractant-se d'un sòl industrial.

L'eventual increment de reserves per a sistemes urbanístics derivat d'una modificació de planejament només s'exigeix, de conformitat amb el previst en l'article 100 del TRLU i la seva modificació, quan aquesta comporta un increment de sostre o de densitat, la transformació global dels usos previstos o una actuació de dotació, circumstàncies que no concorren en la present modificació puntual.

1.9 ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

Estudi econòmic i financer general de la proposta de modificació.

Amb caràcter general podem dir que un sector serà econòmicament viable quan la diferència entre els ingressos del producte immobiliari susceptible de ser venut i la totalitat de les despeses (compra de sòl, urbanització i construcció) arribi a constituir un benefici expressat com un percentatge de la totalitat de les vendes normal en el sector immobiliari.

En el present expedient es tracta d'una modificació d'abast limitat que no comporta cap variació en la viabilitat econòmica del futur desenvolupament urbanístics de l'àmbit. El valor del sòl es el mateix abans que amb posterioritat a la modificació puntual del planejament.

Per tant es considera que l'àmbit modificat continua essent viable econòmicament.

1.10 JUSTIFICACIÓ DE LA INNECESSARIETAT DE CESSIÓ D'APROFITAMENT URBANÍSTIC.

Com s'ha dit anteriorment, l'eventual increment de reserves per a sistemes urbanístics derivat d'una modificació de planejament només s'exigeix, de conformitat amb el previst en l'article 100 del TRLU i la seva modificació, quan aquesta comporta un increment de sostre o de densitat, la transformació global dels usos previstos o una actuació de dotació, circumstàncies que no concorren en el present supòsit.

Estem davant d'una modificació puntual d'abast limitat que s'ha circumscrit a concretar la vialitat amb l'objectiu de millorar la mobilitat entre el sector industrial del municipi de Sant Celoni i el sector industrial del municipi de Riells i Viabrea.

Sens perjudici que la nova vialitat proposada suposi una nova façana a vial, aquesta circumstància en cap cas suposa un benefici pel privat i, el possible benefici, és veu compensat per la major cessió de sòl per a vial, el qual és necessari per connectar els dos sectors industrials, el de Sant Celoni amb el del municipi veí, Riells i Viabrea.

1.11 INFORME AMBIENTAL

L'escassa entitat de la modificació puntual d'abast limitat respecte a la vialitat que es proposa que, com s'ha dit és una adaptació de l'ordenació existent per millorar la mobilitat interna del sector industrial del municipi i poder connectar amb el sector

industrial veí, fa que no sigui necessari un Informe Ambiental per aquest document, en aplicació del que resulta de la disposició transitòria 12ª del RLUC i la disposició transitòria 6ª de la llei d'urbanisme en no alterar la classificació ni la qualificació urbanística de sòl no urbanitzable.

2. NORMATIVA.

La modificació del PGOU que es proposa en aquest document no modifica en cap cas la normativa de planejament vigent al municipi de Sant Celoni, pel que es mantenen les disposicions que en ella s'hi recullen.

En concret, els terrenys estan qualificats com a Zona 9 (Indústria), i adopten les característiques establertes a la normativa per a la subzona 9a, Gran Indústria.

Es transcriu la normativa vigent del Pla General.

Capítol 9: ZONA 9. INDÚSTRIA

Secció 1a: Condicions Generals de la Zona

Article 155 – DEFINICIÓ.-

Aquesta zona compren aquelles àrees d'edificació reservada per a usos industrials o altres que siguin compatibles a complementaris.

Article 156 - SUBZONES.-

Es defineixen tres subzones:

9a. Gran indústria.

9b. Petita indústria

9c Petita indústria contigua (1,6 m²/m²)

9d. Petita indústria contigua (1,1 m²/m²)

Article 157 - CONDICIONS COMUNES A TOTES LES SUBZONES.-

Els habitatges existents abans de l'aprovació d'aquest pla general en terrenys qualificats com a zona 9, indústria, no seran considerats com a fora d'ordenació i s'hi podran realitzar les obres previstes a l'article 13 d'aquestes normes.

Article 158 - CONDICIONS DE DESGUÀS.-

Es prohibeix l'abocament a la xarxa de sanejament dels productes que no reuneixin les característiques reglamentàriament establertes.

Article 159 - USOS.- S'admet l'ús industrial amb la limitació de les categories regulat per a cada subzona.

S'admet l'ús 1, habitatge unifamiliar, limitat a un habitatge, del vigilant, per indústria.

També s'admet l'ús 2, comercial; 3 administratiu i els usos propis d'equipaments (8-15).

Aparcaments: És obligatori preveure a l'interior de cada parcel·la una plaça d'aparcament per cada 100 m² construïts.

Secció 2a: Subzona 9a: Gran Indústria

Article 160 - DEFINICIÓ.-

Aquesta subzona comprèn aquella indústria que per la seva categoria no pot esser contigua a cap altre ús, ni tant sols industrial.

Article 161 - CONDICIONS PARTICULARS DE LA SUBZONA.-

- *Tipus d'ordenació: El tipus d'ordenació és el d'edificació aïllada*
- *Parcel·lació: La parcel·la mínima serà de 2.000 m² amb una façana mínima de 25 m. i una única activitat per parcel·la. No s'admeten subparcel·lacions en aquesta subzona.*
- *Edificabilitat: L'edificabilitat màxima és de 1,10 metres quadrats de sostre per cada metre quadrat de parcel·la.*
- *Ocupació: L'ocupació màxima en parcel·la serà del 60%. S'admet un 5% d'ocupació addicional per a edificacions auxiliars.*
- *Separacions: L'edificació se separarà set metres de l'alineació de vial i cinc dels límits restants.*
- *Altura: L'altura màxima serà de quinze metres, amb l'excepció de xemeneies, antenes, zones d'assecament i aparells especials. En els casos que sigui necessari sobrepassar aquesta altura per raons tècniques, serà necessària la seva justificació, a fi d'establir-ne, de manera puntual, una de nova.*

Article 162 - USOS DE SUBZONA-

S'admeten l'ús 6, industrial, en les seves cinc categories.

Article 163 - ILLA MANHUSA.-

A l'illa ocupada per la indústria Manhusa prevaldran els següents paràmetres:

- *L'edificabilitat màxima de la parcel·la és la corresponent a un volum d'edificació que no ultrapassi els vuit metres cúbics per metre quadrat de parcel·la.*
- *S'admet l'ús comercial a l'engròs i l'ús sanitari de dispensari, consultori i ambulatori.*

Secció 3a: Subzona 9b: Petita indústria aïllada

Article 164 - DEFINICIÓ.-

Aquesta subzona compren aquelles edificacions industrials aïllades que poden contenir diverses indústries contigües.

Article 165 - CONDICIONS PARTICULARS DE LA SUBZONA.-

- *Tipus d'ordenació: El tipus d'ordenació és el d'edificació aïllada.*
- *Parcel·lació: La parcel·la mínima serà de 1.000 m², i s'admet una subparcel·lació d'un mínim de 300 m² de superfície i 12 metres de façana a vial públic, per a les subparcel·les.*
- *Edificabilitat: L'edificabilitat màxima serà de 0,80 metres quadrats de sostre per metre quadrat de parcel·la que correspon a una planta baixa sobre el 60% d'ocupació prevista i un entressolat per a usos d'oficines o magatzems ocupant una tercera part de la planta.*
- *Ocupació: L'ocupació màxima serà del 60%.*
- *Separacions: L'edificació se separarà tres metres dels límits de la parcel·la i 5 metres del vial per permetre les operacions de carrega i descàrrega sense en la vialitat.*
- *Alçada. L'alçada en el punt més alt de la coberta serà de 10 metres.*

Article 166 USOS DE SUBZONA.-

S'admetran els usos següents: 6, industrial fins a 4a categoria; 2, comercial; 3, administratiu i 5, de restauració. És obligat preveure a l'interior de cada parcel·la una plaça d'aparcament per cada 100 m2 construïts.

Secció 4a: Subzona 9c i 9d: Petita indústria contigua.

Article 167 - DEFINICIÓ.-

Aquestes subzones contenen aquells edificis industrials que no poden estar contigus amb edificis d'altres usos, però si entre ells.

Article 168 - CONDICIONS PARTICULARS DE LES SUBZONES.-

- Tipus d'ordenació: El tipus d'ordenació és el d'edificació segons alineació de vial.

- Parcel·lació: La parcel·la mínima és de 300 m2 amb un mínim de 10 metres de façana.

- Edificabilitat L'edificabilitat màxima serà de 1,60 metres quadrats de sostre per metre quadrat de parcel·la a la zona 9c i 1,10 metres quadrats de sostre per metre quadrat de parcel·la a la zona 9d.

- Queden prohibits els cossos volants respecte a l'alineació de vial.

- Ocupació: Malgrat que l'ocupació permesa pot estar emplaçada en qualsevol part de la superfície de l'illa, l'ocupació màxima per a cada parcel·la serà del 80%, podent ésser el 20% restant pati interior o reculades de l'alineació, quan així es disposi als plànols de detall d'aquest pla general.

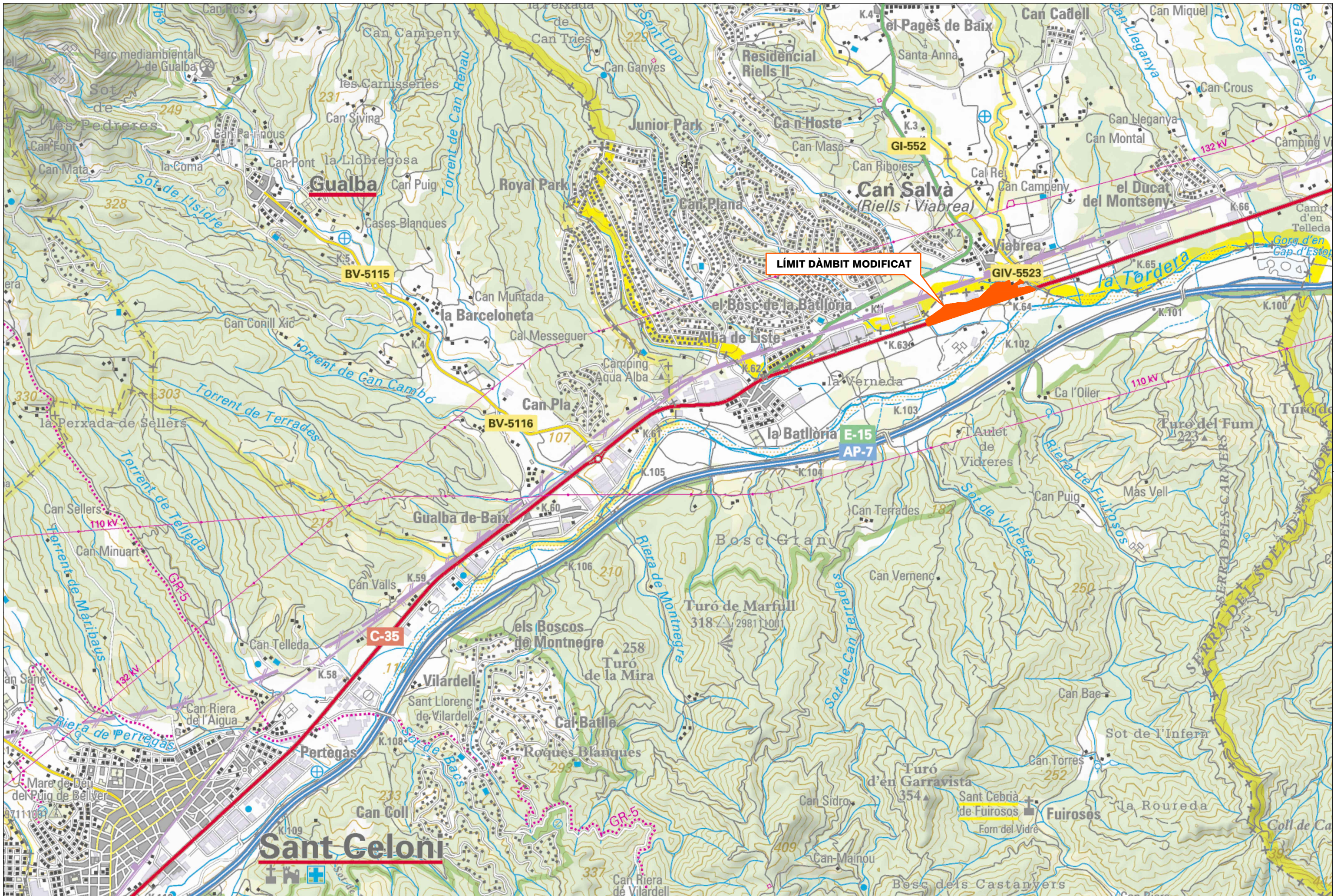
- Altura: L'altura màxima és de deu metres i s'hi admet planta baixa més dues superiors en carrers d'amplada igual o superior a deu metres i en amplades inferiors l'altura màxima és de vuit metres i s'hi admet planta baixa i una planta superior.

Article 169 - USOS DE SUBZONA I ÀREA DE TOLERÀNCIA D'HABITATGE.-

- S'admet l'ús industrial fins a la tercera categoria, l'ús 2, comercial; 3, administratiu i 5 de restauració, excepte la instal·lació de bars d'ambientació musical i similars.

- A l'illa compresa pels carrers Amadeo Vives, Carretera C-35, Enric Granados, Indústria i Doctor Ferran i a la part d'illa contigua, amb front als carrers Enric Granados Indústria, es consideraran edificables les parcel·les inferiors a la superfície i façana mínimes prescrites a l'article anterior, que hagin estat inscrites amb anterioritat a l'aprovació inicial del present pla general. En aquesta àrea és tolerarà l'ús d'habitatge en la quantitat d'un per parcel·la preexistents. Si la indústria està en el mateix edifici que l'habitatge, la categoria industrial màxima serà la segona. Els edificis existents situats dins d'aquest àmbit podran mantenir el seu ús actual.

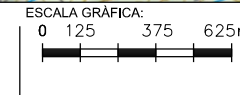
Sant Celoni a 28 de juliol de 2014



PROJECTE: MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35

CONSULTOR:

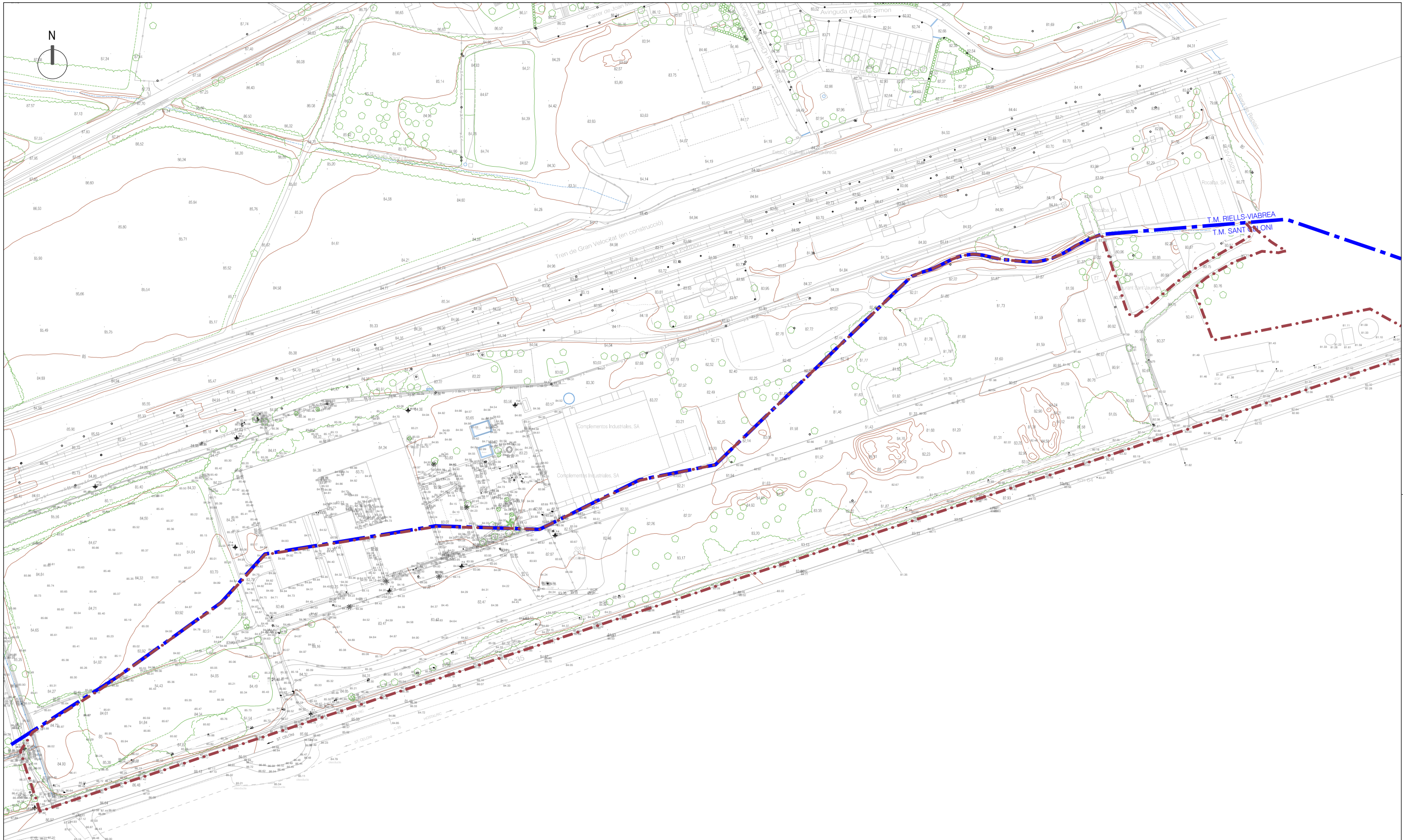
ESCALA A1:
1/12500
ESCALA A3:
1/25000



TÍTOL DEL PLÀNOL:

SITUACIÓ

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 01
ARXIU: 826_I1_Situació	FULL ... 01 DE ... 01



LLEGGENDA	
	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT

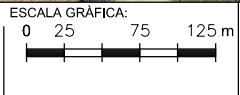
PROJECTE:	MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35	CONSULTOR:		ESCALA A1:	1/1000	ESCALA A3:	1/2000	ESCALA GRÀFICA:	0 10 30 50m	TÍTOL DEL PLANOL:	TOPOGRAFIA	DATA:	MAIG 2014	N. PLANOL:	1.2
												ARXIU:	826_l2_Topografia	FULL ...	01
													DE....		01



PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

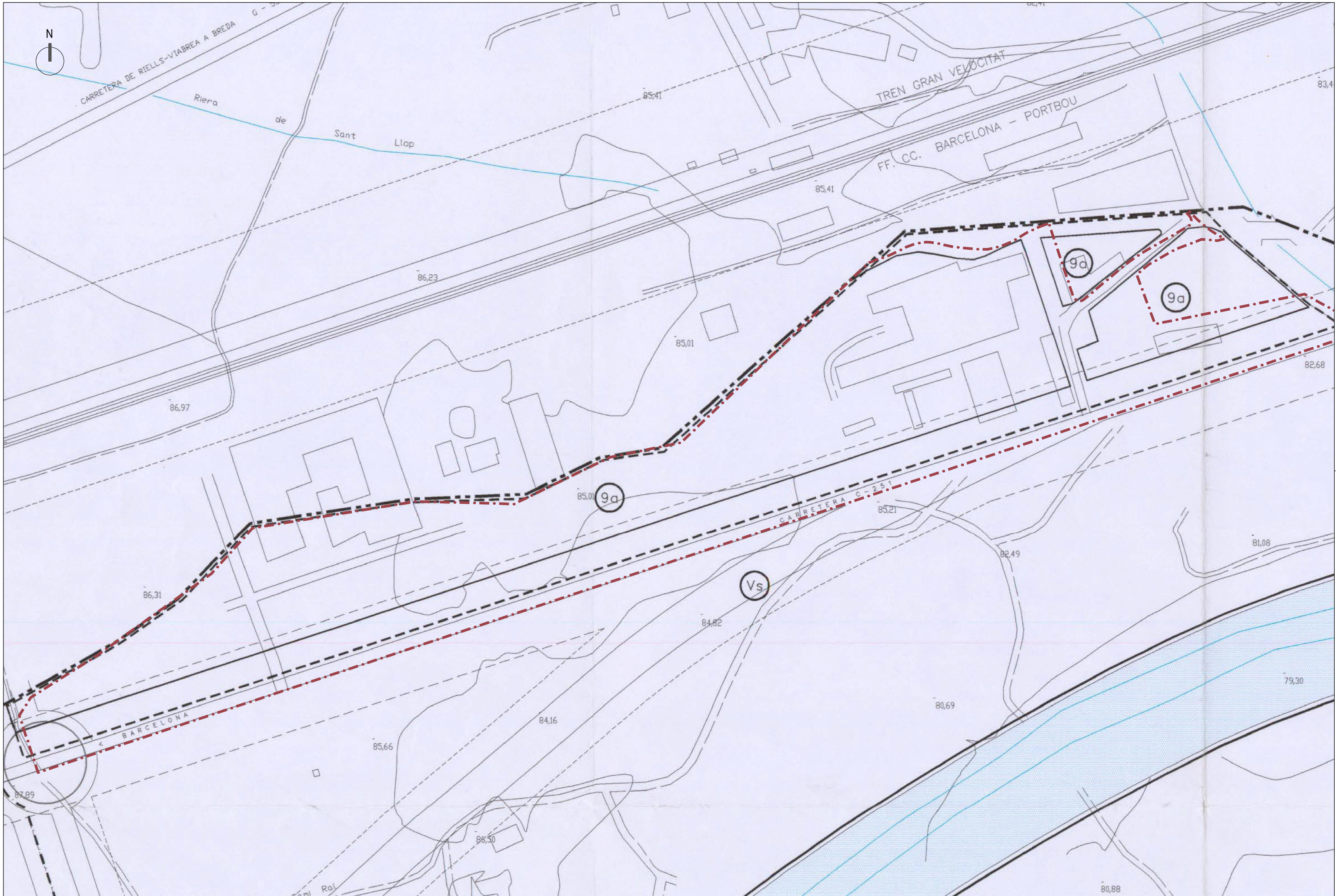
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/2500
ESCALA A3:
1/5000



TÍTOL DEL PLANOL:
ORTOFOTOMAPA

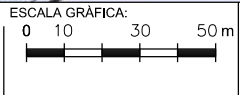
DATA: MAIG 2014	N. PLANOL: 1.3
ARXIU: 826_I3_Ortofotomapa	FULL ... 01 DE ... 01



PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

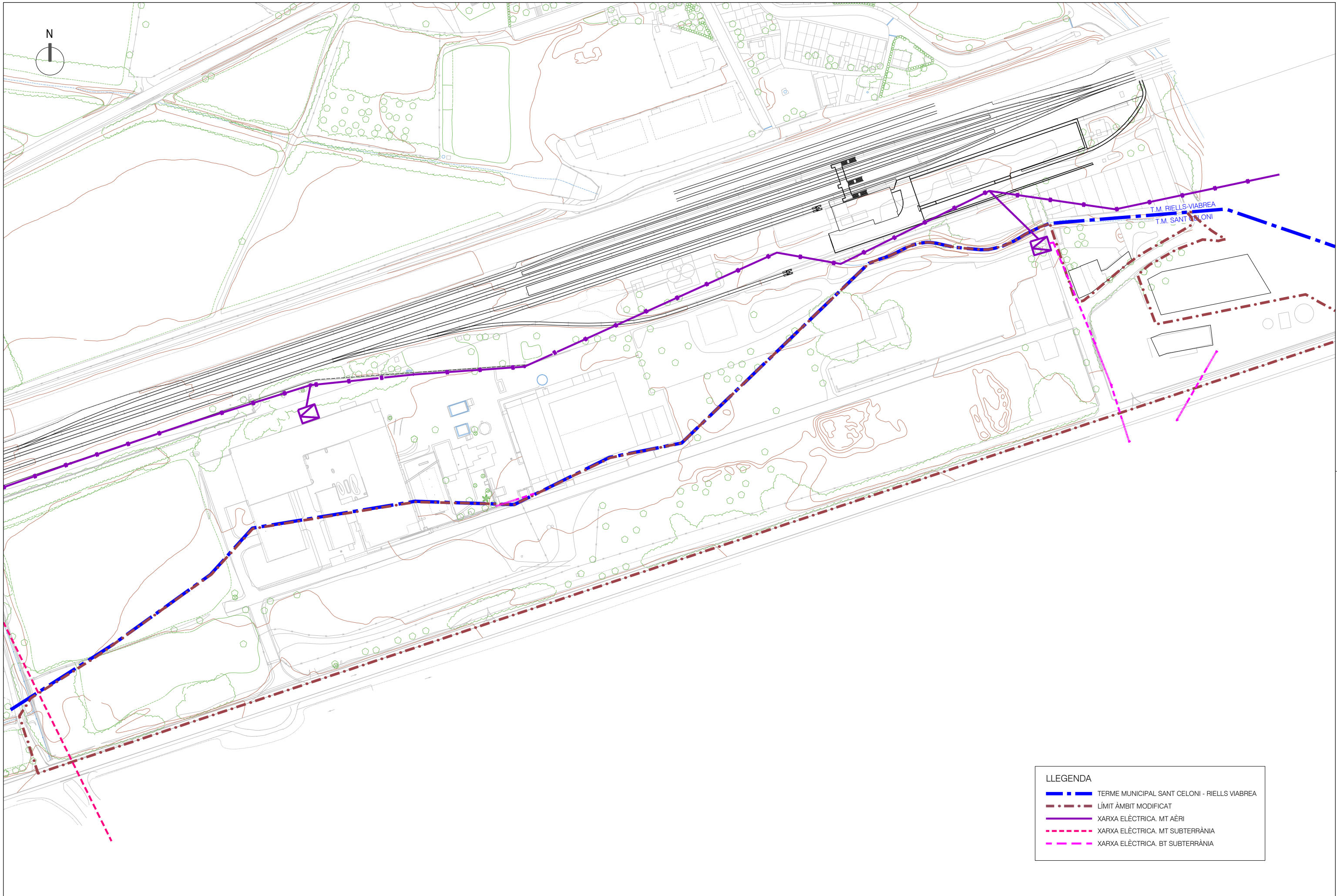
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000



TÍTOL DEL PLÀNOL:
PLANEJAMENT VIGENT

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 1.4
ARXIU: 836_14_Planejament vigent	FULL ... 01 DE ... 01



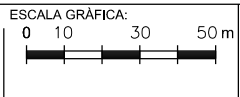
LLEGENDA

	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	XARXA ELÈCTRICA. MT AÈRI
	XARXA ELÈCTRICA. MT SUBTERRÀNIA
	XARXA ELÈCTRICA. BT SUBTERRÀNIA

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

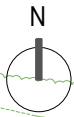
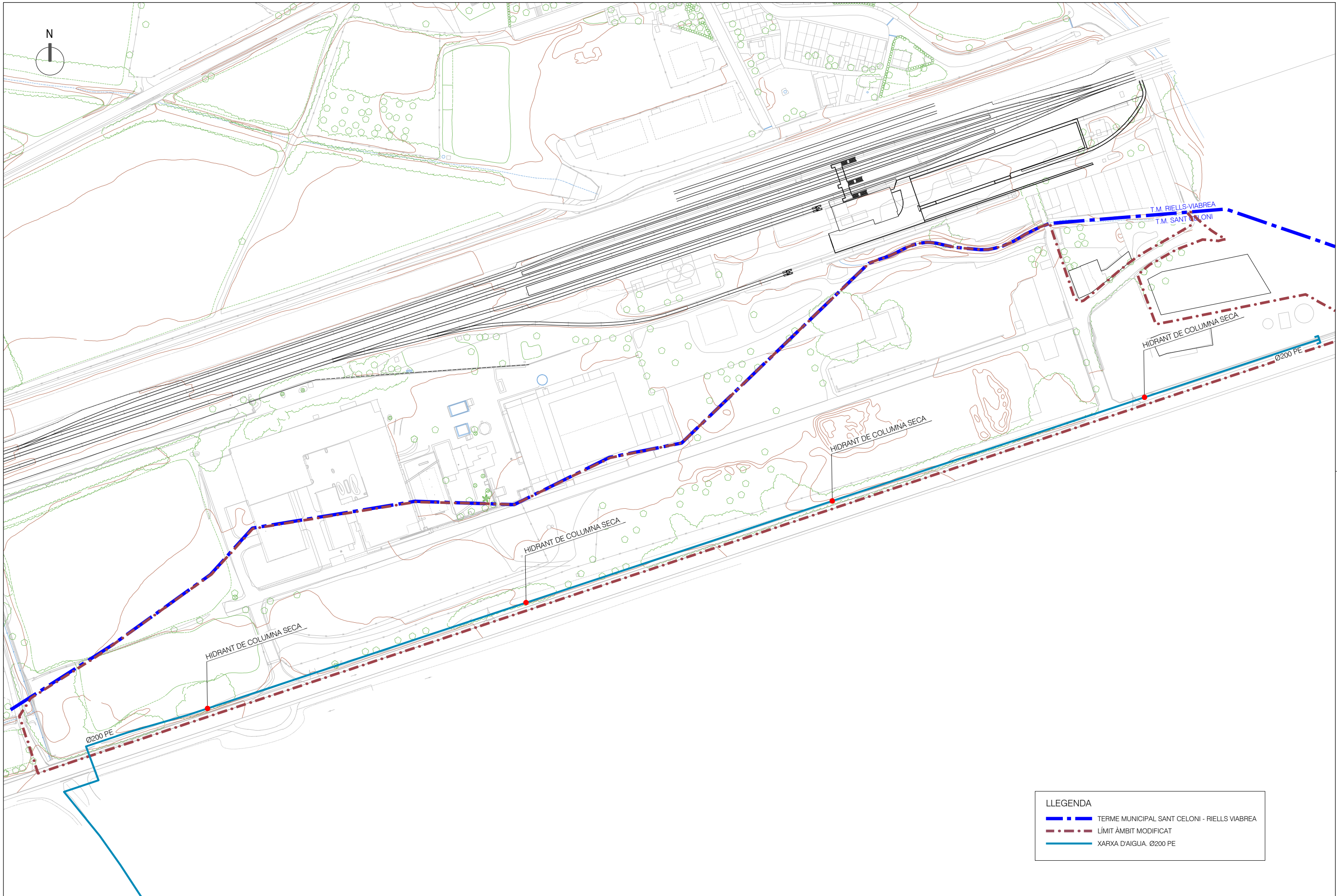
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000



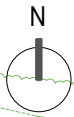
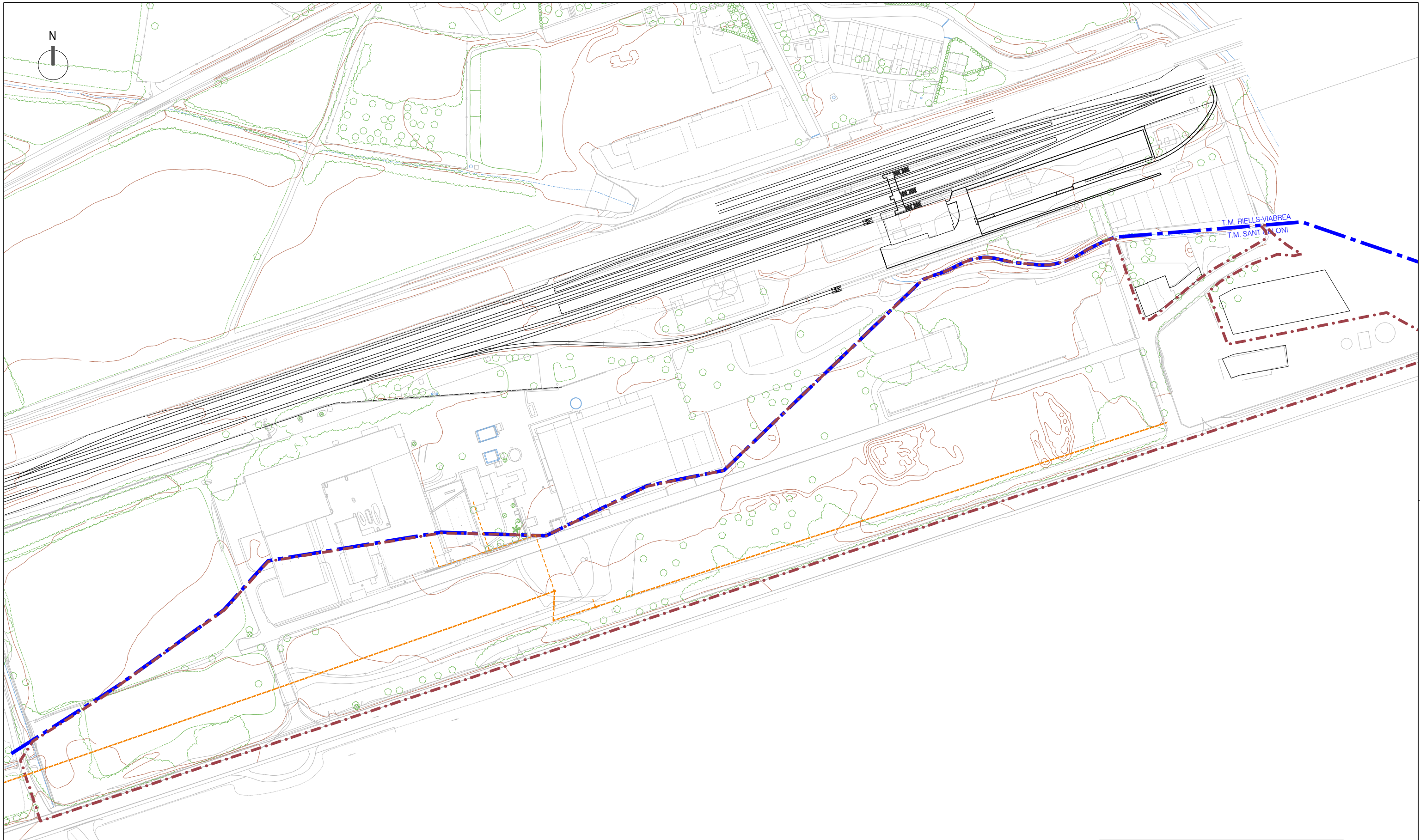
TÍTOL DEL PLÀNOL: **SERVEIS EXISTENTS ELÈCTRICITAT**

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 1.5.1
ARXIU: 826_I51_Electricitat	FULL ... 01 DE ... 01






LLEGENDA	
	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	XARXA D'AIGUA. Ø200 PE

PROJECTE:	MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35	CONSULTOR:		ESCALA A1: 1/1000	ESCALA A3: 1/2000	ESCALA GRÀFICA: 0 10 30 50m	TÍTOL DEL PLÀNOL: SERVEIS EXISTENTS AIGUA	DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 1.5.2
								ARXIU: 826_152_Aigua	FULL ... 01 DE ... 01



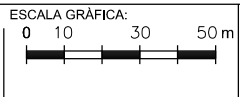
T.M. RIELLS-VIABREA
T.M. SANT CELONI

LLEGENDA	
	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	XARXA DE GAS EXISTENT

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

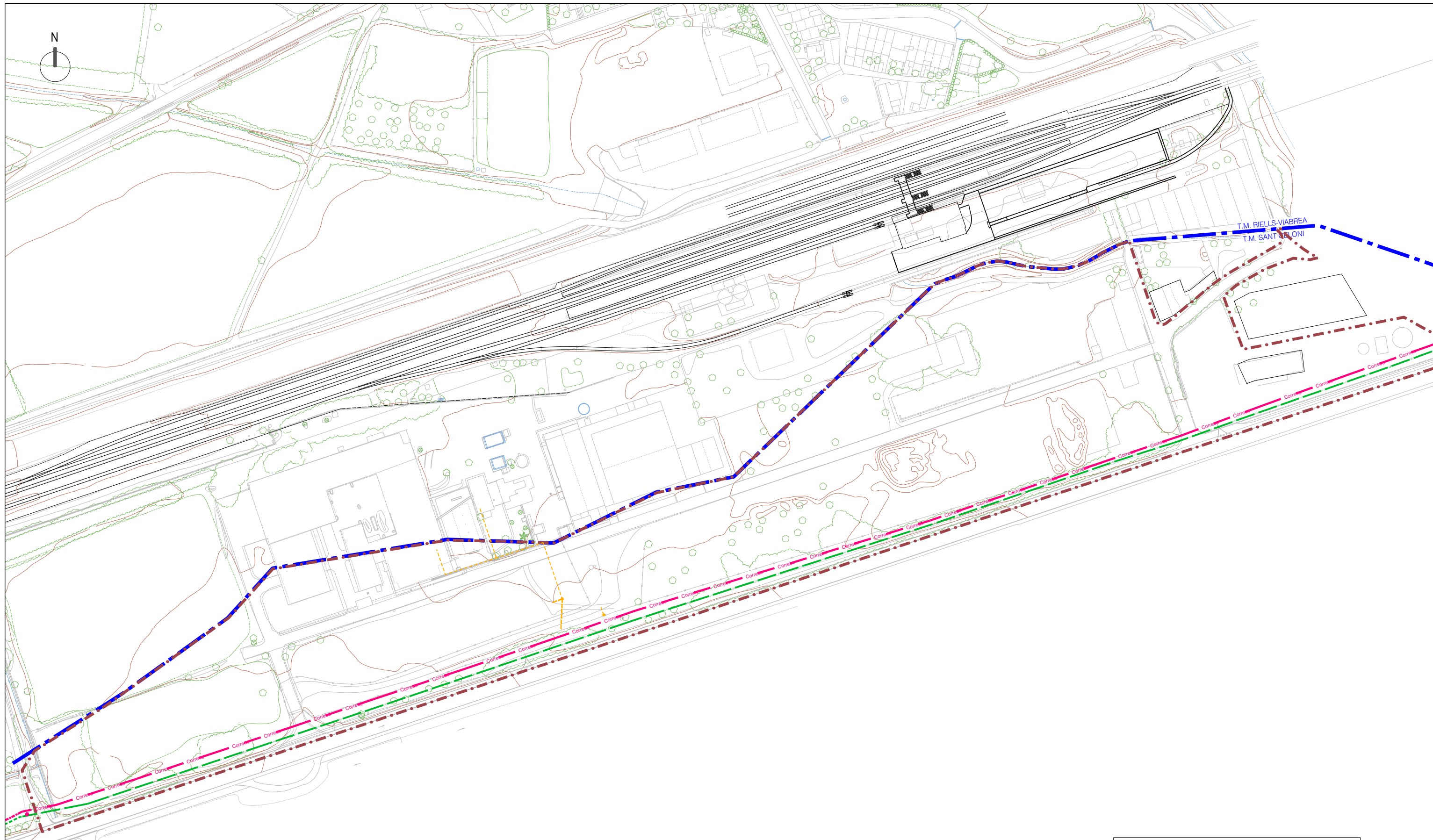
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000

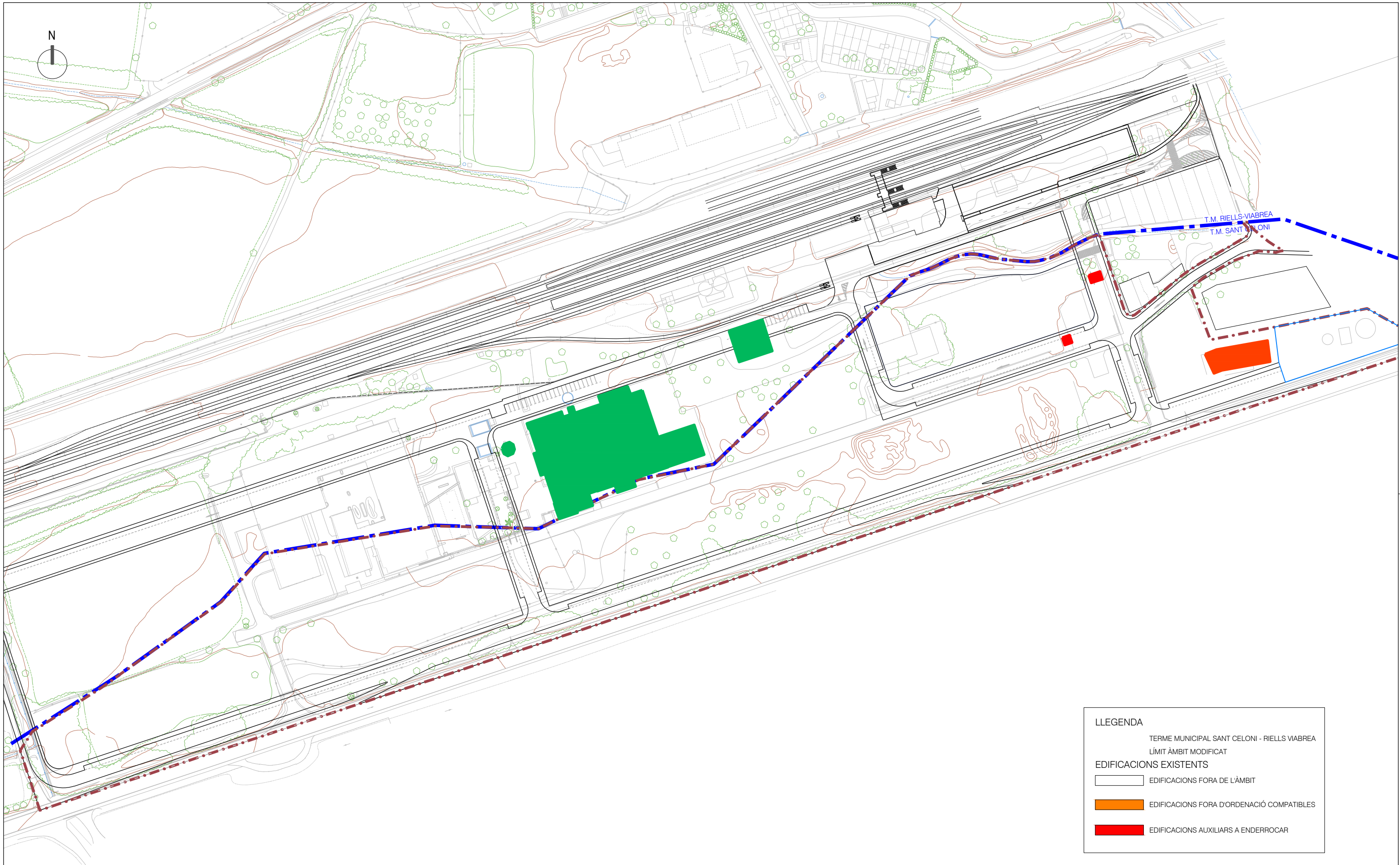


TÍTOL DEL PLÀNOL: **SERVEIS EXISTENTS GAS**

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 1.5.3
ARXIU: 826_I53_Gas	FULL ... 01 DE ... 01



LLEGENDA	
	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	XARXA DE TELECOMUNICACIONS EXISTENT
	XARXA DE CORREUS EXISTENT



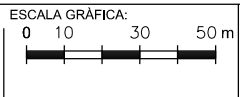
LLEGENDA

	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
EDIFICACIONS EXISTENTS	
	EDIFICACIONS FORA DE L'ÀMBIT
	EDIFICACIONS FORA D'ORDENACIÓ COMPATIBLES
	EDIFICACIONS AUXILIARS A ENDERROCAR

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

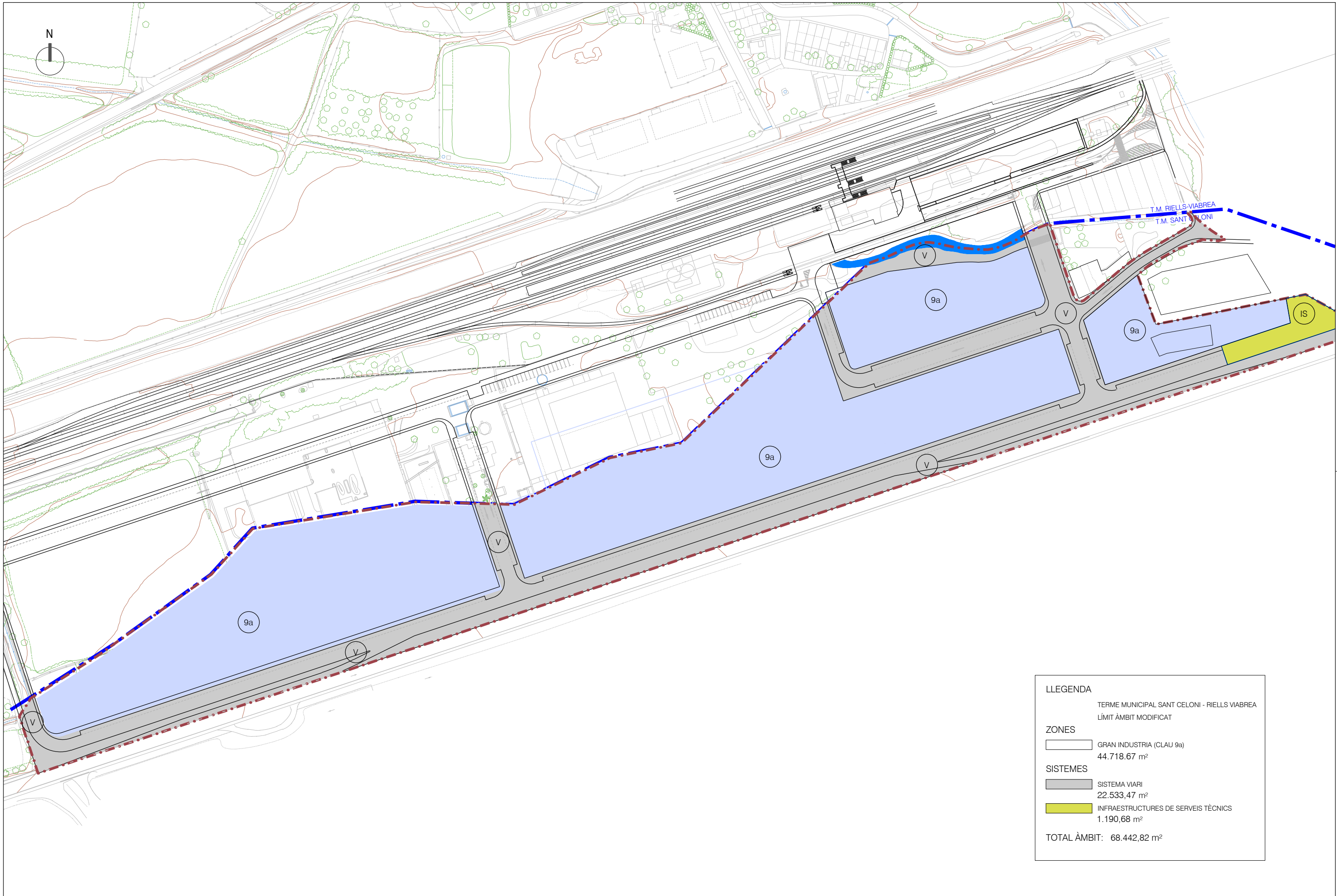
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000

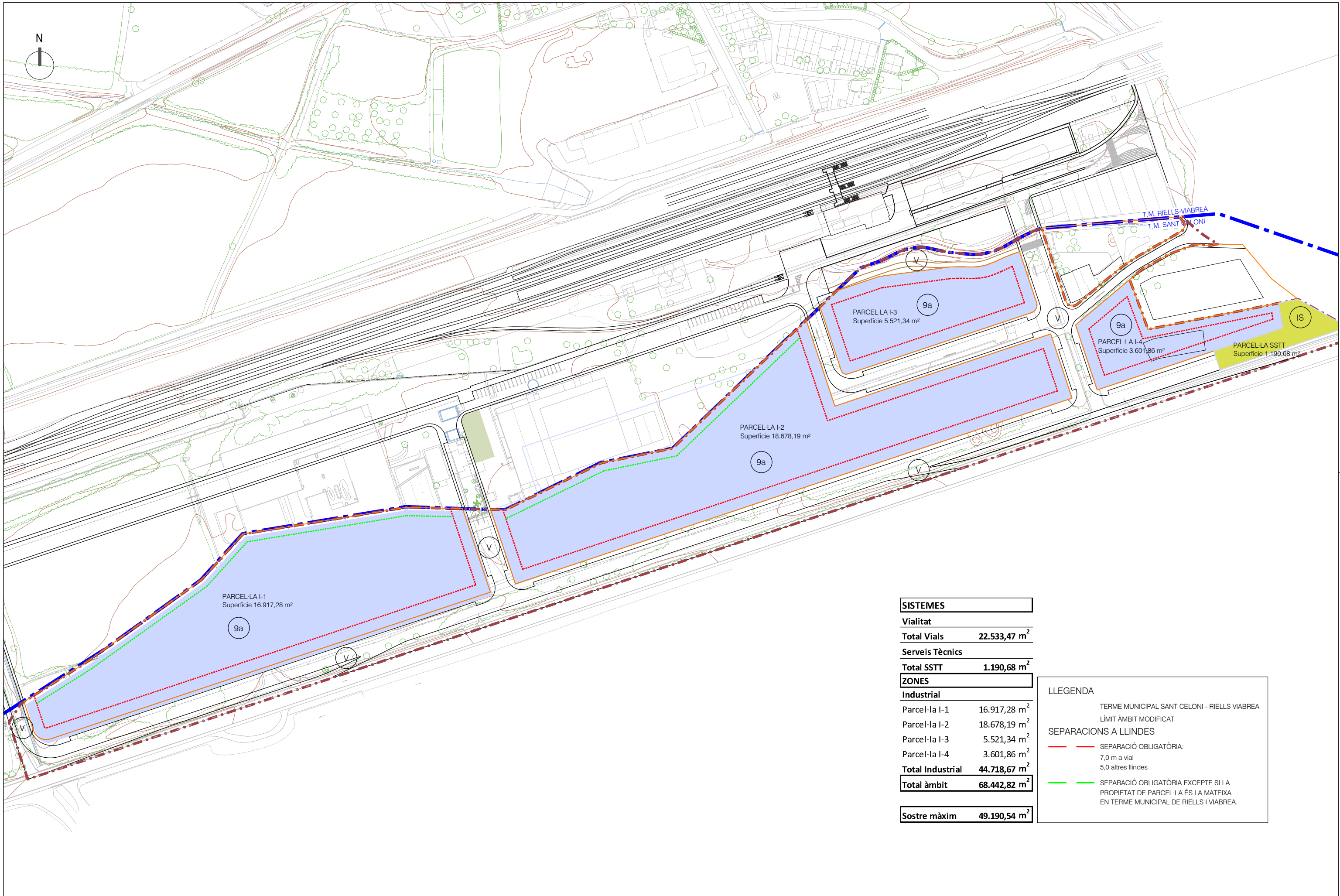


TÍTOL DEL PLÀNOL:
EDIFICACIONS EXISTENTS

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: 1.6
ARXIU: 826_16_Edificacions existents	FULL ... 01 DE ... 01



LLEGGENDA	
TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA	
LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT	
ZONES	
	GRAN INDUSTRIA (CLAU 9a) 44.718,67 m ²
SISTEMES	
	SISTEMA VIARI 22.533,47 m ²
	INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS TÈCNICS 1.190,68 m ²
TOTAL ÀMBIT: 68.442,82 m ²	



SISTEMES

Vialitat

Total Vials 22.533,47 m²

Serveis Tècnics

Total SSTS 1.190,68 m²

ZONES

Industrial

Parcel·la I-1 16.917,28 m²

Parcel·la I-2 18.678,19 m²

Parcel·la I-3 5.521,34 m²

Parcel·la I-4 3.601,86 m²

Total Industrial 44.718,67 m²

Total àmbit 68.442,82 m²

Sostre màxim 49.190,54 m²

LLEGGENDA

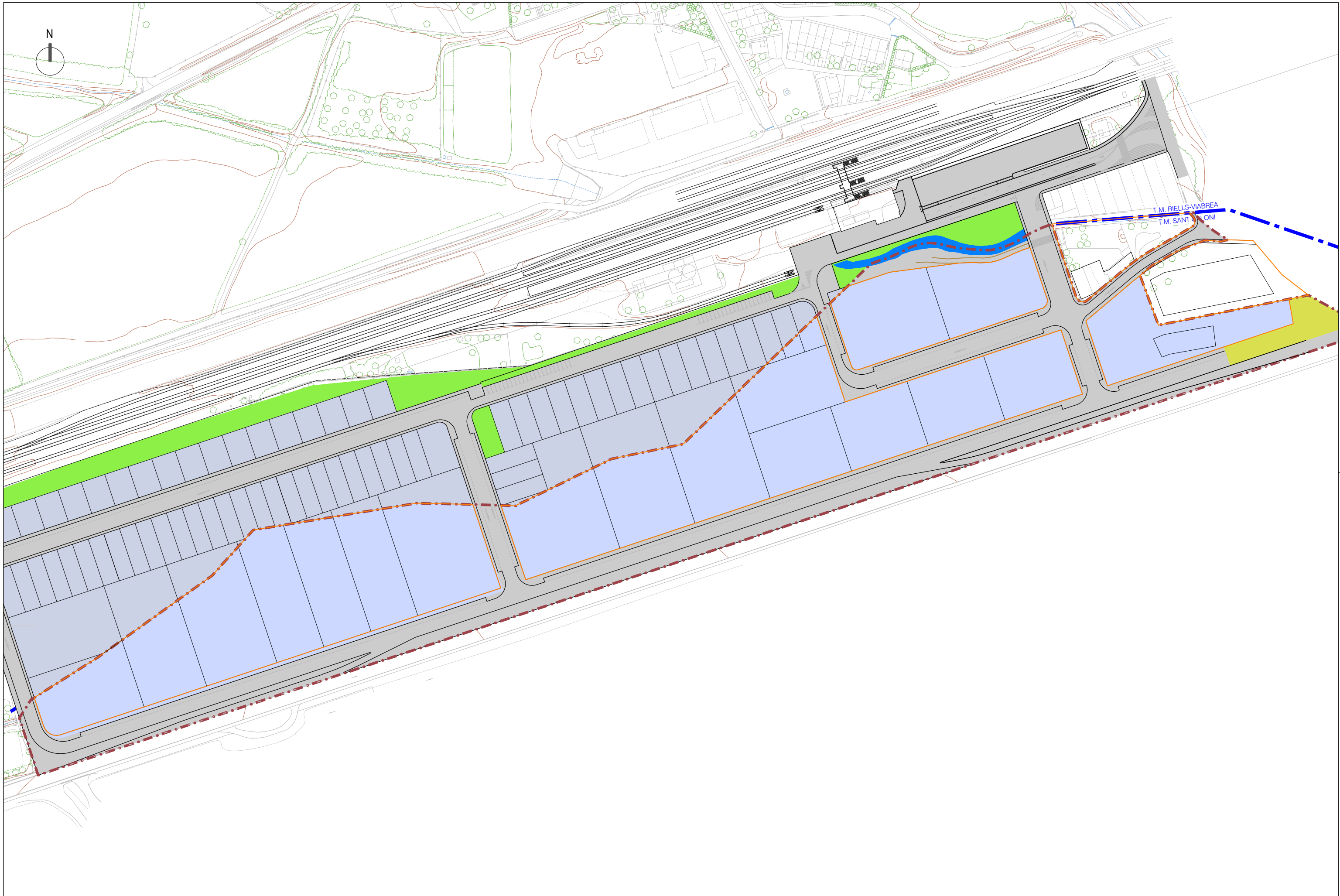
TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT

SEPARACIONS A LLINDES

SEPARACIÓ OBLIGATÒRIA:

7,0 m a vial
5,0 altres llindes

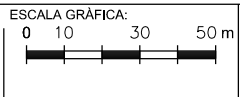
SEPARACIÓ OBLIGATÒRIA EXCEPTE SI LA PROPIETAT DE PARCEL·LA ÉS LA MATEIXA EN TERME MUNICIPAL DE RIELLS I VIABREA.



PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

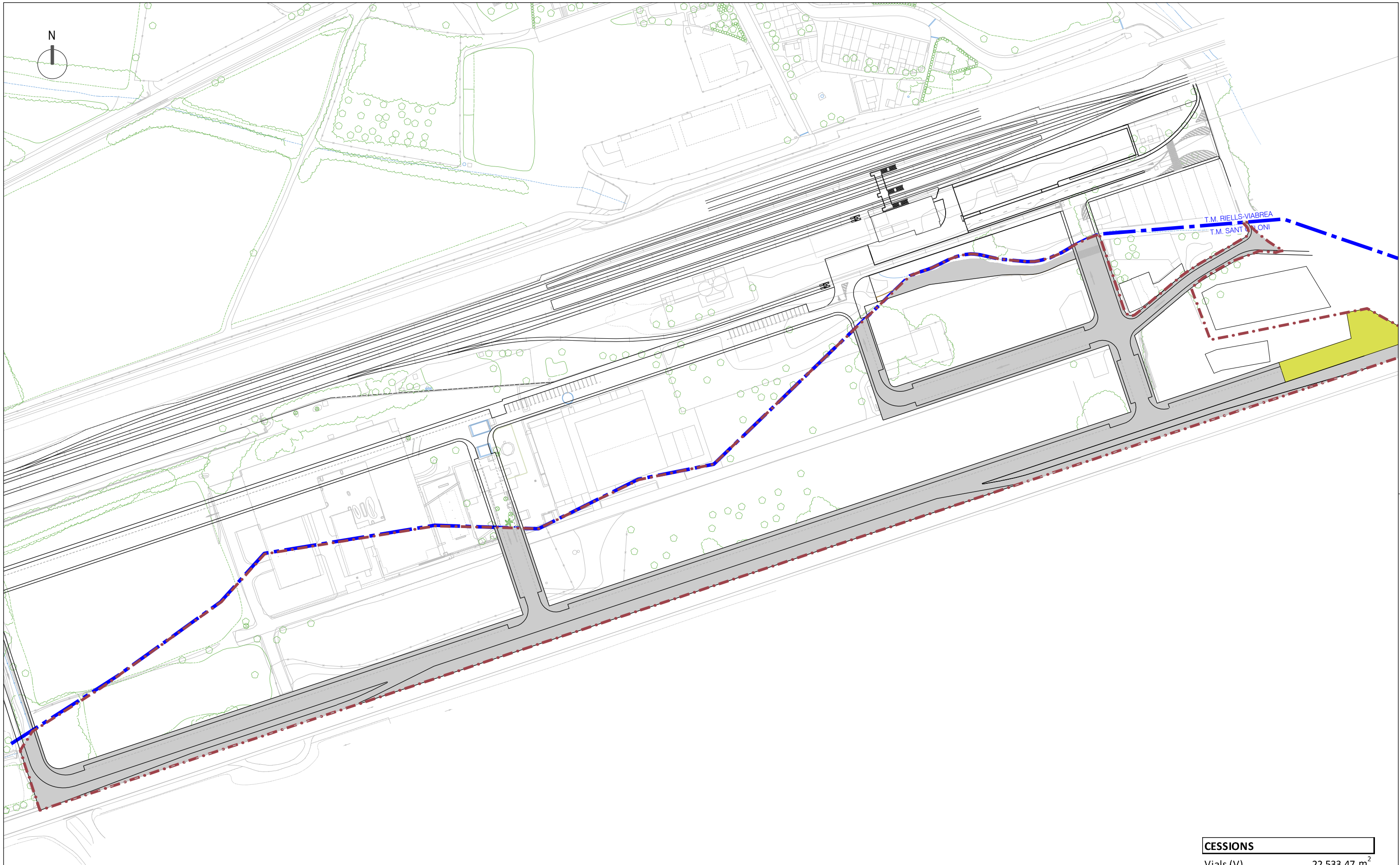
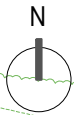
CONSULTOR:

ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000



TÍTOL DEL PLÀNOL:
**ORDENACIÓ CONJUNTA
AMB RIELLS I VIABREA
(Plànol no normantiu)**

DATA: JULIOL 2014	N. PLÀNOL: 03
ARXIU: 03_Ordenació Conjunta	FULL ... 01 DE 1... 01

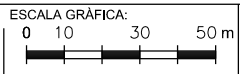


CESSIONS	
Vials (V)	22.533,47 m ²
Serveis Tècnics (IS)	1.190,68 m ²
TOTAL CESSIONS	23.724,15 m²

PROJECTE: MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35

CONSULTOR:

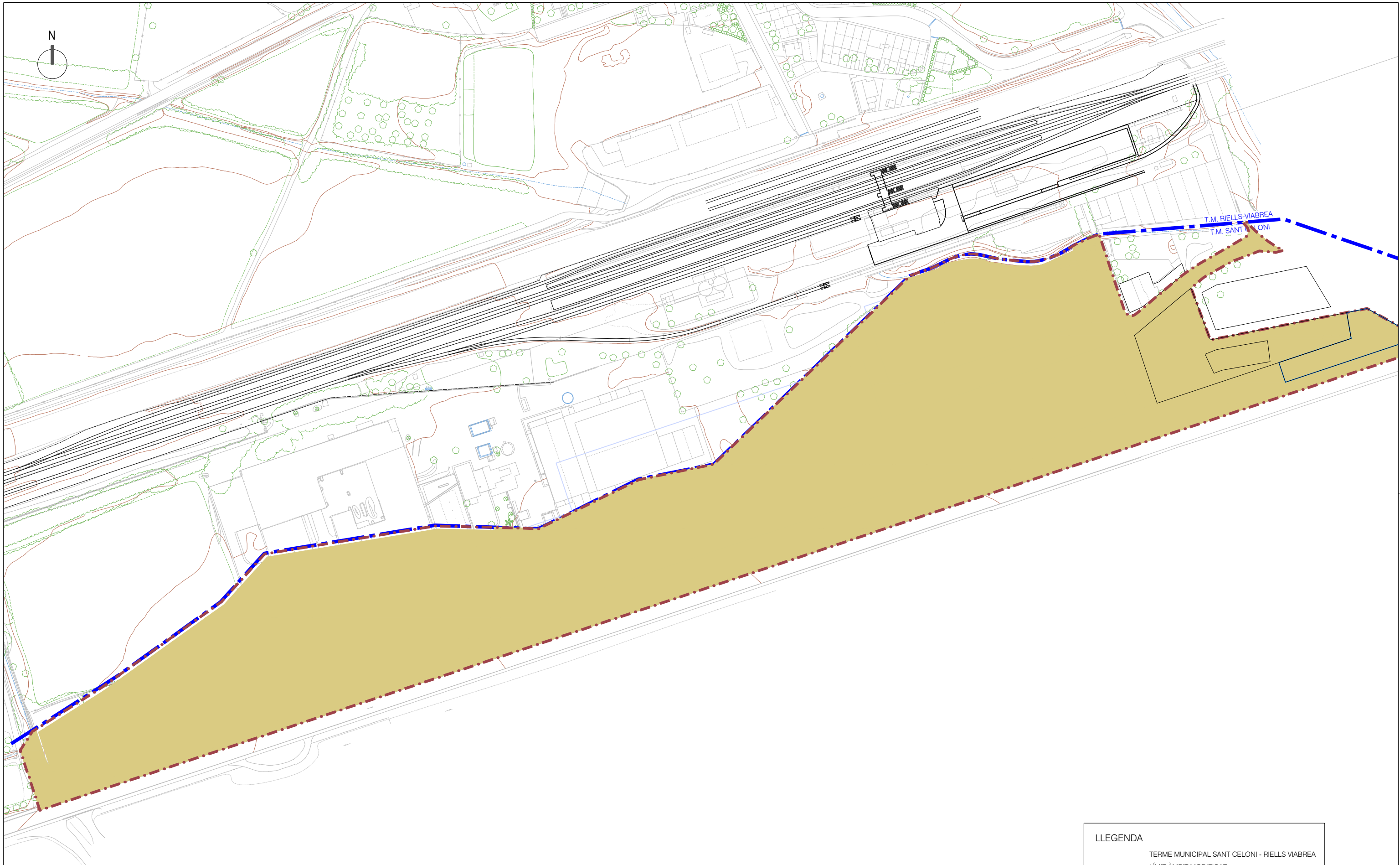
ESCALA A1:
1/1000
ESCALA A3:
1/2000



TÍTOL DEL PLÀNOL:
CESSIONS

DATA:
JULIOL 2014
ARXIU:
826_O4_Cessions

N. PLÀNOL:
04
FULL ... 01
DE ... 01



T.M. RIELLS-VIABREA
T.M. SANT CELONI

LLEGENDA	
	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	Àmbit de SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES

PROJECTE:	MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35	CONSULTOR:		ESCALA A1: 1/1000	ESCALA A3: 1/2000	ESCALA GRÀFICA: 0 10 30 50 m	TÍTOL DEL PLÀNOL: SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES	DATA: JULIOL 2014	N. PLÀNOL: 0.1
								ARXIU: 826_C5_Suspensió de llicències	FULL . . . 01 DES . . . 01

MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35

ANNEX 1. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.

(llibre III)

El Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre de mesures urgents en matèria urbanística, determina a l'article 12 l'obligatorietat d'incorporar a la documentació de la memòria dels plans d'ordenació urbanística municipal (establerta a l'apartat 3 de l'article 59 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme) l'informe de sostenibilitat econòmica.

Atenent al contingut que el Decret Llei estableix, l'informe de sostenibilitat econòmica conté:

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

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

D'acord amb les determinacions del Pla General vigent, els objectius globals de la present Modificació Puntual del Pla General al sector delimitat pel límit del terme municipal de Sant Celoni i la carretera C-35 són fonamentalment:

- **Com a objectiu general**, generar una nova vialitat amb la finalitat de millorar internament la mobilitat del polígon industrial com també la seva connexió amb la xarxa viària que hi limita i amb la vialitat del polígon industrial del municipi de Riells i Viabrea emplaçat en el mateix àmbit territorial.
- **Com a objectius particulars de l'àmbit de modificació**, Convertir part del sòl industrial en sistema viari amb la finalitat de:
 - Millorar la mobilitat interna del sector Industrial.
 - Millorar la connexió amb el sector Industrial del municipi de Riells i Viabrea que limita amb el sector objecte d'aquesta modificació puntual. En concret, garantir un correcte funcionament de la mobilitat conjunta dels dos sectors, entesos com a una única peça industrial emplaçada a cavall de dos termes municipals diferents.
 - Millorar la connexió amb la xarxa viària preexistent. En concret, garantir l'accés del sector des de la C-35.

La present Modificació Puntual del Pla General defineix, doncs, una estratègia per a ordenar amb coherència l'àmbit del sector industrial, amb una lògica que respon no només a la totalitat de l'àmbit sinó també a les relacions entre aquest i la xarxa viària d'accés i el municipi veí de

Riells i Viabrea, sense la qual no es pot comprendre el funcionament del sector. En els apartats següents s'exposen, en detall, els criteris bàsics que han guiat aquesta proposta d'ordenació.

A continuació es detalla la zonificació de l'ordenació proposada en aquesta Modificació Puntual del Pla General, tal i com es reflecteix en el plànol de Zonificació.

	PGO		Modificació del PGO	
Sòl industrial	100%	68.442,82 m ²	65,34%	44.718,67 m ²
Sistema viari	0%	0,00 m ²	32,92%	22.533,47 m ²
Serveis tècnics	0%	0,00 m ²	1,74%	1.190,68 m ²

El sostre total edificable en aquest sector és de 49.190,54 m² i la vialitat és de 22.533,47 m², que amb la configuració dels accessos i la xarxa viària, dóna servei suficient e les parcel·les industrials que s'hi poden desenvolupar.

2. Ponderació del impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris

El valor de les obres d'urbanització, o el que és el mateix, la inversió en urbanització s'estima en 1.225.000,00 € (IVA inclòs).

Aquest import serà assumit, segons el mateix plantejament econòmic de la MPPG, per la promoció privada, en conseqüència, la gestió i les obres d'urbanització per la transformació de l'àmbit del sector, **no ha de suposar cap cost a les finances públiques.**

Pel que fa al manteniment de la vialitat i els espais lliures, utilitzant els valors unitaris habituals en gestió del manteniment d'espai públic municipal, que són els següents:

- Vialitat 6,20 €/m²
- Espais lliures 3,50 €/m²,

obtenim que l'import anual del manteniment del viari és de 139.707,51 €.

Aquesta import es justifica, entre altres pels motius següents:

- Elements d'urbanització de qualitat elevada
- Paviments de nova construcció amb gruixos i qualitats adients al seu ús
- Optimització de la xarxa d'enllumenat públic en quant a nivells d'il·luminació i, per tant, de consum
- Optimització dels elements de captació d'aigua d'escorrentiu de la xarxa de drenatge
- Qualitat dels elements de senyalització

En contrapartida a aquest increment de despeses de manteniment per l'augment de la superfície de vialitat pública, s'ha de considerar l'augment d'ingressos a les finances públiques que representaran els 44.718,67 m² de sòl industrial i l'augment de l'activitat.

Aquests ingressos es concreten en:

- l'impost sobre construccions, que és del 3,77 %
- l'impost de béns immobles.
- L'impost sobre els vehicles de tracció mecànica.
- l'impost d'activitats econòmiques, que no es pot determinar ara amb exactitud.

La valoració dels ingressos per IBI es fa segons la taula següent:

COTITZACIÓ DE L'IMPOST SOBRE BENS IMMOBLES			
Valor del sòl	44.718,67 m ²	350,00 €/m ²	15.651.534,50 €
Valor de les edificacions	49.190,54 m ²	600,00 €/m ²	29.514.324,00 €
Valor bàsic			45.165.858,50 €
Base liquidable		0,70	31.616.100,95 €
IBI		1,230 %	388.878,04 €

Per tant, els ingressos per IBI serien de 388.878,04 € anuals, import sensiblement superior al del manteniment anual previst (139.707,51 €), pel que **es pot concloure que la proposta és econòmicament sostenible pels ingressos anuals obtinguts.**

MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35

ANNEX 2. INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA.

(llibre III)

L'informe de sostenibilitat econòmica forma part de la documentació obligatòria dels diferents instruments que comprenen l'ordenació de les actuacions urbanitzadores, tal com ve determinat per l'article 15.4 de la Llei estatal del sòl 8/2007 de 28 de maig. El seu contingut ve establert pel mateix article 15 d'aquesta Llei estatal i per l'article 12 del Decret Llei de la Generalitat de Catalunya 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística que modifica diferents apartats dels articles 59, 61 i 66 del Text refós de la LUC, recollint el que disposava en aquest aspecte la Llei estatal abans assenyalada.

A l'article 12 del Decret Llei de la Generalitat s'estableix que l'informe de sostenibilitat econòmica ha de contenir "...la justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius i la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris". En la Disposició transitòria segona, apartat 3, del mateix Decret Llei 1/2007 s'estableix que l'informe de sostenibilitat econòmica s'haurà d'aplicar als instruments de planejament aprovats inicialment amb posterioritat a l'1 de juliol de 2007.

El present expedient proposa una modificació d'abast limitat que no comporta cap variació en la viabilitat econòmica del futur desenvolupament urbanístics de l'àmbit. El valor del sòl es el mateix abans que amb posterioritat a la modificació, tot i que la inversió en viabilitat que suposa per materialitzar els accessos al sector posen en valor el sòl, que fins ara tenen una accessibilitat complicada.

Per tant es considera que el sector continua essent viable econòmicament. En qualsevol cas, la comparació entre cost d'execució i construcció, és a dir el cost de la transformació urbanística, ha de ser inferior al valor de mercat esperat del producte immobiliari resultant de la transformació.

En efecte, podem valorar aquests aspectes de manera expedita però eloqüent com segueix:

Tot i que la determinació pormenoritzada dels costos correspon al planejament derivat i al projecte d'urbanització, es pot establir una bona aproximació als mateixos per l'aplicació de ratios habituals en operacions d'aquest tipus. D'altra banda, ja s'han redactat diversos projectes d'urbanització del sector, que permeten avaluar l'import de les obres amb molta exactitud; en resulta:

- Urbanització, serveis i enderrocs: 1.225.000,00 €
- Projectes i gestió urbanística: 125.000,00 €
- Despeses d'edificació (inclosa comercialització): 21.751.315,75 €

L'import total de la transformació s'estima, per tant, en 23.101.314,75 €, que es considera una quantitat ajustada a transformacions de les característiques de la present.

Pel que fa a ingressos, es suposa un preu mitja de venda de 600,00 €/m² de sostre industrial, el que suposa, per als 49.190,54 m² de sostre, un preu de mercat total de 29.514.324,00 €, el que justifica amb un bon marge la viabilitat econòmica de la transformació, en ser la diferència entre valor de mercat i cost superior al 25%.

Conclusions

La variació de la viabilitat d'aquest sector industrial suposa la viabilitat de l'àmbit industrial, des de la iniciativa privada-pública de la gestió urbanística, resolent el dèficit d'aquesta infraestructura fet que garanteix el desenvolupament econòmic sostenible, tant de la població com del propi sector.

Al marge de les millores en infraestructures urbanes de mobilitat, cal tenir en compte la connexió que s'aconsegueix amb l'àmbit del sòl industrial del municipi veí.

Per tot l'exposat, es considera que la viabilitat proposada garanteix un creixement ordenat de l'àmbit industrial.

En definitiva, les previsions econòmiques del sector previstes pel mateix PGO garanteixen la viabilitat del desenvolupament i manteniment del model de municipi previst.

**MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME
MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

ANNEX 3. ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA

(llibre III)

ÍNDEX

I. INTRODUCCIÓ

I.I OBJECTIU

I.II CONTEXT

I.III LEGISLACIÓ

II. SITUACIÓ, EMPLAÇAMENT I ENTORN

III. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ DEL PGO

IV. MOBILITAT GENERADA I DISTRIBUCIÓ MODAL

IV.I MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS ACTUALS

IV.II MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS PROPOSATS

IV.III INCREMENT DE LA MOBILITAT GENERADA

IV.IV DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

V. LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

V.I XARXA VIÀRIA, CÀRREGA ACTUAL I OFERTA D'APARCAMENT

V.II PROPOSTES SOBRE LA XARXA VIÀRIA

- VI. LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC
 - VI.I XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC. OFERTA ACTUAL I NIVELL DE SERVEI.
 - VI.II PROPOSTES SOBRE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.

- VII. LA MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

- VIII. RESERVES D'APARCAMENT FORA DE LA VIA PÚBLICA

- IX. LA CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

- X. PROPOSTA DE FINANÇAMENT

- XI. PLÀNOLS

I.- INTRODUCCIÓ

I.I OBJECTE

L'objecte d'aquest document és la realització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada en l'entorn de l'àmbit objecte de modificació puntual, en compliment de la Llei d'Urbanisme, per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i del l'autonomia local.

Per altre banda, la **Llei de Mobilitat 9/2003**, (art.18) i en concret el **Decret 344/2006**, del 19 de setembre, de regularització dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, regula la realització d'aquests estudis i estableix la seva obligatorietat en totes les figures de planejament, establint quin ha de ser el seu contingut.

Avaluar l'augment potencial de desplaçaments provocat per la nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu o en bicicleta, en el sector de l'àmbit de l'estudi.

Valorar 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.

Proposar mesures per tal 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 complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El concepte de desenvolupament urbanístic sostenible (article 3 del Decret Legislatiu 1/2005) comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió del territori (...) i consolidin un model de territori globalment eficient.

En aquest sentit, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada ha de determinar un model de comunicacions coherent amb aquest principi.

I.II CONTEXT

L'estudi de la mobilitat a Catalunya en els darrers anys denota una forta dependència del vehicle privat degut al model territorial de creixement urbanístic de baixa densitat. Cada vegada es requereixen més desplaçaments i amb major recorregut, de forma que el vehicle privat és el que ofereix major velocitat i comoditat a l'usuari, amb un cost pràcticament equivalent. No obstant, des de l'Administració pública s'intenta revertir

aquesta tendència incentivant el transport col·lectiu i aplicant mesures per facilitar els desplaçaments mitjançant modes no motoritzats. De fet, la pròpia Llei 9/2003 de mobilitat ja contempla com a objectius donar prioritat al transport públic i no motoritzat incentivant-ne l'ús i donant facilitats, la racionalització de l'ús de l'automòbil, la descongestió de zones urbanes aplicant polítiques de dissuasió, l'exigència en el compliment de les normatives sobre prevenció de contaminació acústica i atmosfèrica i, en definitiva, aconseguir relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic i l'ús eficient de recursos energètics.

Per tal que aquests objectius es duguin a terme, la Llei defineix instruments de planificació de diferent àmbit territorial, programa les inversions a realitzar i implementa instruments d'avaluació i seguiment de les intervencions realitzades.

Entre els citats instruments, s'hi troben els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que estimen l'augment potencial de desplaçaments provocats per una nova planificació o implantació d'activitats i valora la capacitat d'absorció de la infraestructura viària i els sistemes de transports existents. Alhora, valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de forma sostenible la nova mobilitat i evitar conflictes amb la infraestructura actual.

Els nous instruments de planificació territorials, els plans territorials i altres figures de planejament, estan promovent creixements urbans emplaçats en municipis amb capacitat territorial per polaritzar el creixement demogràfic, i situar-se en continuïtat amb el teixit urbà. Aquest creixement sovint comporta la generació d'una gran quantitat de viatges que ha de ser absorbits per la infraestructura existent. Per a que això sigui possible convé realitzar un estudi de la situació actual i visualitzar com pot afectar la nova implantació, condicionant la connexió de la zona a la trama actual i incentivant els modes de transport sostenibles per tal de revertir les tendències actuals i augmentar-me l'ús. És per aquest motiu que el següent estudi farà l'inventari de la situació actual, quantificarà els viatges generats i proposarà les mesures oportunes per tal d'adequar la mobilitat de l'àmbit de la modificació als paràmetres desitjats.

I.III LEGISLACIÓ

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada es regirà per la normativa vigent en matèria d'urbanisme, de mobilitat, de circulació de vehicles, així com la normativa referent a soroll i contaminació en general.

Urbanisme

- Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 5685, de 5.08.2010).

- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 4682, de 24.07.2006).

Mobilitat

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al consell de la mobilitat (DOGC núm. 4291, de 30/12/2004).
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Circulació

- Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat per Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març. (BOE núm. 304, de 20-12-01).
- Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació. (BOE núm. 306, de 23-12-03), i les següents modificacions: el Reial decret 965/2006, d'1 de setembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació.
- Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres (DOGC núm. 1807, 11/10/93).
- Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres (DOGC núm. 4027, de 10.12.03).

Contaminació acústica

- Llei 37/2003, de 17 de novembre, de soroll (BOE núm. 276, 18.11.2003).
- Llei 16/2002. de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica (DOGC núm. 3675 11.07.2002).

II.- SITUACIÓ, EMPLAÇAMENT I ENTORN

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada correspon a la zona industrial on s'emplaçava l'antiga fàbrica Plemen del municipi de Sant Celoni. L'àmbit del mateix queda delimitat al nord-est per la línia del terme municipal de Sant Celoni, a l'est per la riera de Repiaix, al sud-est per la carretera C-35 i a l'oest pel camí existent que separa la parcel·la de l'antiga Plemen de la indústria Sanofi-Aventis.



Fig. 1 Àmbit del Projecte

Aquest àmbit té continuïtat al terme municipal de Riells i Viabrea, on el Pla d'Ordenació Municipal classifica els terrenys com a ús industrial. És per això, que per a la realització de l'Estudi de la Mobilitat Generada es tindrà en compte l'àmbit supramunicipal, donat que el funcionament final del polígon que es desenvolupi serà conjunt.

La situació de la zona industrial, inserida al costat d'un dels eixos viaris de distribució comarcal com és la C-35, la dota d'unes bones condicions d'accessibilitat, situant-la en un punt estratègic del territori. A més, dóna continuïtat a un sector industrial existent, el Polígon Industrial del Sud-Oest, completant el teixit industrial de la part sud-est del municipi.

La superfície total de l'àmbit és de **68.442,82 m²**.

III.- OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ DEL PGO

L'objecte de la modificació del Pla General d'Ordenació previst per al **a la zona industrial on s'emplaça l'antiga fàbrica Plemen** és

Generar una nova vialitat amb la finalitat de millorar internament la mobilitat del polígon industrial com també la seva connexió amb la xarxa viària que hi limita i amb la vialitat del polígon industrial del municipi de Riells i Viabrea emplaçat en el mateix àmbit territorial.

A l'àmbit es localitzaran 44.718,67 m² de sòl industrial, 1.190,68 m² de serveis tècnics i 22.533,47 m² de vialitat, el que fa un total de 68.442,82 m².

IV.- MOBILITAT GENERADA I DISTRIBUCIÓ MODAL

Aquest estudi de la mobilitat generada efectua una estimació dels viatges sorgits a partir del desenvolupament de l'àmbit industrial definit a la modificació del PGO, i valora l'impacte a les xarxes de mobilitat existents segons les exigències del decret de regulació d'estudis de la mobilitat generada anteriorment esmentat. A tal efecte, es prenen com a dades de referència la mobilitat generada segons els usos definits al planejament vigent, valorant l'increment/disminució de la mobilitat que provoca la modificació del PGO proposada.

La valoració quantitativa de les càrregues de les xarxes bàsiques es fa seguint les dades de mobilitat analitzades i els indicadors de generació de viatges proposats per la Generalitat. Alhora, es consideren les dades de l'Enquesta de la Mobilitat Quotidiana de 2006, referent a les comarques del Vallès Oriental.

IV.I MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS ACTUALS

La mobilitat generada segons el usos recollits en el Pla General d'Ordenació del Municipi de Sant Celoni s'estima a partir de l'edificabilitat atorgada a cada parcel·la segons usos i metres quadrats de sostre.

La superfície total de l'àmbit és de 68.442,82 m², i els usos que s'hi preveuen són únicament **sòl industrial urbà no consolidat** (Clau 9a – Gran Indústria). A partir dels ratis mínims proposats pel decret 344/2006, s'utilitza un rati de 5 viatges/100m²sostre per a l'àmbit estudiat.

En base als valors indicats s'obté un total de **2.832 viatges/dia**, que corresponen a la mobilitat actual de l'àmbit segons el planejament vigent.

IV.II MOBILITAT GENERADA SEGONS USOS PROPOSATS

Tal com s'ha indicat a l'apartat anterior, els viatges totals generats amb els usos proposats a la transformació urbana es calculen a partir de l'edificabilitat atorgada a cada parcel·la segons usos i metres quadrats de sostre. Els resultats es mostren a la taula següent:

ÚS	SUPERFÍCIE (M2)	%
Terme Municipal de Sant Celoni	68.442,82	100,00
Zones – Gran Indústria (Clau 9a)	44.718,67	65,34
Serveis Tècnics	1.190,68	1,74
Vialitat	22.533,47	32,92

Taula 1 Superfície (m² de sòl) de cada tipus d'ús segons la modificació del PGO proposada

A continuació s'estima el nombre de desplaçaments que generen els diferents usos aplicant els ratis mínims proposats pel decret 344/2006.

ÚS	m ² de SÒL	m ² de SOSTRE	ÍNDEX	UNITAT	VIATGES/DIA
Gran Indústria (Clau 9a)	44.718,67	49.190,54	5	viatges/100m ² sostre	2.460
TOTAL					2.460

Taula 2 Viatges generats per dia segons la modificació del PGO proposada

El total de viatges generats és de **2.460 viatges/dia**, els quals es distribuïran segons diferents modes de transport en funció de la disponibilitat i el tipus de demanda.

IV.III INCREMENT DE LA MOBILITAT GENERADA

L'augment de la mobilitat generada és igualment de **-372 viatges/dia**, que resulten de considerar els 2.832 viatges/dia de la mobilitat actual i els 2.460 viatges/dia de la mobilitat generada amb la modificació del PGO proposada. Es produeix, doncs, un descens de la mobilitat generada per l'àmbit objecte d'aquest estudi.

No obstant, és interessant veure la classificació segons la obligatorietat de la mobilitat dels viatges que es deixen de generar, és a dir, si respon a motiu ocupacionals o d'estudis. A tal efecte, s'ha calculat la mobilitat obligada i no obligada tan per la situació actual com per a la proposta.

SITUACIÓ ACTUAL (SEGONS PGO)				
ÚS	m2 DE SOSTRE	VIATGES/DIA	OBLIGATS	NO OBLIGATS
Zones-Gran Indústria (9a)	56.631,94	2.832	1.133	1.699

Taula 3 Tipus de viatges generats per dia segons situació actual (segons PGO)

SITUACIÓ MODIFICACIÓ PGO PROPOSADA				
ÚS	m2 DE SOSTRE	VIATGES/DIA	OBLIGATS	NO OBLIGATS
Zona - Industrial	49.190,54	2.460	984	1.476

Taula 4 Tipus de viatges generats per dia segons la modificació del PGO proposada

Segons les dades obtingudes, s'observa un descens de la mobilitat obligada de **149 viatges/dia** i de **223 viatges/dia** per a la mobilitat no obligada.

Per calcular la mobilitat obligada s'han tingut en compte dels viatges generats en ús industrial un 40% són obligats i un 60% són no obligats. Tots aquests percentatges es troben en l'escenari més extrem, en el qual la mobilitat obligada seria la màxima.

Aquesta classificació és d'especial interès a l'hora de veure l'afectació sobre la xarxa viària dels vehicles emprats per aquesta mobilitat. Únicament la mobilitat obligada serà carregada sobre la xarxa a l'hora punta, doncs la distribució horària dels seus desplaçaments es concentra en franges puntuals, cosa que no succeeix amb la mobilitat no obligada o personal, que distribueix els viatges de forma desigual durant tot el dia.

IV.IV DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

La distribució model dels desplaçaments ve determinada per tres factors:

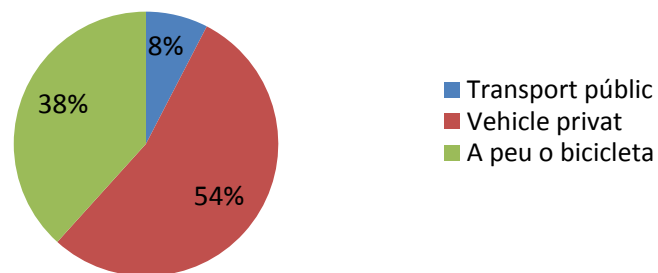
- A partir de les característiques urbanes de Sant Celoni, de la seva xarxa viària, el transport públic i les connexions per a vianants i ciclistes, es fa més factible desplaçar-se en un mode o en un altre. Per altre banda, donades les característiques de l'àmbit de la modificació, també es tindran en compte les característiques del municipi de Riells i Viabrea.

- La tipologia de demanda es caracteritza segons els usos proposats a l'àmbit de la modificació, que en aquest cas es tipifiquen com d'atracció de viatges, per ser de tipus industrial.
- Per altra banda, també cal tenir en compte els desplaçaments que es produeixen en relació a l'àmbit de la modificació segons si són intermunicipals o intramunicipals. En el cas dels desplaçaments per motiu de feina també tenim l'índex d'autocontenció – percentatge que mostra la població ocupada en el mateix municipi – que a Sant Celoni és del 59,88% (EMO 2001). També es considera l'índex d'autosuficiència – percentatge que mostra la població ocupada que resideix i treballa al municipi respecte el total de llocs de treball en el mateix municipi – que a Sant Celoni és del 54,78%.

Alhora, és convenient diferenciar entre els viatges considerats de mobilitat obligada i els de mobilitat personal, doncs els primers es distribueixen segons taxes de flux punta de l'ordre del 10%, mentre que els altres no tenen una alta taxa de concentració del flux en els horaris punta i són més susceptibles d'eleccions de modes de transport alternatius.

La distribució modal del municipi es mostra a la figura que s'adjunta a continuació. Aquesta s'ha determinat en base a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006

Mobilitat de la Comarca del Vallès Oriental segons mode de transport



realitzada per a la comarca del Vallès Oriental.

Fig. 2 Distribució modal en dia feiner a la comarca del Vallès Oriental segons l'EMQ 2006

Aplicant aquesta distribució sobre els viatges totals generats per la situació actual de l'àmbit i per la transformació d'usos del mateix, es pot obtenir el nombre de viatges que es realitzen en cada tipus de transport de forma aproximada, i que ens permetrà veure com es descarreguen les diferents xarxes a partir de la modificació del PGO proposada.

SITUACIÓ ACTUAL (SEGONS PGO)					
VIATGES PER MODE	OBLIGADA		NO OBLIGADA		TOTAL
	%	VIATGES/DIA	%	VIATGES/DIA	VIATGES/DIA
Vehicle Privat	54,00	612	54,00	917	1.529
Peu-Bicicleta	38,00	431	38,00	646	1.076
Transport Públic	8,00	91	8,00	136	227
TOTAL	100,00	1.134	100,00	1.699	2.832

Taula 5 Distribució Modal actual (segons PGO)

SITUACIÓ MODIFICACIÓ PGO PROPOSADA					
VIATGES PER MODE	OBLIGADA		NO OBLIGADA		TOTAL
	%	VIATGES/DIA	%	VIATGES/DIA	VIATGES/DIA
Vehicle Privat	54,00	531	54,00	797	1.328
Peu-Bicicleta	38,00	374	38,00	561	935
Transport Públic	8,00	79	8,00	118	197
TOTAL	100,00	984	100,00	1.476	2.460

Taula 6 Distribució Modal segons la modificació del PGO proposada

Com es pot deduir de les taules 5 i 6, la xarxa viària es descarrega en **81 viatges/dies**, mentre la xarxa de transport públic ho fa en **12 viatges/dia**. Pel que fa a la mobilitat a peu i/o amb bicicleta, es generen **57 viatges/dia** menys.

V.-LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

V.I XARXA VIÀRIA, CÀRREGA ACTUAL I OFERTA D'APARCAMENT

La zona industrial objecte de la modificació es troba localitzat en una àrea privilegiada pel que fa a la connectivitat regional viària, doncs té accés directe a la C-35, l'eix principal de connexió del municipi, i a la GI-552.

A nivell urbà, l'àmbit de la modificació es troba segregat de la trama urbana consolidada, donant continuïtat a la franja industrial que s'està desenvolupant en el corredor natural de la depressió prelitoral, al nord del municipi. La consolidació d'aquesta zona industrial es donarà amb l'execució de l'àmbit de la modificació.

Segons l'ordenació proposada, es poden distingir dos vials de penetració importants:

- Vial d'accés des del municipi de Riells i Viabrea, que permet la connexió amb la carretera GI-552.
- Vial paral·lel a la carretera C-35, que permet l'accés directe a aquesta carretera.

El primer vial esdevé la connexió entre la carretera GI-552 i la zona industrial, mentre que el segon vial permet l'accés directe a la C-35.

La carretera C-35 constitueix l'eix d'accés per excel·lència, donat que és on tindran lloc la major part dels desplaçament generats i/o atrets per l'àmbit de la modificació. Actualment aquesta carretera ja suporta una part molt important del trànsit del municipi de Sant Celoni, de manera que garantir-ne un accés directe des de la mateixa a l'àmbit estudiat dota al mateix d'un gran atractiu en quan a accessibilitat.

Per altra banda, la GI-552 permet la connexió amb els municipis emplaçats a la part nord del municipi, com Riells i Viabrea o Arbúcies.

La capacitat actual de les vies llinars amb l'àmbit estudiat, la C-35 i la GI-552, s'estima en 6.300 i 5.000 vehicles per hora, respectivament. Actualment les dues vies tenen un nivell d'ocupació B, és a dir, la seva ocupació en hora punta (moment del dia amb més vehicles/hora) representa entre el 20% i el 40% de la seva capacitat¹.

¹ Font: Càlculs realitzats a partir dels aforaments per les dues carreteres de l'any 2007



Fig. 3 Xarxa Viària existent. Es grafia en color groc la C-35 i en color verd la GI-552. L'àmbit de la modificació es dibuixa de color morat.

V.II PROPOSTES SOBRE LA XARXA VIÀRIA

La mobilitat amb vehicle privat generada per la modificació de l'àmbit estudiat és de **81 viatges/dies** menys respecte a la situació actual, per la qual cosa es conclou que si la xarxa viària existent tenia capacitat suficient per absorbir la mobilitat generada abans de la modificació, amb el descens de viatges que es produeix arrel de la mateixa, la xarxa continua sent igual de vàlida.

Per altra banda, pel que fa a les connexions amb la xarxa viària, es preveu una entrada a l'àmbit estudiat des de la C-35 mitjançant sortida amb calçada auxiliar. Aquest esquema es repeteix per a la incorporació a la C-35 des del nou àmbit industrial.

L'accés des de la Gi-552 es realitza a través d'una intersecció emplaçada al terme municipal de Riells i Viabrea.

Ambdós accessos no presenten problemes pel que fa a la mobilitat actual de la xarxa viària, per la qual cosa no es proposen mesures addicionals.

VI.-LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC

VI.I XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC. OFERTA ACTUAL I NIVELL DE SERVEI.

L'àmbit d'estudi té una oferta de transport públic urbà amb una cobertura limitada, malgrat disposar d'una estació de ferrocarril en el límit nord del seu àmbit.

A la figura 4 s'adjunta l'esquema de la xarxa ferroviària actual, on s'identifica la línia de Rodalies que donarà servei a l'àmbit objecte de la modificació, així com les seves connexions amb la resta de la xarxa.



Fig. 4 Xarxa Ferroviària Actual

La línia ferroviària que actualment dóna servei a l'àmbit de la modificació correspon a la R2 de Rodalies de Catalunya. El servei que ofereix la mateixa és força limitat, constant de 12 viatges al dia. Aquest servei es concentra majoritàriament en les hores punta, tal com es pot veure a la taula d'horaris adjunta.

LÍNIA	HORA DE SORTIDA (BARCELONA)	HORA D'ARRIBADA (RIELLS)	DURADA DEL TRAJECTE
R2	05:27	06:36	01:09
R2	06:16	07:14	00:58
R2	07:16	08:24	01:08
R2	09:16	10:13	00:57
R2	11:16	12:14	00:58
R2	13:16	14:14	00:58
R2	15:16	16:14	00:58
R2	17:16	18:14	00:58
R2	19:16	20:15	00:59
R2	19:49	21:01	01:12
R2	20:30	21:44	01:14
R2	21:30	22:40	01:10

Taula 7 Horaris de la línia R2 en dies feines (Barcelona – Riells i Viabrea)

Cal tenir en compte que en les zones industrials podem classificar els tipus de viatges en dues grans franges:

- Viatges generats com a conseqüència de les relacions comercials que puguin establir les diferents empreses que s'emplacen en l'àmbit (intercanvis comercials, transport de mercaderies, etc.).
- Viatges corresponents als treballadors de cada una de les empreses que formen part de l'àmbit industrial.

A tal efecte, el ferrocarril s'encarregaria de cobrir, majoritàriament, la demanda dels viatges obligats, de manera que el fet que aquest servei concentri actualment l'oferta en les hores punta beneficia a l'àmbit industrial que s'està estudiant.

Per altra banda, pel que fa a la mobilitat amb autobús, existeix una parada de la línia Girona – St. Celoni que opera l'empresa Hispano-Hilariencia SL amb 7 serveis diaris els dies feines i 4 serveis diaris els dissabtes i festius, dels quals només dos es perllonguen fins a Barcelona.

Pel que fa al servei de taxi, existeixen set serveis particulars, donat que l'extensió del propi municipi fa innecessari disposar d'un servei més potent.

VI.II PROPOSTES SOBRE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.

S'han calculat els viatges que captarà el transport públic de passatgers seguint les determinacions del Decret 344/2006 i la distribució modal dels viatges generats en l'àmbit d'estudi. En total s'obté que dels **984 viatgers/dia** de mobilitat obligada i dels **1.476 viatgers/dia** de mobilitat no obligada un 8% utilitzaran el transport públic per desplaçar-se cap o des de l'àmbit en la situació actual.

Amb la modificació proposada, el nombre de viatges disminueix, passant de **227 viatges/dia** en transport públic a **197 viatges/dia**, el que suposa un descens del 13,21 %. Per tant, si l'oferta de transport públic actual podia absorbir en les hores punta (hores de màxima càrrega) la mobilitat en transport públic generada per la situació actual, aquesta xarxa podrà continuar assumint la càrrega generada per la modificació del PGO que es proposa, que és inferior a l'actual.

A tot això cal afegir que l'ordenació proposada en la modificació de l'àmbit ha tingut en compte els circuits de vianants i l'accessibilitat a l'estació del ferrocarril, fet que valida encara més l'afirmació realitzada.

En base a tot el que s'ha exposat, no es proposen actuacions a la xarxa de transport públic.

VII.-LA MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

Aquest estudi de mobilitat tan sols efectua un anàlisi de les necessitats futures de mobilitat provocades pel desenvolupament de l'àmbit objecte d'aquesta modificació del Pla General i, en base a aquest, es proposen mesures d'actuació. Per altra banda, el disseny urbà de l'àmbit haurà de plantejar solucions d'organització formal tenint en compte les diferents xarxes de mobilitat proposades i/o analitzades, intentant evitar incompatibilitats de funcions en cada carrer.

Segons les línies generals amb les que es pot analitzar la mobilitat en aquest àmbit industrial, la **mobilitat a peu** no hauria de presentar problemes de captació ni de connectivitats amb la zona urbana propera, ja que es dona continuïtat als circuits de vianants. Es garanteix la connexió amb el nucli urbà més proper, Riells i Viabrea, donat que l'àrea urbana de Sant Celoni més propera a l'àmbit, la Batllòria, queda aïllada del mateix degut a que la indústria Sanofi interromp els possibles circuits de vianants que es podrien donar entre les diferents zones industrials que s'emplanten al costat de la C-35 i aquest nucli urbà.

La mobilitat a peu dins l'àmbit tampoc presenta problemes de capacitat ni de connectivitat. El trànsit de vianants que es preveu generar amb la modificació de l'àmbit és assumible per les voreres que s'han projectat, de manera que no es preveuen mesures addicionals. Tenint en compte el trànsit de vehicles previst, tampoc serà necessari instal·lar semàfors en les cruïlles per regular els passos de vianants; serà suficient amb el pintat en calçada de les zones de pas i l'execució de guais de vianants.

Pel que fa a la **xarxa de bicicletes**, el municipi de Sant Celoni no compta amb cap carril de bici urbà. Tot i així, en l'Estudi de Mobilitat del POUM de Riells i Viabrea es preveu la implantació d'una xarxa de carrils bici paral·lels a la xarxa viària bàsica del municipi. A tal efecte, es preveu la connexió amb aquesta xarxa des de l'aparcament de l'estació de Riells i Viabrea, on s'ha previst l'execució d'una zona d'aparcaments de bicicletes.

VIII.-RESERVES D'APARCAMENT FORA DE LA VIA PÚBLICA

Segons el decret de regulació dels estudis de mobilitat generada, es requereixen únicament places d'aparcament per a turismes i bicicletes fora de la via pública en aquelles zones de caire residencial o pròximes a estacions de ferrocarril o autobús interurbà, doncs es considera que per a la resta d'usos convé donar prioritat a les polítiques de transport col·lectiu i, per tant, no facilitar l'accés en vehicle privat.

La nova remodelació de la zona de l'estació ha comportat la creació d'una nova zona d'aparcament amb capacitat suficient per al trànsit de passatgers previst. Tenint en compte això, i donada la proximitat de l'àmbit industrial objecte d'aquest estudi, no es creu necessari crear una zona d'aparcament addicional dins de l'àmbit.

D'altra banda, el decret també fa referència als estacionaments per a bicicletes amb la finalitat de potenciar-ne l'ús. A tal efecte, s'han calculat el nombre de places d'aparcament de bicicletes segons els m² sòl i els ratis especificats en la normativa vigent.

USOS	m ² SOSTRE	RATI APARCAMENT BICICLETA	Nº PLACES BICI
Ús industrial	49.190,54	1 plaça/100m ² sostre	492

Taula. 8 Aparcaments per a bicicletes necessaris a l'àmbit de la modificació, segons D 344/2006.

Tenint en compte el poc ús que actualment té la bicicleta en els sectors industrials del voltant, i segons la tipologia d'usos que es desenvoluparan en l'àmbit estudiat, es creu convenient reduir les necessitats d'aparcament en usos industrials. El rati s'ha reduït a 1 plaça cada 400m² de sostre en ús industrial, el que resulta un total de 123 places per a usos industrials.

Per tant, el nombre total de places d'aparcament de bicicletes per a tots els usos serà de **123**. És raonable pensar que les places en usos industrials poden ser incloses en la seva totalitat en les pròpies indústries, en els aparcaments o en les zones lliures interiors.

IX.-LA CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

Segons la normativa del PGOU de Sant Celoni l'àmbit objecte d'aquest estudi té ús industrial. En conseqüència, no serà necessària la localització de places de càrrega i descàrrega de mercaderies.

En el cas que s'admetés l'ús comercial, caldria tenir en compte les pautes establertes a l'article 6 del Decret 344/2006 per tal de calcular les places necessàries de càrrega i descàrrega de mercaderies i reservar-ne l'espai necessari.

6.1 Els locals comercials han de destinar per magatzem un mínim d'un 10% de sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables dins el mateix solar.

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 de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

X.-PROPOSTA DE FINANÇAMENT

Tenint en compte que amb la modificació proposada es produeix un descens de la mobilitat generada a l'àmbit, es considera que la mobilitat deguda a aquesta actuació serà totalment assumible per les xarxes de transport existents.

Per altra banda, independentment d'aquest descens en els viatges generats per l'àmbit d'estudi, es considera que el volum de la intervenció i la seva localització permeten l'absorció de la mobilitat generada per part de les infraestructures actuals.

Pel que fa a la mobilitat amb vehicle privat la C-35 tindrà prou capacitat per absorbir els viatges generats. El punts de connexió amb aquesta carretera també s'han dissenyat amb la finalitat de produir la menys afectació possible al funcionament actual, per la qual cosa es veu innecessari l'adopció de mesures de regulació del trànsit addicionals, com podria ser la instal·lació de semàfors en les cruïlles.

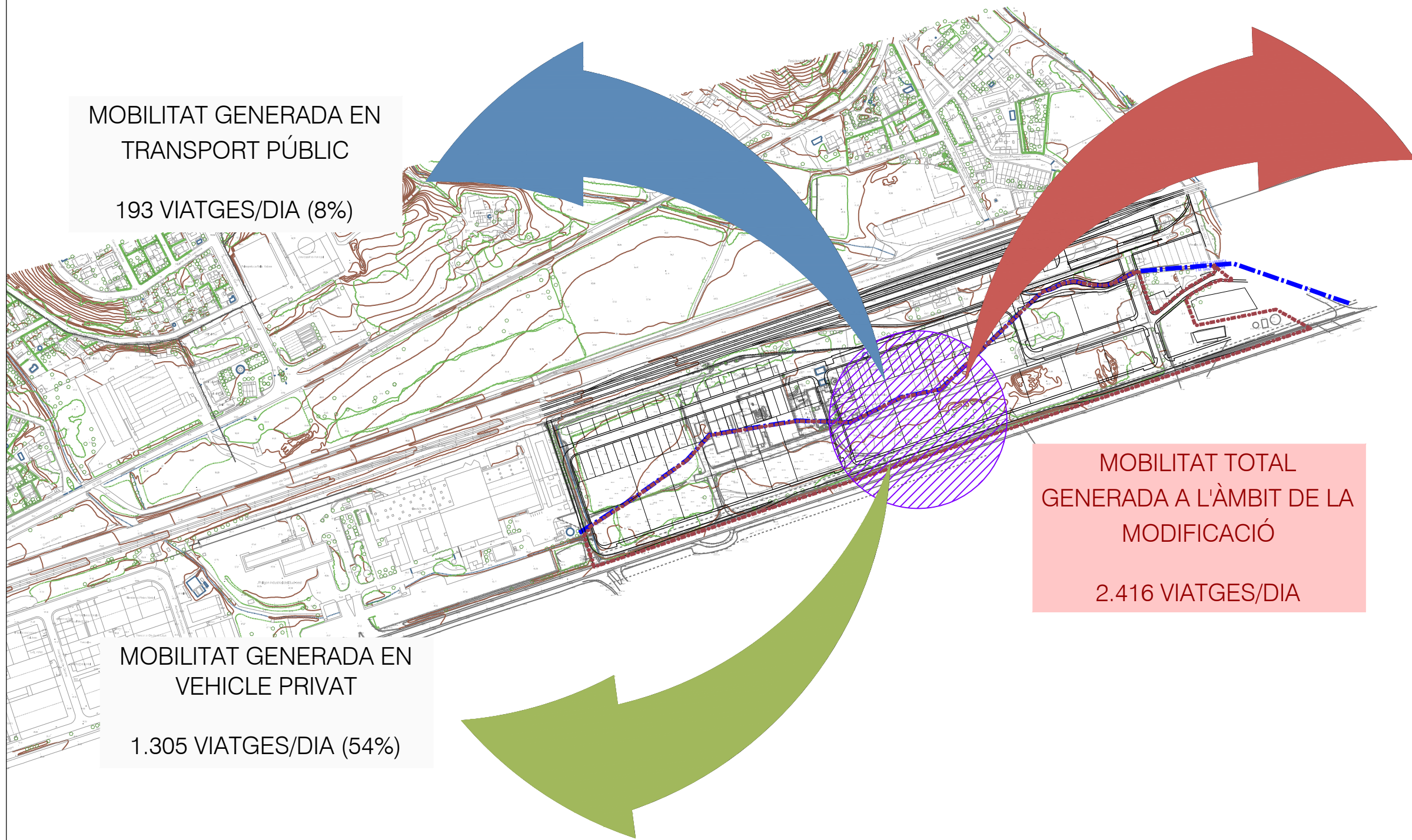
El cost associat a la millora de la mobilitat de l'àmbit ja està inclòs dins del pressupost executiu del mateix, donat que les mesures que s'han pres al respecte han estat incorporades en la fase de disseny de la urbanització, per la qual cosa no és necessari contemplar actuacions complementàries.

Atès tot el que s'ha exposat, no es proposen mesures de finançament addicionals per les intervencions derivades de la mobilitat generada per l'àmbit objecte d'aquest estudi.

XI. PLÀNOLS

01 MOBILITAT GENERADA	E: 1/5.000
02 ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS	E: 1/1.000
03 ITINERARIS PER A TRANSPORT COL·LECTIU	E: 1/5.000
04 ITINERARIS PER A BICICLETES	E: 1/5.000
05 XARXA VIÀRIA BÀSICA	E: 1/5.000
06 NODES DE CONNEXIÓ AMB LA XARXA GENERAL	E: 1/5.000

Sant Celoni, juliol de 2014





MOBILITAT GENERADA EN
TRANSPORT PÚBLIC
193 VIATGES/DIA (8%)

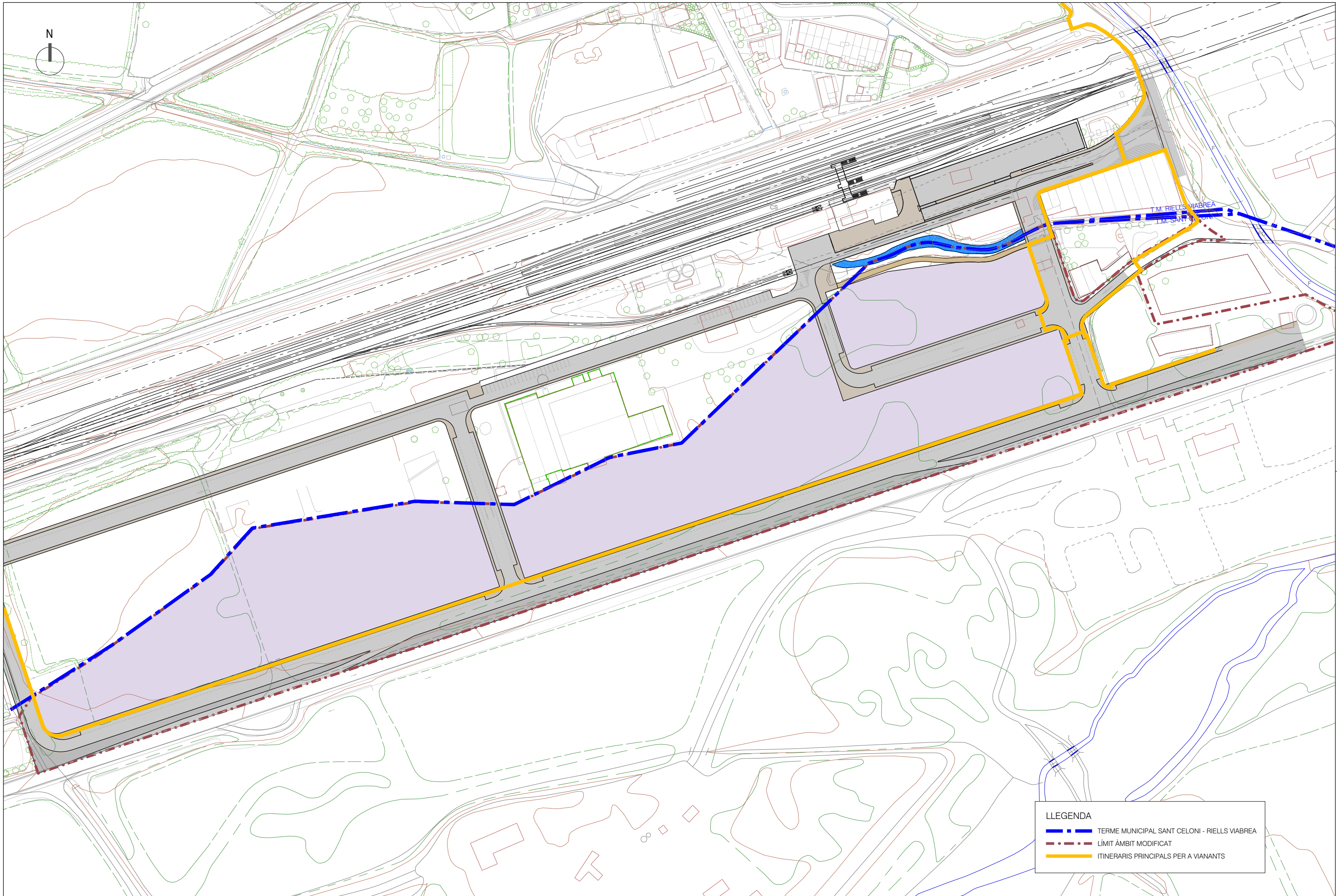
MOBILITAT GENERADA A
PEU I/O BICICLETA
918 VIATGES/DIA (38%)

MOBILITAT TOTAL
GENERADA A L'ÀMBIT DE LA
MODIFICACIÓ
2.416 VIATGES/DIA

MOBILITAT GENERADA EN
VEHICLE PRIVAT
1.305 VIATGES/DIA (54%)

LLEGENDA

-  LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
-  MOBILITAT GENERADA DINS L'ÀMBIT



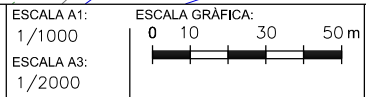
LLEENDA

	TERME MUNICIPAL SANT CELONI - RIELLS VIABREA
	LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
	ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

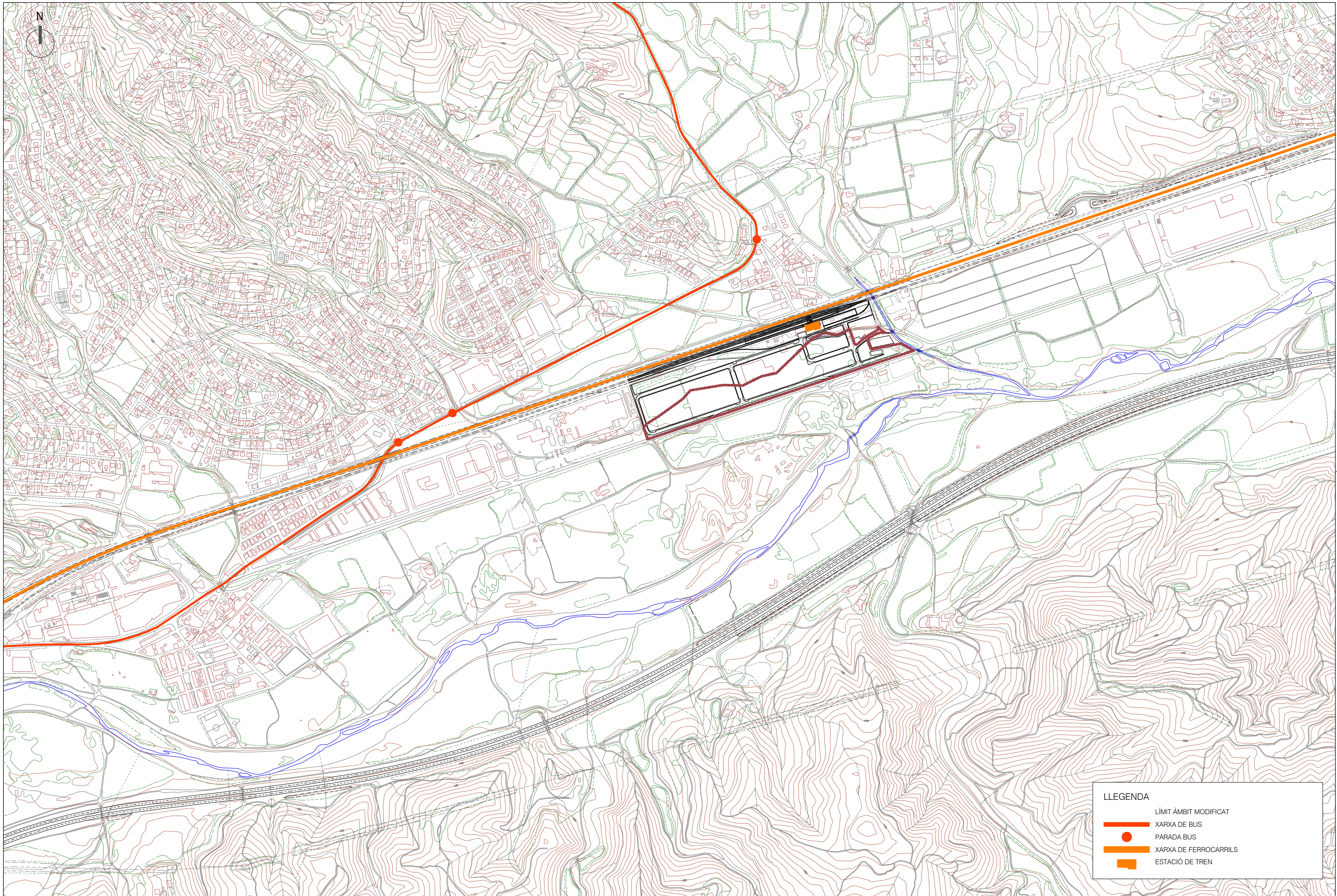
CONSULTOR:

ESCALA A1: 1/1000
 ESCALA A3: 1/2000



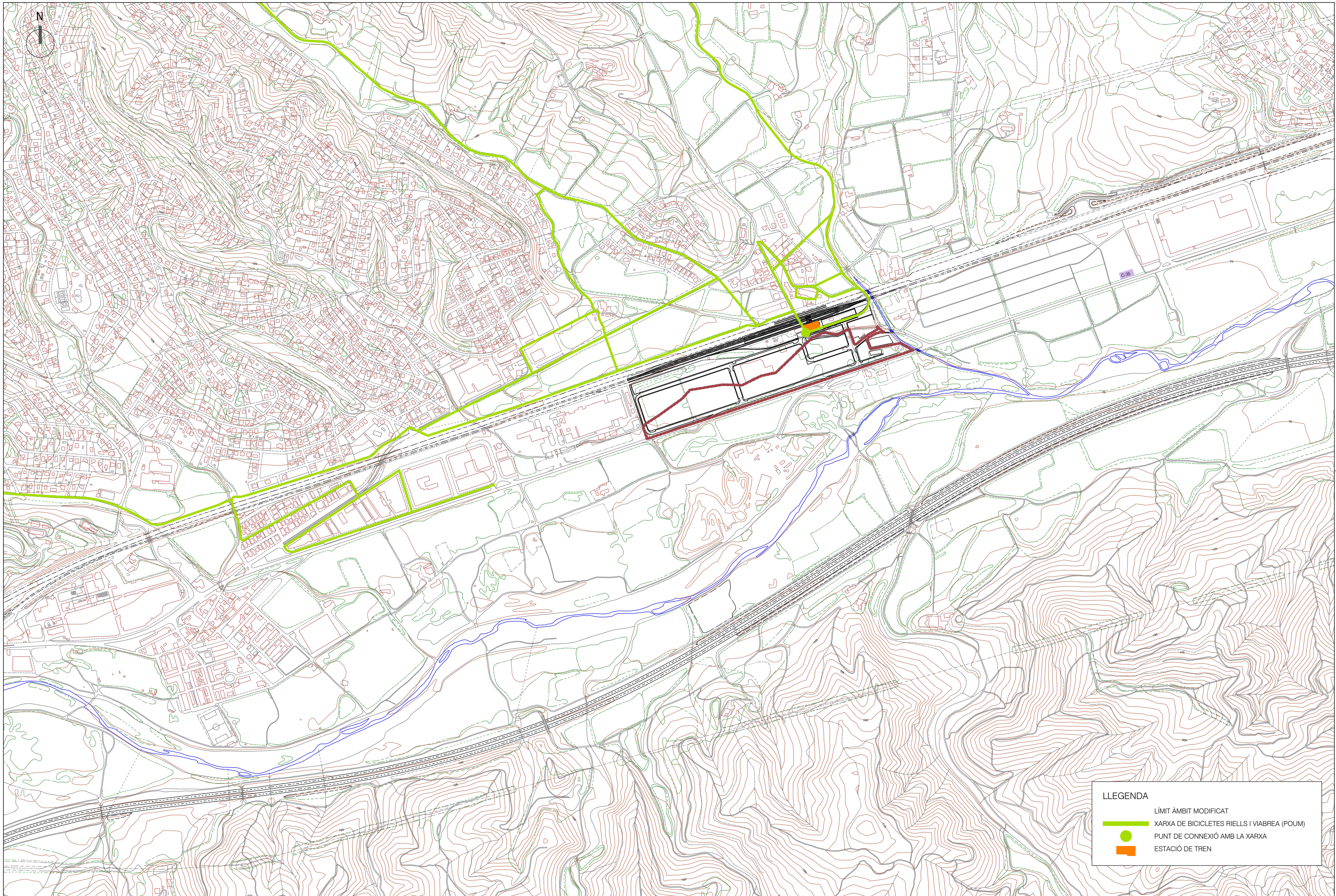
TÍTOL DEL PLÀNOL: **ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS**

DATA: MAIG 2014	N. PLÀNOL: M02
ARXIU: 826_M02_ItinerarisVianants	FULL ... 01
	DE... 01



LLEGENDA

- LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
- XARXA DE BUS
- PARADA BUS
- XARXA DE FERROCARRILS
- ESTACIÓ DE TREN



LLEENDA

- LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
- XARXA DE BICICLETES RIELLS I VIABREA (POUM)
- PUNT DE CONNEXIÓ AMB LA XARXA
- ESTACIÓ DE TREN

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

CONSULTOR:

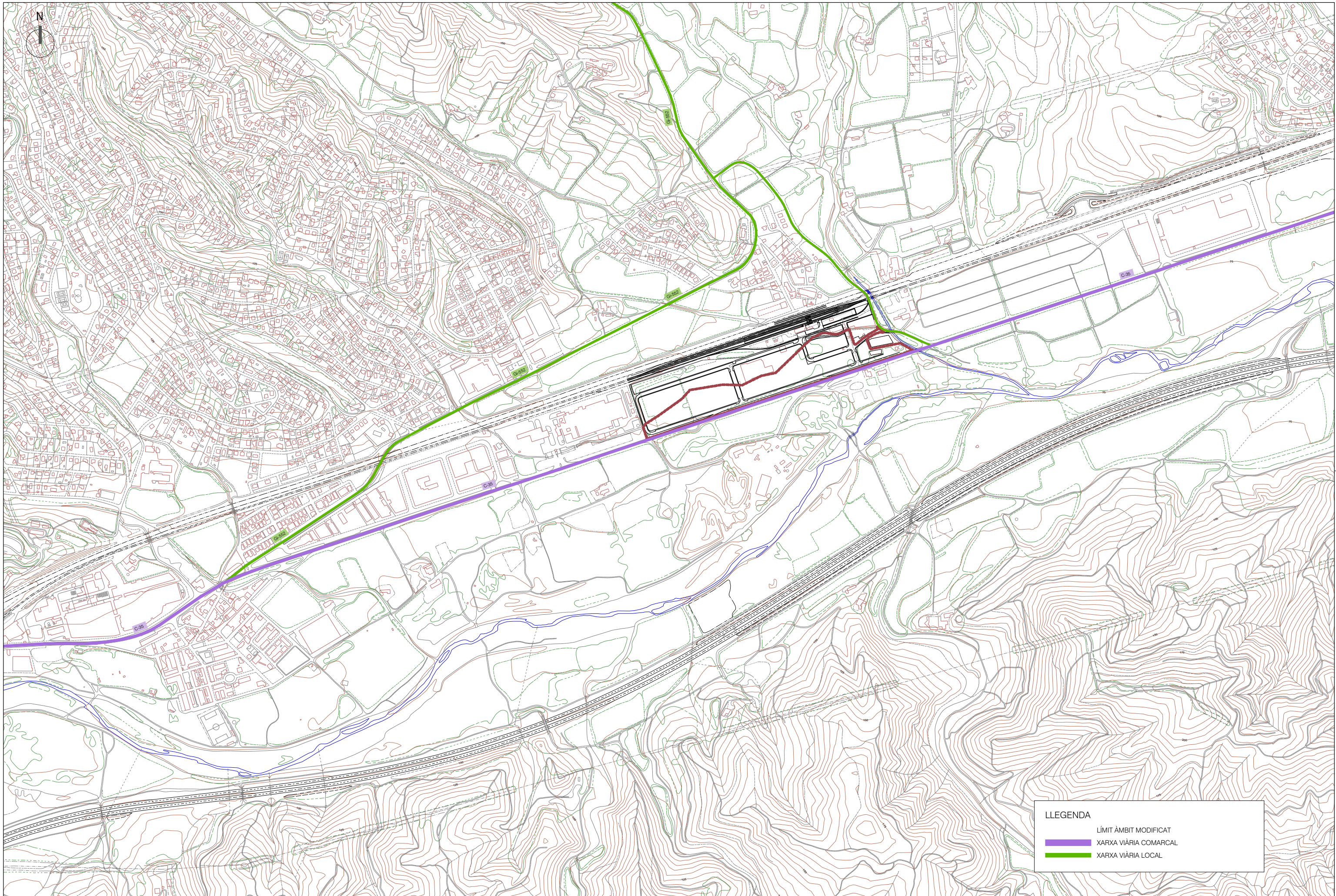
ESCALA A1:
1/5000
ESCALA A3:
1/10000

ESCALA GRÀFICA:
0 50 150 250m

TÍTOL DEL PLÀNOL:
**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA
ITINERARIS PER A BICICLETES**

DATA:
MAIG 2014
ARXIU:
e26_M04_ItinerarisBicicletes

N. PLÀNOL:
M04
FULL ... 01
DE ... 01



LLEGGENDA

- LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
- XARXA VIÀRIA COMARCAL
- XARXA VIÀRIA LOCAL

PROJECTE: **MODIFICACIÓ DEL PGO AL SECTOR DELIMITAT PEL LÍMIT DEL TERME MUNICIPAL DE SANT CELONI I LA CARRETERA C-35**

CONSULTOR:

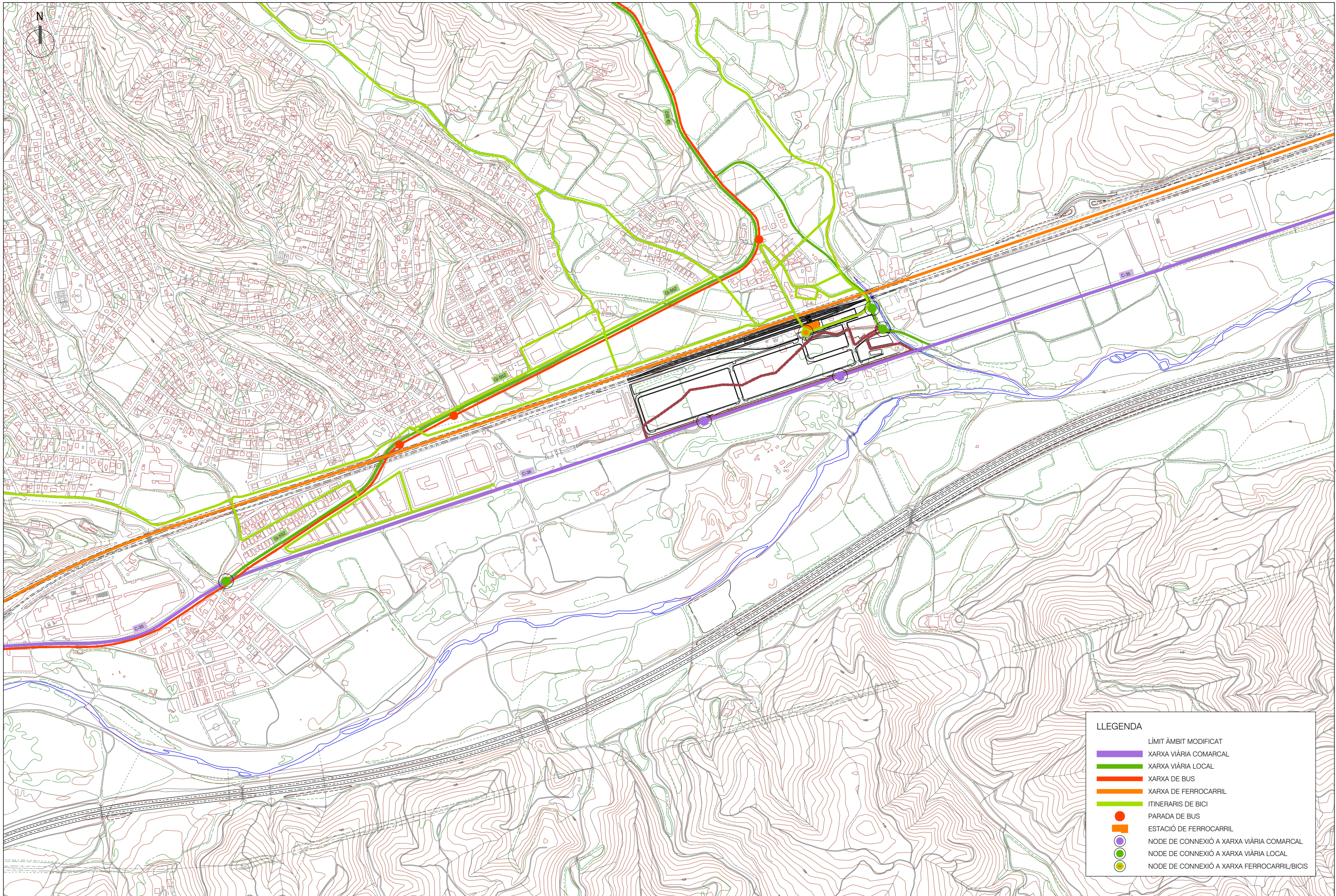
ESCALA A1:
1/5000
ESCALA A3:
1/10000



TÍTOL DEL PLÀNOL:
**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA
XARXA VIÀRIA BÀSICA**

DATA:
MAIG 2014
ARXIU:
826_M05_XarxaViaBasica

N. PLÀNOL:
M05
FULL ... 01
DE ... 01



LLEGENDA

- LÍMIT ÀMBIT MODIFICAT
- XARXA VIÀRIA COMARCAL
- XARXA VIÀRIA LOCAL
- XARXA DE BUS
- XARXA DE FERROCARRIL
- ITINERARIS DE BICI
- PARADA DE BUS
- ESTACIÓ DE FERROCARRIL
- NODE DE CONNEXIÓ A XARXA VIÀRIA COMARCAL
- NODE DE CONNEXIÓ A XARXA VIÀRIA LOCAL
- NODE DE CONNEXIÓ A XARXA FERROCARRIL/BICIS