

Manuel  
Monfort  
Pastor - DNI  
[REDACTED]  
(AUT)

Motiu: Aprovat  
definitivament  
pel Ple del 4 de  
març de 2025  
Data:  
2025.03.20  
14:36:46 +01'00'

## PLA DE MILLORA URBANA SECTOR 110B – GRANOLLERS

NOU FRONT URBÀ A L'AVINGUDA ESTEVE TERRADES I COBRIMENT FERROVIARI

Document per a l'aprovació definitiva FEBRER 2025

INCORPORA LES PRESCRIPCIONS DE LA COMISSIÓ D'URBANISME DE L'ARC METROPOLITÀ DE BARCELONA



Ajuntament de Granollers

**EQUIP REDACTOR:**

**DOCUMENTACIÓ ESCRITA I GRÀFICA**

PERALTA URBANISME S.L.P.  
Jordi Peralta, arquitecte  
Marc Vizcarra, arquitecte

**COORDINACIÓ:**

**SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS**

Àrea de Territori i Sostenibilitat

## ÍNDEX

### **DOCUMENTACIÓ ESCRITA**

0. NOTA PRÈVIA

I. MEMÒRIA INFORMATIVA I DE L'ORDENACIÓ

1. OBJECTE, CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT
2. ESTAT ACTUAL
3. MARC NORMATIU
4. MODEL PLANTEJAT I CRITERIS D'ORDENACIÓ
5. ORDENACIÓ PROPOSADA
6. JUSTIFICACIÓ I LEGAL
7. DESENVOLUPAMENT DEL PLA DE MILLORA URBANA
8. TRAMITACIÓ ADMINISTRATIVA

II. NORMES URBANÍSTIQUES

TÍTOL I. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL

TÍTOL II. PARÀMETRES URBANÍSTICS

TÍTOL III. GESTIÓ URBANÍSTICA

DISPOSICIÓ FINAL

III. PLA D'ETAPES

IV. DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL

V. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA  
INFORME SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

VI. ANÀLISI DE LA MOBILITAT

### **DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

PLÀNOLS DE SERVEIS TÈCNICS

PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

### **ANNEXES**

- I. Certificació titularitat parcel·les
- II. Conveni urbanístic entre l'ajuntament de Granollers i ADIF.

**0. NOTA PRÈVIA**

PLA DE MILLORA URBANA DEL SECTOR 110b

**MODIFICACIONS INCORPORADES AL DOCUMENT APROVAT INICIALMENT EL NOVEMBRE DE 2024**

1. En relació a l'acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Arc Metropolità de Barcelona de data 17 de desembre de 2024 que disposa el següent:

***“Vist l’informe proposta dels Serveis Tècnics, i d’acord amb els fonaments que s’hi exposen, aquesta Comissió Territorial d’Urbanisme de l’Arc Metropolità de Barcelona, acorda:***

1. ***Emetre informe favorable, a l’efecte de l’article 87 del text refós de la Llei d’urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d’agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, sobre el Pla de Millora Urbana 110b de Granollers, promogut i tramès per l’Ajuntament, amb caràcter condicionat al fet que, prèviament a l’aprovació definitiva del document, s’hi esmenin les errades materials detectades indicades a la part valorativa.***
2. ***Indicar a l’Ajuntament que, si al llarg de la tramitació d’aquest Pla s’introdueixen canvis substancials en el document aprovat inicialment, abans de l’aprovació definitiva de l’expedient, aquest s’ha de sotmetre novament a informe d’aquesta Comissió, d’acord amb l’apartat 1 de l’article 87 del text refós de la Llei d’urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d’agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer.***
3. ***Comunicar-ho a l’Ajuntament de Granollers.”***

S’han esmenat les errades materials assenyalades en la seva part valorativa que es transcriuen a continuació:

- ***“A la pàgina 47 de la memòria, a l’esquema d’usos en planta, al primer dels cossos d’habitatge lliure (el següent a continuació del cos d’habitatge protegit situat a tocar de l’estació) encara hi posa en planta “HABITATGES HPO” tot i tractar-se d’acord amb la darrera versió del document d’habitatge lliure.”***

S’ha corregit aquesta referència textual en el plànol que descriu els usos en planta, tant en la memòria com també en el propi plànol o.3.

- ***En general, es troben desavinences entre les mesures dels gàlibos edificatoris màxims dels plànols O.6.1 i O.9.1, i el seu equivalent en les plantes dels plànols de la sèrie O.7, i la resta de documentació del PMU.***

S’han esmenat les desavinences d’aquelles mesures que divergien entre diferents plànols i la resta de la documentació del PMU.

- o ***Plànol O.6.3, cota entre cossos de les unitats 1 i 2 a l’alçat oest (ha de passar de 18,70 a 18,80 m)”***

S’ha corregit aquesta cota.

- o ***“Plànol O.6.3, cota ample cos edifici alt de la unitat 4 a l’alçat est (ha de passar de 25,80 a 26 m).”***

S’ha corregit aquesta cota.

- o ***“Seccions de la pàgina 50 de la memòria.”***

S’ha corregit aquesta cota que estava malament.

- **“Cota edifici llarg de la unitat 3 al model axonomètric de la pàgina 54 de la memòria.”**

S’ha corregit aquesta cota.

- **“Descripció textual de l’amplada del cos edifici sud de la pàgina 55 de la memòria.”**

S’ha corregit les dues errades materials en la descripció textual.

- **“A la pàgina 62 de la memòria, al darrer paràgraf de l’apartat 7.1 relatiu al sistema de gestió, cal substituir la cita a l’article 119 del Reglament de la Llei d’urbanisme (RLU) per la de l’article 119 del TRLU.”**

S’ha esmenat la referència de l’article 119.

- **“A la pàgina 107 de la memòria, just despès del quadre, s’indica que el total de sostre residencial és de 25.068 m<sup>2</sup>st. Aquest valor no coincideix amb el que consta als quadres de les pàgines 51 i 56 de la memòria que és de 25.088 m<sup>2</sup>st.”**

S’ha esmenat la superfície incorrecta per l’assenyalada de 25.088 m<sup>2</sup>st.

**“Per altra banda, en relació amb el contingut de l’apartat “Informe d’al·legacions” del punt 8 de la memòria, recordar el que disposa la segona part del punt 1 de l’article 85 del TRLU, pel que fa, en el cas de plans urbanístics derivats en què la competència d’aprovació definitiva correspon a l’Ajuntament, a la possibilitat de prescindir de l’aprovació provisional.”**

S’ha introduït en l’apartat assenyalat la puntualització pertinent de que l’aprovació definitiva d’aquest planejament derivat correspon a l’Ajuntament i que, per tant, la realització de l’aprovació provisional és prescindible.

2. En relació a l’informe emès per ADIF, aquest acorda el següent:

**6º Otras observaciones**

(...)

**Por coherencia y para favorecer esta futura gestión urbanística es necesario que se maticen las calificaciones en los actuales viales mediante su inclusión en la doble calificación.**

**En este sentido, la calificación de los viales en el ámbito norte es incorrecta, debe planear una doble calificación, con una doble titularidad en las mismas condiciones que el anteriormente descrito.**

(...)

**7º Otras observaciones**

**En consideración a lo expuesto y sin perjuicio del preceptivo informe que deba emitir el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Adif emite informe favorable a la aprobación urbanística del tema relacionado en el epígrafe del asunto, si bien solicita que, con carácter previo a la su aprobación definitiva, se subsane lo referente a la calificación de la vialidad en el ámbito norte apuntado en el apartado 6 y se tenga en cuenta el resto de contenido de dicho apartado.**

**En cualquier caso, la ejecutividad de la futura urbanización quedará supeditada al necesario trámite de reducción de la Línea Límite de la Edificación y a las prescripciones que se establezcan durante la tramitación de la preceptiva Autorización a los proyectos de obras que afecten a las zonas de influencia del ferrocarril, (según se determina en los Artículos 16.1 de la Ley del Sector Ferroviario y del 28 al 33 del Reglamento del Sector Ferroviario).**

***Para ello, antes de iniciar las obras, deberá obtenerse dicha Autorización mediante petición formal dirigida a Adif.»***

S'han esmenat la qualificació de vialitat proposada en l'àmbit nord amb la doble clau (SX/SF), que afecta els carrers Agustí Viñamata i Josep Umbert i Ventura. Aquestes esmenes afecten els d'ordenació, la memòria descriptiva i justificativa i també els quadres de qualificació del sòl.

Referent a la sol·licitud de la reducció del domini públic ferroviari i la distància límit d'edificació, en data 04/02/2025 s'ha procedit a la seva sol·licitud d'acord amb les previsions d'ordenació previstes en el present PMU, i s'ha incorporat a l'article 37 de les Normes Urbanístiques del PMU que per a l'aprovació definitiva dels projectes d'urbanització, serà preceptiva la sol·licitud d'informe previ d'ADIF i disposar de l'autorització de la reducció dels límits del domini públic i el límit d'edificació previstos al PMU.

### 3. En relació altres aspectes introduïts d'ofici:

Es puntualitza que la vista del nou front proposat és "indicativa", tant pel que fa a la descripció de l'arquitectura com a la de l'espai públic (pàg. 16 i 48)

L'ordenació del PMU contempla sistema de doble qualificació d'espais lliures i sistema ferroviari (clau SV/SF) que es situa al subàmbit nord, si bé el document per error en alguns apartats es refereix a aquest sistema com a sistema d'espais lliures, raó per la qual s'ha procedit a corregir l'errada en la seva denominació.

S'esmena una referència no del tot precisa en la llegenda del plànol de descripció dels usos per planta en el que figurava el concepte "comercial" quan en realitat són "altres usos" entre els quals hi ha el comercial (plànol o.6.2).

S'actualitza de totes les caràtules dels plànols la referència al "document d'aprovació inicial" per document d'aprovació definitiva", així com la data febrer de 2025.

Així mateix, s'actualitza el subtítol de portada fent referència a que es tracta del document d'aprovació definitiva de febrer de 2025 i que incorpora les prescripcions de la comissió d'urbanisme.

Finalment, s'han corregit algunes errades ortogràfiques o gramaticals del document.

## I. MEMÒRIA INFORMATIVA I DE L'ORDENACIÓ

## 1. OBJECTE, CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT

### 1.1 Objecte

El present Pla de Millora Urbana (endavant PMU) es redacta per a concretar les condicions generals d'ordenació del sector 110b definit al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers.

El PMU pretén desenvolupar el sector 110b amb una ordenació que ajudi a completar i dotar el teixit urbà en què s'integra, generi nous espais lliures connectors amb els que els siguin adjacents, i aporti nous habitatges (de règim lliure i protegit) la ciutat.

Així mateix, aquest PMU garanteix la vehiculació dels acords i compromisos establerts en el conveni entre l'Ajuntament i ADIF, per a la integració parcial del traçat ferroviari i el desenvolupament urbanístic del sector. En aquest sentit, l'ordenació del sector 110b permetrà assolir dos objectius estratègics per a la ciutat:

- Per una banda la integració parcial del traçat ferroviari, amb el cobriment d'un tram de les vies del tren entre els carrers Agustí Vinyamata i Josep Umbert, millorant l'accessibilitat a peu, la qualitat dels espais públics i la cohesió urbana, ambiental i social de Granollers.
- Per altra banda, la compleció de la façana oest del carrer Esteve Terrades, per a la transformació de l'entorn sud de l'estació de Rodalies.

### 1.2 Àmbit del PMU

L'àmbit d'aquest Pla de Millora són els sòls del sector 110b definit pel POUM, amb una delimitació discontinua situada en l'entorn de l'estació, i sobre del calaix ferroviari a l'alçada del parc de Torras Villà, conformant dos subàmbits. La superfície total del sector 110b és de 29.253,00 m<sup>2</sup>.

El primer subàmbit, el sud, es troba delimitat: al nord amb la plaça Serrat i Bonastre i l'estació actual de Rodalies Granollers-Centre; a l'oest pel carrer Esteve Terrades; al sud per la C-352 i terrenys propietat d'ADIF; i a l'est les vies de tren de la línia Barcelona-Portbou. El subàmbit sud té una superfície de 20.092 m<sup>2</sup>.

El segon subàmbit, el nord, es troba delimitat: al nord amb el carrer Agustí Vinyamata; a l'oest amb el Parc Torras Villà i els espais lliures dels edificis residencials que afronten a la Rambla Josep Tarradellas; al sud amb carrer Josep Umbert; i a l'est amb edificacions i espais lliures del tram sud del passeig de la Muntanya. El subàmbit nord té una superfície de 9.161 m<sup>2</sup>.

### 1.3. Iniciativa del planejament

El present PMU l'impulsa l'Ajuntament de Granollers en compliment del Conveni de col·laboració subscrit entre l'Ajuntament de Granollers i l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries (ADIF) per a la gestió del sector 110b del POUM de Granollers i per a la integració del traçat ferroviari el seu pas per nucli urbà de la ciutat.

### 1.4. Antecedents

El desenvolupament del sector 110b del POUM compta amb següents antecedents:

#### **Conveni pel cobriment parcial de les vies del tren i el desenvolupament del sector 110b**

En data 1 de setembre de 2022, es va publicar al Butlletí Oficial de l'Estat (en endavant BOE) el conveni entre l'Ajuntament de Granollers i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (en endavant ADIF) per a la gestió del sector 110-b del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers (en endavant POUM) i per a la integració del traçat ferroviari al seu pas pel nucli urbà de la ciutat. L'objecte del conveni és concretar els compromisos d'ambdues parts per a impulsar conjuntament el desenvolupament i execució del Sector 110b del POUM de Granollers per a la millora d'integració de la travessera urbana de la línia ferroviària Tarragona- Barcelona-França a Granollers. S'annexa íntegrament aquest conveni (annex II).

L'Ajuntament de Granollers, mitjançant aquest conveni, es compromet a assumir la redacció i tramitació fins a la seva aprovació definitiva el Pla de Millora Urbana del sector 110b (en endavant PMU) d'acord amb

els paràmetres establerts al POUM de Granollers. També s'acorda que el cost d'urbanització del sector, on no s'inclou l'obra civil del cobriment de les vies i de la reordenació de l'estació de Granollers-Centre, ha d'anar a càrrec de l'Ajuntament que recuperarà aquesta despesa a través de l'obtenció d'aprofitament equivalent dins del mateix sector, en els termes que es preveu en el propi conveni.

D'acord amb la clàusula segona, apartat primer, el sistema d'execució a establir en el Pla de Millora Urbana serà el d'expropiació. Per tant, serà necessari tramitar el canvi de sistema d'actuació d'aquest sector.

Per la seva part, ADIF compromet redactar, aprovar i executar, en el termini màxim de 4 anys, el "Projecte Bàsic i de Construcció del cobriment sense modificació de la rasant de vies de les Línies R2/R8 de Rodalies de Barcelona, entre el carrer Josep Umbert i Ventura i el carrer Agustí de Vinyamata, Sector 110-b, i de la reordenació de l'estació de Granollers-Centre, al terme municipal de Granollers (Barcelona)".

### **Projectes d'ADIF vinculats al sector 110b**

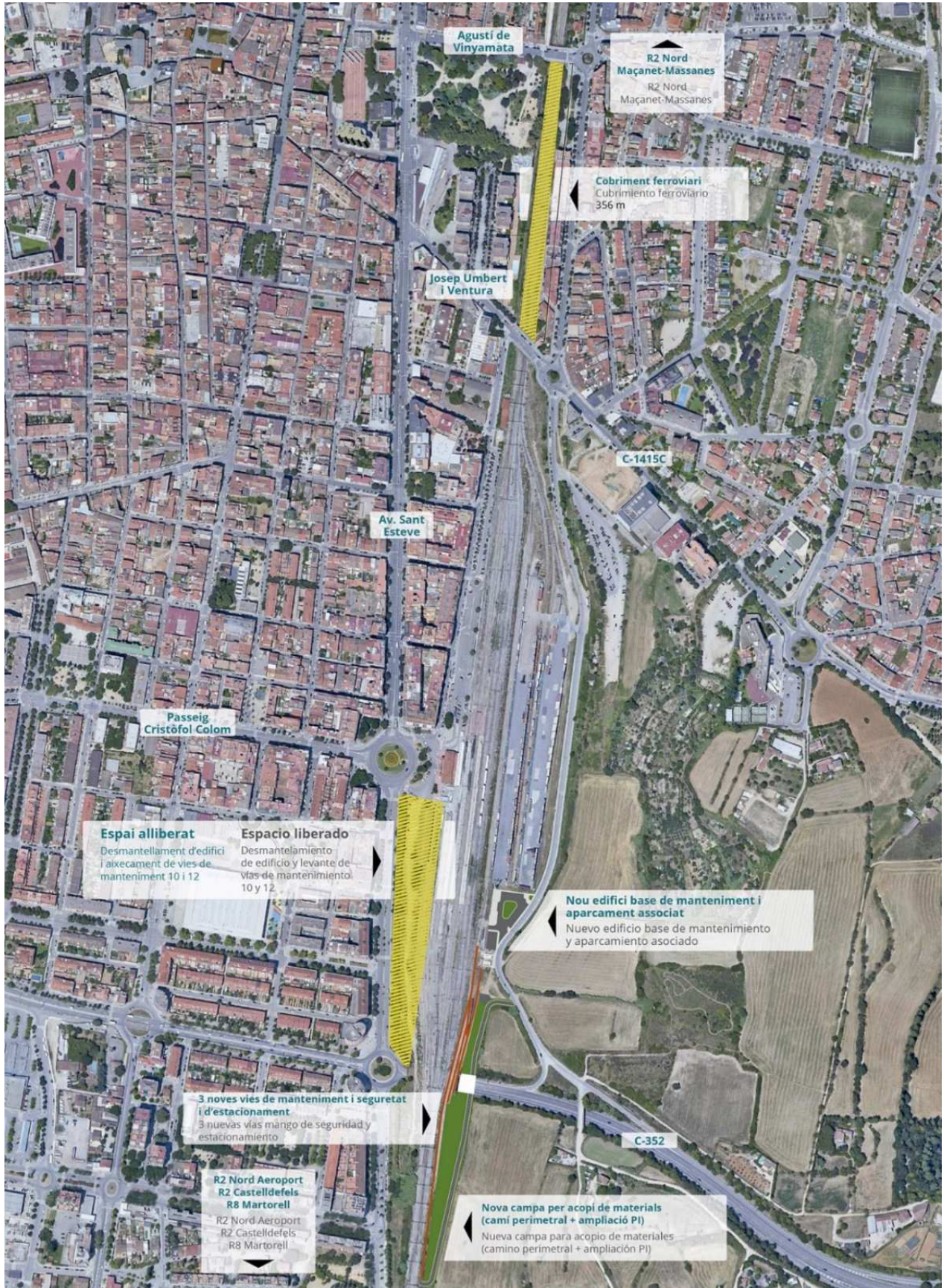
"Proyecto Básico y de Construcción del cubrimiento sin modificación de la rasante de vías de las Líneas R2/R8 de Cercanías de Barcelona, entre la calle Josep Umbert i Ventura y la calle Agustí de Vinyamata, Sector 110-b, y de la reordenación de la Estación de Granollers Centre, en el término municipal de Granollers (Barcelona)".

El projecte està dividit en dues àrees d'actuació:

- Projecte Constructiu de cobriment àmbit sector 110b (gener de 2022)  
Cobriment d'uns 356 metres de longitud, sense modificació de la rasant de vies entre els carrers Josep Umbert i Ventura (estructura 1) i Agustí de Viñamata (estructura 2), al Sector 110-b. El tram objecte d'aquest projecte és el comprès entre les estructures 1 (i l'estructura 2 del traçat ferroviari de la R-2 de Rodalies en l'àmbit del sector 110-B al seu pas pel municipi de Granollers. Consisteix en la construcció d'un fals túnel diàfan, d'un sol buit transversal, amb una única llum per a tot el cobriment capaç d' albergar 4 vies. La coberta ha de ser transitable, preparada per a una càrrega de vehicle rodat i les estructures laterals han de ser tancades per permetre el reblliment fins a cota de cobriment en el futur en totes les zones en què sigui possible.
- Projecte Constructiu de reordenació de l'estació de Granollers Centre (gener 2022)  
Consistirà en la retirada i trasllat de les actuals instal·lacions ferroviàries de manteniment de l'actual platja de vies a una nova campa lateral de 4.478 m<sup>2</sup> i construcció de noves vies. En concret, es desmantellarà l'edifici i les vies de manteniment -número 10 i 12- ubicades dins del sector del 110b al costat de ponent de les vies. Complementàriament es construirà un nou edifici base de manteniment i aparcament associat al costat de llevant de les vies. També en aquest costat es construiran tres noves vies de manteniment, seguretat i estacionament, així com una nova campa per acopi de materials. Aquestes diferents actuacions de demolició, desmantellament i construcció de noves vies i accessos i construccions es contempla per un import de 3,47 milions d'euros.

Ambdós projectes són necessaris per a l'execució del present planejament.

En aquesta imatge es pot identificar l'àmbit del sector 110b en groc i les diferents actuacions ferroviàries previstes per ADIF relacionades directament amb el sector, descrites als paràgrafs anteriors.



Imatge aèria on es situen les diferents actuacions del projecte per a la integració de la xarxa ferroviària a Granollers (font: pàgina web ADIF).

## Planejament aprovat amb anterioritat

La Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Granollers, en sessió del 12 de setembre de 2023, va aprovar inicialment el Pla de Millora Urbana del sector 110b. Durant el termini d'informació pública es va emetre els informes sectorials preceptius, així com es van formular al·legacions per part d'ADIF (únic titular dels terrenys inclosos dins del sector).

A la vista dels informes emesos i les al·legacions presentades, s'ha procedit a redactar el present Pla de Millora Urbana que substitueix l'anteriorment aprovat.

### 1.5. Conveniència i oportunitat

La conveniència i oportunitat en la redacció d'aquest PMU, que desenvolupa el sector 110b del POUM, es fonamenta en la signatura del Conveni entre l'Ajuntament de Granollers i ADIF, a partir del qual ADIF assumeix l'execució prèvia en la seva xarxa que permeten l'execució del sector 110b.

Aquest planejament derivat permetrà la integració de les vies de tren a Granollers, i completar, amb un front urbà edificat, la banda oest del carrer Esteve Terrades, al sud de l'estació.

## I) La necessitat d'integració de les vies de tren a Granollers

### Les vies del tren, una infraestructura de progrés però alhora una fractura urbana

Granollers, capital de la comarca del Vallès Oriental, forma un continu urbà que exerceix de centre d'atracció metropolitana en el conjunt d'una regió de 4 milions d'habitants. És una ciutat compacte i endreçada, originada a partir d'una cruïlla de camins que han nodrit des de sempre el seu mercat fundacional. Traces romanes, medievals i modernes que van aprofitar la geografia de la depressió prelitoral per establir importants vies de comunicació han injectat vitalitat i progrés a la ciutat.

L'arribada del tren el 1854 va potenciar la seva comunicació amb Barcelona, però ja preveia la seva prolongació fins a Girona, que més tard es convertí en internacional. Amb aquesta millora de la seva connectivitat, Granollers va viure un important impuls urbanístic, social i econòmic. Aquestes infraestructures històriques (el mateix tren però també d'altres carreteres històriques) han quedat embegudes pels barris i carrers de la ciutat fruit del seu propi creixement. La seva condició interna ha provocat que es consolidessin com a fractures difícils de suturar. De fet, la traça originària que creuava Granollers era la de l'actual carrer de Girona (anomenat també Esteve Terrades a l'alçada de l'àmbit del present instrument de planejament). L'estació es situava a les portes medievals del llevant de la ciutat, en l'actual parc de Torras Villà. Així, la ciutat va créixer al seu voltant, però va patir també la segregació física que provocaven les seves vies situades en la mateixa cota que la ciutat.

Per esvair aquesta barrera, als anys 60 es va posar en funcionament un nou traçat més a l'est (l'actual) amb una solució atrinxerada respecte els primers relleus de la Serra de Llevant. L'estació antiga va quedar en desús i va crear-se l'actual estació de França situada a la plaça Josep Serrat i Bonastre. Aquesta posició va facilitar molt la creació de diferents viaductes i passos de vianants que han permeabilitat els dos costats de la ciutat. Però el calaix obert seguia oferint una nova fractura amb externalitats que fa temps que la ciutat aspira a integrar.



Fotografies històriques del parc de l'Estació de 1910 i aèria de 1958 (Font: Col·lecció Ajuntament de Granollers)

### Un projecte estratègic per la ciutat de Granollers

Als anys 90 el Pla Estratègic de Granollers va proposar el seu cobriment amb la vinculació de diferents trams en sectors de transformació urbana. Havia de ser un projecte de gran abast i complexitat que encara avui segueix pendent, per les dificultats de les diferents conjuntures econòmiques, i pel finançament via plusvàlues urbanístiques previstes en els sectors i manca de finançament a una escala més gran.

Posteriorment el POUM de Granollers va traduir aquest repte en una proposta urbanística, vehiculada a través de la delimitació del sectors 110b i 110a. Recentment el Segon Pla Estratègic de Granollers, finalitzat el 2016, va ratificar la importància cabdal d'aquest projecte i va actualitzar la situació i els condicionants implicats.

El Pla Estratègic de Granollers l'emmarca dins els projectes en l'àmbit de la millora de la qualitat urbana i generació i millora de l'espai públic urbà.



#### *Projecte 1.2.2*

*Creació d'un nou pol de la ciutat amb el cobriment de la via del tren, el trasllat de l'estació de mercaderies i la reurbanització de l'entorn.*

Els actors implicats en l'execució del projecte (institucions i entitats) són:

- Ajuntament de Granollers
- Ministeri de Foment
- ADIF
- Generalitat
- Propietaris i promotors
- Agents socials i ciutadania

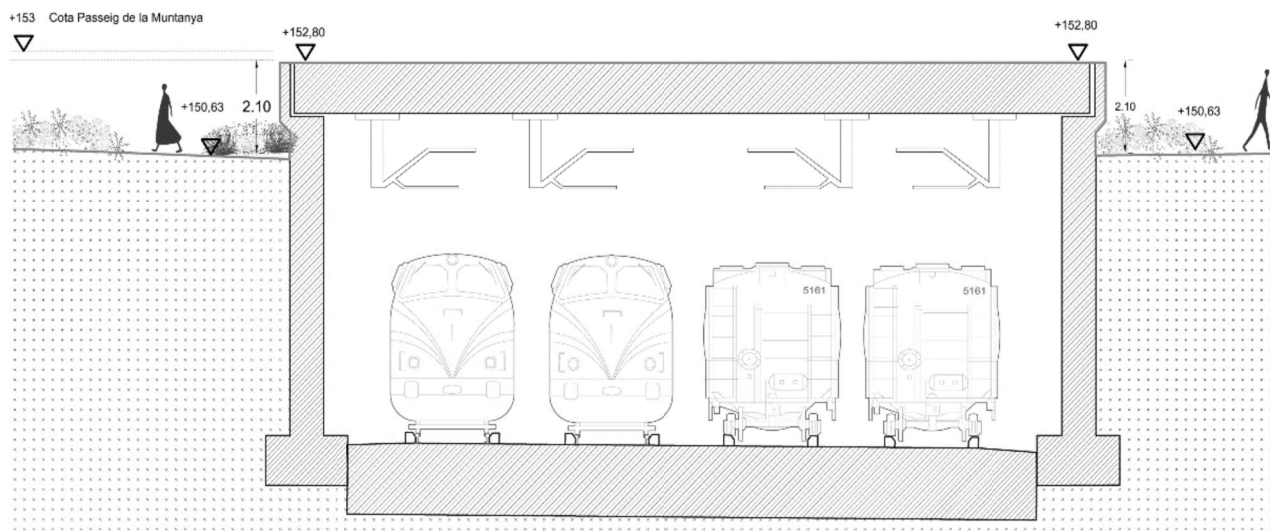
Aquest és un projecte vital en la millora de la segona corona urbana, que s'ha d'aprofitar per ampliar els espais de passeig i per millorar la connexió amb el centre de la ciutat a través del parc de Torras Villà i l'avinguda del Parc. Tota aquesta important transformació urbana hauria de facilitar la intermodalitat dels transports públics urbans i interurbans i crear una nova polaritat en la trama urbana de la ciutat que en permeti guanyar atractiu i millorar la qualitat de vida dels seus habitants.

Els valors associats al projecte són:

- Competitivitat,
- Cohesió territorial
- Sostenibilitat

#### **Conveni de col·laboració entre ADIF i l'Ajuntament per al cobriment de la infraestructura ferroviària**

El conveni entre ADIF i l'Ajuntament reflecteix el compromís per executar el projecte de cobriment. Per fer-ho, és necessari desenvolupar el sector 110b, a través d'aquest PMU, que garanteixi la urbanització de tot l'àmbit i la creació d'una nova façana urbana que millori la qualitat i caràcter central d'un espai per al conjunt de la ciutat. És precisament per aquesta raó que el sector 110b presenta aquesta delimitació discontinua, vinculant el nou aprofitament amb el cobriment de les vies de ferrocarril de l'àmbit possiblement que més se'n pot beneficiar, d'un interès públic inqüestionable.



Secció de la llosa de cobriment corresponent a l'àmbit d'aquest PMU.

## **II) El trasllat de la terminal de mercaderies a La Llagosta.**

L'estació de Granollers també compta amb una terminal de mercaderies just al costat est de la de viatgers, en la qual es carreguen i descarreguen contenidors a les seves vies, formant trens TECO entre d'altres. La proximitat d'aquesta infraestructura, construïda fa més de 25 anys, amb els teixits urbans propers comporta un risc considerable i condicionament altament el desenvolupament dels sectors de desenvolupament urbanístic, com és el cas del 110b. El novembre del 2004, el descarrilament d'un tren que portava productes químics no perillosos va encendre totes les alarmes. L'octubre de 2009, el departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat defensava la supressió de la cèntrica estació de mercaderies de Granollers, per traslladar l'estació de mercaderies a La Llagosta, a l'espai que ara ocupa la terminal de vehicles. El POUM va fer les propostes de delimitació de sectors amb aquest escenari.

El juliol de 2019, ADIF va emetre un informe en el que comptabilitzava per a tot l'estat 117 estacions de mercaderies en desús -segons els paràmetres establerts pel Reglament d'Execució (RE) 2017/2177 de la Comissió Europea. Dins d'aquest grup es troba l'estació de mercaderies de Granollers.

En efecte, com es detalla en els antecedents, tant ADIF com la Generalitat de Catalunya, estan d'acord en impulsar la construcció de la futura estació intermodal de la Llagosta, també anomenada Logis intermodal Vallès. Aquesta ja ha assolit diferents fites com les adjudicacions de les obres, la licitació de l'explotació de la terminal. La previsió que ADIF té per a l'entrada en funcionament és el segon trimestre del 2025. El projecte, que enllaçarà amb la Línia d'Alta Velocitat Barcelona-Frontera francesa, connectarà en ample internacional amb el Corredor Mediterrani i contribuirà de manera decisiva als objectius d'aquest eix de comunicacions, dotant el transport d'una major eficiència, una significativa reducció de les emissions contaminants i la petjada de carboni, una reducció dels costos en l'explotació ferroviària, majors prestacions d'eficàcia i fiabilitat per a les circulacions ferroviàries -inclosa la seva plena compatibilitat amb altres xarxes ferroviàries europees- i temps de viatge més competitius.

Amb aquest canvi, finalment es podrà assolir la reclamació col·lectiva del trasllat de l'estació de mercaderies de Granollers a un altre entorn més segur, per així procedir al seu tancament. Aquesta previsió es constata en el plànol de proposta de xarxa de mercaderies feta pel Departament, on aquesta no hi apareix. Aquest fet que permetrà desenvolupar previsions del POUM com ara l'execució del sector 110b, objecte del present PMU.



Plànol de la xarxa de mercaderies proposada per a la consecució del corredor del mediterrani (Font: Agenda de Promoció del Corredor del Mediterrani)

### **III) Completar el teixit urbà al carrer Esteve Terrades i creació d'habitatge assequible.**

#### **El model del vigent POUM per a l'objectiu de compleció urbana**

Granollers és un municipi amb una configuració territorial que limita les seves possibilitats d'expansió urbana. La posició de la ciutat al fons de la vall del Congost, col·locada al mig de les dues serres -la de llevant i la de ponent-, disposades paral·lelament en direcció nord-sud, ha contingut en gran mesura aquest creixement.

Així, el POUM aposta per reestructurar i adequar la ciutat de Granollers a futures necessitats des del sòl urbà, amb la delimitació de diferents sectors de SUNC en què cal realitzar operacions de rehabilitació o remodelació urbana i/o transformació d'usos, o completar la ordenació del teixit urbà en què s'integren. Sectors que, alhora, preveuen la creació d'habitatge protegit.

Per reforçar la importància de produir l'estructuració, densificació i qualificació urbana cap endins de la ciutat i de manera focalitzada, s'adjunten dos extractes de la memòria d'anàlisi i de la proposta. És a través del desenvolupament de sectors interns, com el 110b, que és possible fer créixer la ciutat cap endins, sobre espais ja antropitzats i que actualment perjudiquen la qualitat urbana, tot millorant la seva integració i encaix territorial. S'adjunten articles de la normativa que expliciten aquesta aspiració:

#### **4.4. Disponibilitat de sòl i sostre**

*S'ha pogut veure que la disponibilitat de sòl és escassa, si es pretén mantenir una determinada qualitat de vida urbana, i fer sostenible el conjunt municipal de sòls urbans i lliures. En canvi, la disponibilitat de sostre resulta encara important, i especialment a les àrees centrals. Es produeix, doncs, una certa contradicció en aquestes àrees, de vialitat escassa i congestionada, però encara amb capacitat notable per a encabir habitatge i activitat. Caldrà, doncs, combinar adequadament vialitat i creixement, de manera que aquest no resulti congestiu, però sense limitar-lo de manera que en resultés una aturada que acabaria redundant en degradació de les àrees centrals.*

## 6. CRITERIS PER A LA REVISIÓ DEL PLA

### 6.2. Criteris generals

A la llum d'aquest criteri fonamental poden enumerar-se els següents:

- a) Reduir la congestió urbana originada per la confluència de factors com l'elevadíssima mobilitat, la gran predominància del transport privat sobre el públic, l'escàs dimensionat de la xarxa viària, la dificultat de l'aparcament, les tensions densificatòries del nucli urbà, i el paper de capitalitat comarcal.
- b) Reforçar, no obstant, aquest paper de capitalitat, potenciant i/o proposant aquells serveis i equipaments diferenciadors, i que redunden en capacitat d'atracció i en increment de la riquesa urbana del municipi.
- c) Millorar la sostenibilitat en les seves vessants del sòl urbà i del sòl lliure, cercant-ne les adequades interconnexions, procurant oferta variada d'habitatge, equipant els diferents sectors del sòl urbà, i potenciant els desplaçaments a peu a través d'un entorn agradable.
- d) Reduir les tensions densificatòries del nucli urbà per a evitar la seva congestió i dirigir la seva conversió en una àrea diversificada en els seus usos, d'elevat valor urbà, i capaç d'admetre notables increments residencials.
- e) Actuar amb la màxima sensibilitat territorial en les transformacions de la classificació del sòl, de manera que siguin justificades tant des de les eventuais necessitats de creixement urbà com des de la defensa del territori no urbanitzat, entès més com un continuum que com a illes agrícoles o forestals.
- f) Cercar la necessària col·laboració amb els municipis veïns -"la ciutat real"- per a resoldre conjuntament els problemes comuns.

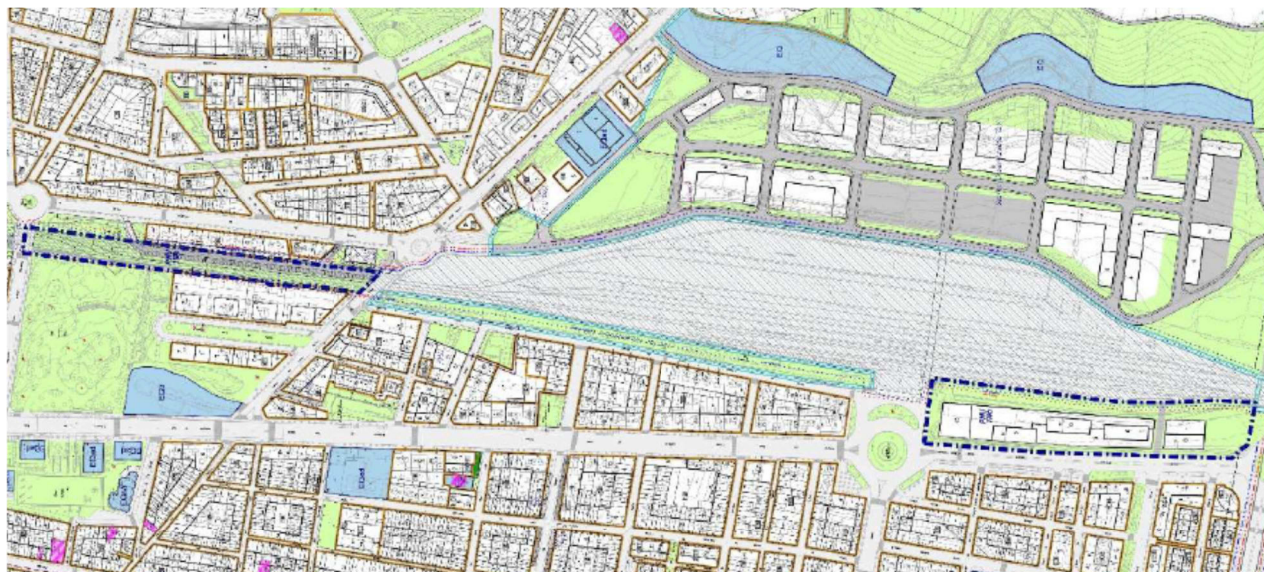
### Una posició estratègica del sector 110b (en els dos subàmbits) per esdevenir estructurant a nivell municipal

La condició lineal del municipi, també de l'àmbit del sector amb una vinculació clara amb l'eix ferroviari, pot servir per articular i reforçar els recorreguts de vianants i dotant aquesta espai de frontissa amb d'un nou protagonisme en la utilització i la percepció de la ciutat. Precisament el tren i el sector 110b es troben en la línia de contacte entre aquests dos sistemes.

Aquesta condició morfològica, juntament amb l'oportunitat d'integració de la barrera infraestructural que es portarà a terme, permet obrir un nou escenari. Un model en el que l'eix ferroviari de la R2/R8, que discorre longitudinalment per l'interior de sòl urbà, quedi relligat transversalment d'una manera més amable i extensiva, però també que sigui capaç de generar un nou sentit longitudinal, d'encadenament de diferents espais verds i passejos. Una nova cremallera verda que col·labori en la cohesió urbana dels teixits de tot l'entorn i que obri una nova referència com eix per al passeig, l'esport, l'esbarjo i la natura pel conjunt de la ciutat.

Aquesta visió o model transcendeix clarament l'abast d'aquest PMU, però el fonamenta pel que fa als seus criteris d'ordenació:

- Subàmbit nord: recosir fractura amb la connectivitat transversal a través del parc Torras Villà.
- Subàmbit sud: completar el teixit urbà a l'entorn de l'estació central per poder materialitzar les previsions del planejament en quant a la creació d'habitatge lliure i protegit, i dotació dels serveis que completin el barri inacabat de Tres Torres en un punt tant neuràlgic com és l'estació de ferrocarril.



Plànol de delimitació i ordenació indicativa del POUM



Vista indicativa (cap al nord) del nou front urbà proposat pel PMU carrer Esteve Terrades (Font: elaboració pròpia)

### Creació de nou habitatge

**Situació:** Granollers és un municipi de 62.950 habitants, en el continu urbà amb els municipis de Canovelles al nord-est i Les Franqueses del Vallès a l'est. Aquesta realitat ens situa més a prop de l'escenari alt de les prospeccions demogràfiques del Pla Local d'Habitatge (PLH) de Granollers per al 2024, i superant lleugerament l'escenari mitjà de 62.809 habitants de la Població projectada (base 2018) de l'Idescat.

D'acord amb les dades del darrer informe de l'INDI\_HAB de la Diputació de Barcelona, al 2023 hi havia en el municipi 25.756 immobles d'ús residencial (segons dades del Cadastre), i atenent a les dades del Cens de població i habitatge (2021), el 67,38% dels habitatges són de propietat i un 25,70% de lloguer (essent el nombre de contractes de lloguer el 62,92% sobre el total d'operacions del mercat immobiliari).

Respecte les previsions del planejament vigent (memòria social redactada del 2006, en un moment de molta expansió que no concorda amb la situació actual), el POUM preveia un sostre d'habitatge (potencial), que encara es troba molt lluny del seu compliment. Posteriorment, el PLH 2018-2023 va preveure que durant la seva vigència, es requeriria de solucions residencials per a entre 3.501 i 5.039 persones per a col·lectius amb dificultat d'accés a l'habitatge, i d'acord amb les dades del recent estudi de l'Incasòl respecte a la necessitat d'habitatge assequible a la ciutat, en l'horitzó 2033, es requeriran de l'ordre de 2.696 nous habitatges principals.

En relació al Pla Territorial Sectorial d'Habitatge de Catalunya (PTSHC), Granollers està inclòs en les àrees de demanda forta i acreditada, amb una previsió de creixement del nombre de llars del sistema urbà molt alt (16,3%).

No obstant, si bé l'evolució demogràfica ha anat a l'alça, les previsions de materialització de sostre residencial (evolució de la construcció d'habitatges) respecte el previst en la memòria social del POUM, es va estancar per les situacions de la conjuntura econòmica que en els darrers anys ha afectat el sector, i ha perjudicat la capacitat d'afrontar l'accés a l'habitatge a la població.

Per tant, la iniciativa del desenvolupament del present PMU és necessària per tal de posar a disposició nous sòls destinats a habitatge assequible, i per tant, amb algun règim de protecció, així com sòl que s'integri al Patrimoni Municipal de Sòl i Habitatge (10%AU) per a aquest mateix objectiu.

Respecte les determinacions de l'article 57.8 del TRLU, el PMU establirà per als sòls d'habitatge de protecció pública, la qualificació genèrica, que permet l'accés a l'habitatge en règim de propietat, arrendament o altre règim de cessió de l'ús. Es tracta d'un sector en què les finques resultants esdevindran de titularitat exclusivament pública (Adif-Ajuntament) i aquesta modalitat (que no exclou el règim d'arrendament) permetrà més flexibilitat en relació a prendre polítiques d'habitatge que puguin respondre a les necessitats i oportunitats de cada moment.

#### Proposta:

La densitat màxima d'habitatges que admet el sector es troba regulat:

- Per una banda, per la fitxa normativa del Sector 110B POUM: 160hab/Ha.
- Article 195 de les Normes Urbanístiques del POUM, pel que fa a la densitat màxima admesa en la Clau 1B: "La densitat màxima per a habitatges en lliure mercat resultarà de dividir el sostre edificable destinat a habitatge del solar entre alineacions i sobre rasant per 85. La fracció igual o superior a 0,50, s'arrodonirà per sobre."
- El que determina la Disposició addicional 24a del TRLU, recentment incorporada a aquest d'acord amb l'article 80.16 de la Llei 3/2023, del 16 de març, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic per al 2023, en què es determina que el nombre màxim d'habitatges protegits que es poden construir en una determinada parcel·la és el que resulti de dividir el sostre edificable per la ràtio de 70 m<sup>2</sup>st.

Atenent a les necessitats de creació d'habitatge a la ciutat, el present PMU esgota la densitat màxima admesa: 85 m<sup>2</sup>st per habitatge lliure, i 70 m<sup>2</sup>st/habitatge protegit. Cal tenir en compte que aquests paràmetres únicament es poden aplicar al subàmbit sud, on es concentra el sostre edificable.

## 2. ESTAT ACTUAL

### **2.1 Entorn**

En l'entorn del subàmbit sud, de l'estació, es troben els barris de Can Bassa, Tres Torres i Sant Miquel en la seva posició limítrof respecte les vies del tren i el relleu. Dins del barri de Tres Torres, el Palau d'Esports de Granollers exerceix un important rol de motor i referent per a la ciutat. A l'altre costat de les vies i l'estació de passatgers de rodalies, es troba la terminal de mercaderies que es preveu traslladar a La Llagosta.

Darrera l'espai ferroviari, la vessant encara agrícola de la serra de Llevant es correspon amb el sector urbanitzable 129 (de 21Ha. de superfície) delimitat pel POUM, encara pendent de desenvolupament. Actualment la transversalitat en aquest punt és inexistente, donada l'amplitud de l'espai ferroviari, amb les andanes i les vies i espais de serveis ferroviaris. Tanmateix, l'Ajuntament contempla, que amb el trasllat de la terminal de mercaderies, es pugui millorar la connectivitat entre el sector 110b i l'altra banda de les vies.

En l'entorn del subàmbit nord, del cobriment, es troben els barris del Centre a ponent i el de Font Verda a llevant. Aquesta relació transversal podria ser molt intensa donada la centralitat de l'àmbit i tots els espais que posa en relació: el parc de Torras Villà, els equipaments de la plaça Josep Barangé, l'accés al casc històric i el carrer Josep Anselm Clavé. És una relació que va quedar tallada pel pas atrinxerat de les vies del tren i únicament és possible superar pels viaductes dels carrers Agustí Viñamata al nord i Josep Umbert al sud.

Cap al barri de Font Verda també hi ha espais verds i equipaments que generen atracció i que es beneficiaran del cobriment de les vies en aquest tram.



Ortofotoplà amb els dos subàmbits inclosos en el sector 110b i aquest PMU (Font: elaboració pròpia)

## 2.2 Descripció de l'estat actual de l'àmbit del PMU

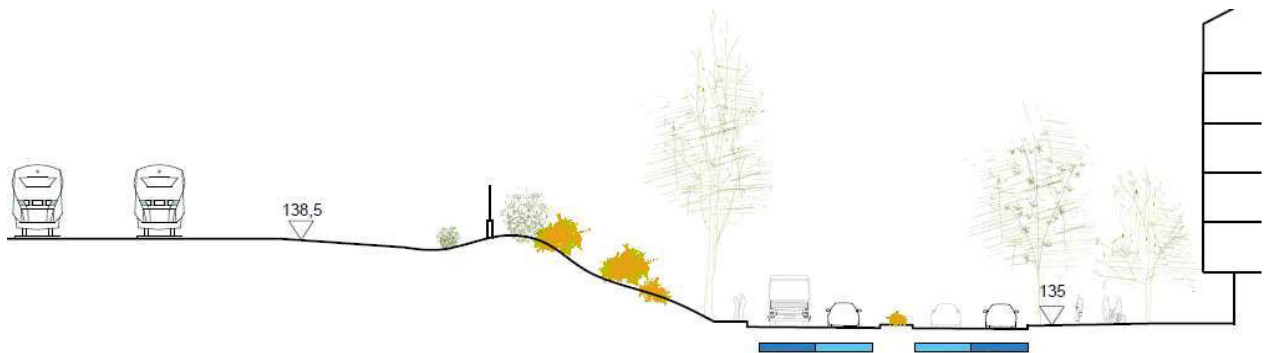
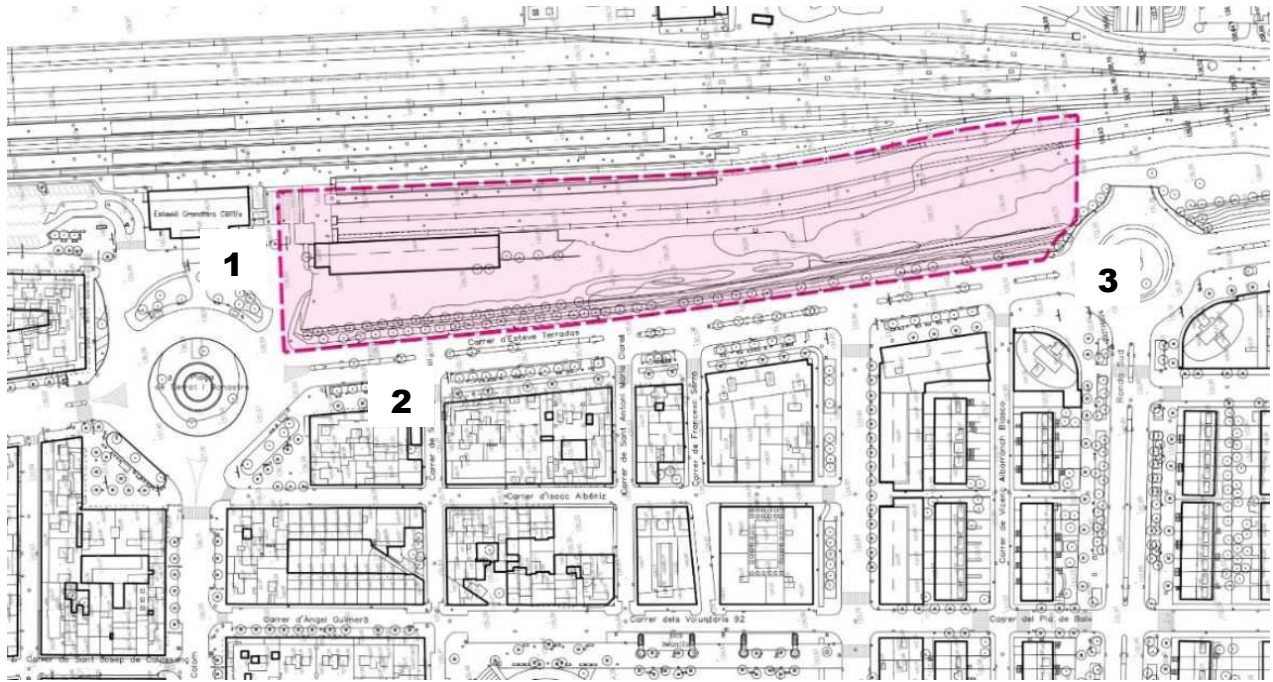
### Subàmbit Sud, situat al sud de l'estació Granollers-Centre

Les dimensions aproximades d'aquest subàmbit són d'uns 65 metres d'amplada i uns 330 metres de longitud. La seva superfície és de 20.092,00 m<sup>2</sup>.

En aquests terrenys actualment existeix una nau vinculada als serveis de manteniment de l'estació i una línia de ferrocarril en desús. El *Projecte Constructiu de reordenació de l'estació de Granollers Centre* elaborat per ADIF preveu el desmantellament d'instal·lacions i edificacions d'ADIF, que l'alliberaran l'espai per a la futura edificació i urbanització d'aquest subàmbit. Es tracten d'actuacions prèvies no incloses en aquest PMU.

A nivell topogràfic, el terreny genera des de la cota de la vorada exterior del carrer Esteve Terrades un talús vegetal per pujar a la cota aproximada de la plataforma ferroviària, amb un desnivell relatiu d'uns 4 metres. Aquest talús compta amb una línia d'arbrat que funciona com a pantalla vegetal entre el aquests espais ferroviaris i la ciutat. En la plaça Josep Serrat i Bonastre, es resol aquest desnivell i es produeix l'accés a aquest espai de manteniment i aparcament per a treballadors d'ADIF.





Fotografia aèria, plànol topogràfic i secció del subàmbit de l'entorn de l'estació (Font: elaboració pròpia)

### 1. Plaça de Josep Serrat i Bonastre

La plaça de l'estació és un espai urbà força ben delimitat però amb una funcionalitat molt centrada en el trànsit rodat, pel transport privat i pel públic. Morfològicament l'espai públic es formalitza com una gran rotonda amb una mitja lluna que permet generar un espai d'aturada per autobusos, taxis i càrrega i descàrrega. Hi ha vegetació ornamental vinculada als diferents parterres, però l'espai pel vianant es limita a un seguit de voreres relativament estretes per la gran afluència de persones que accedeixen a l'estació a peu o en bicicleta.



## 2. Carrer Esteve Terrades

Aquest tram de carrer es correspon amb la part sud de l'eix longitudinal que travessa la trama urbana de Granollers: carrer Girona – Av del Parc – Sant Esteve – plaça Serrat i Bonastre, en què es situa l'estació central de ferrocarril, i el carrer Esteve Terrades. Just a continuació de l'estació, aquest eix queda incomplet per la banda oest fins a l'espai ferroviari. La presència d'arbrat és important a banda i banda, així com la gran vorera sobre la que es recolza el front existent. En l'altre costat, ja dins del sector del PMU, una línia de pollancre i altres espècies d'un port important, es situen en el peu d'un talús que genera la plataforma artificial que s'ha utilitzat fins ara com espai tècnic de manteniment.

Aquest espai antròpic és el que el PMU posa en joc i que pretén capgirar per tal de completar el teixit urbà en un entorn tant nodal com és el de la principal estació de ferrocarril de la ciutat amb el desenvolupament d'un front edificat de manera simètrica al de l'altra banda del carrer.



## 3. Ronda Sud

En el límit sud del subàmbit, es localitza la C-352 en la rotonda que es genera en la cruïlla amb el carrer Esteve Terrades. A través d'un pas inferior sota les vies del tren, aquesta via connecta l'AP7, la C60 i la C17, funcionant també com a ronda urbana pel sud de la ciutat de Granollers. Destaquen en aquest punt, la presència de les dues torres el·líptiques i de 10 plantes, que formalitzen aquesta porta d'entrada viària a la ciutat.

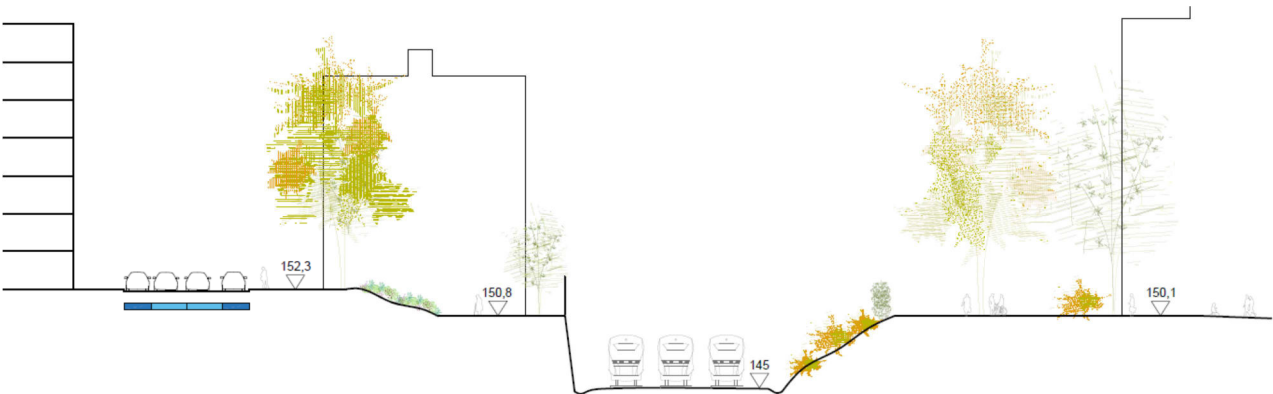
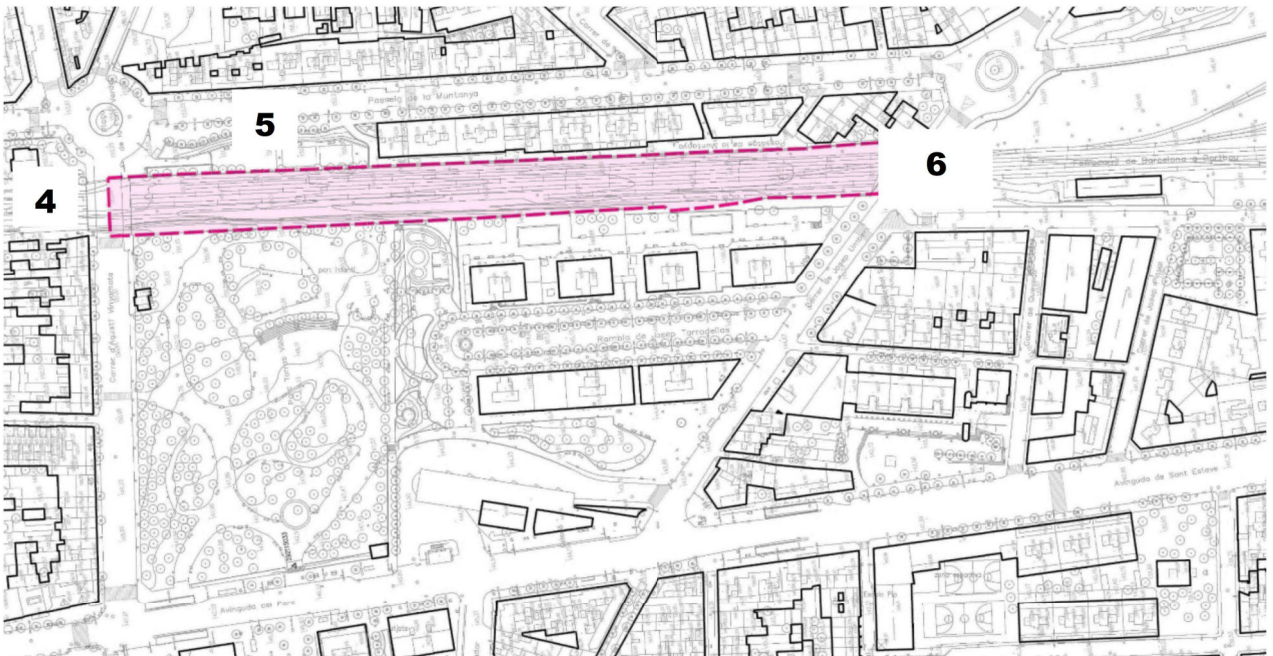


## Subàmbit nord, situat entre el carrer Agustí Vinyamata i el carrer Josep Umbert

Les dimensions aproximades d'aquest subàmbit són d'uns 25 metres d'amplada i uns 370 metres de longitud. La seva superfície és de 9.161,00 m<sup>2</sup>.

Els terrenys inclosos en aquest subàmbit es corresponen amb les pròpies vies de tren i mitjançant l'execució del "*Proyecto Básico y de Construcción del cubrimiento sin modificación de la rasante de vías de las Líneas R2/R8 de Cercanías de Barcelona, entre la calle Josep Umbert i Ventura y la calle Agustí de Vinyamata, Sector 110-b, y de la reordenación de la Estación de Granollers Centre, en el término municipal de Granollers (Barcelona)*", es crearà una plataforma que el sector 110b haurà d'urbanitzar.

En concret, la plataforma de les vies es situa aproximadament a una cota relativa 7 metres per sota dels dos viaductes que les creuen. En la resta de vores, la cota és variable situant-se en la majoria de casos per sota d'aquesta alçada. Aquest fet condicionarà la integració del calaix previst per realitzar el cobriment, ja que la cota d'aquest quedarà per sobre de la cota dels espais públics de l'entorn.



Fotografia aèria, plànol topogràfic i secció tipus del subàmbit del cobriment (Font: elaboració pròpia)

#### 4. Carrer Agustí Viñamata

Carrer que travessa les vies del tren situat al nord del subàmbit i que connecta el centre històric a través del carrer Sant Roc a ponent i que es bifurca amb els carrers Josep Carner i Carles Riba en el sentit

llevant. El carrer creua les vies del tren amb un viaducte que permet percebre directament la fractura que suposa la trinxera ferroviària i evidenciar la potència del cobriment que es podrà dur a terme fins el carrer Josep Umbert i Ventura.



### 5. Passeig de la Muntanya

Carrer que limita longitudinalment a llevant amb les vies del tren, en el tram en el que el cobriment podria generar una continuïtat total amb el Parc Torras Villà. Entre el carrer i la trinxera ferroviària hi ha la plaça de la Font Verda. En realitat aquesta plaça és una agregació d'un seguit d'espais petits situats a una cota inferior respecte el carrer. S'hi s'accedeix amb unes rampes i inclouen pistes de petanca i espais d'estada.



### 6. Carrer Josep Umbert i Ventura

Aquesta és una altra de les vies històriques, que connectava radialment el casc antic amb altres nuclis, i que esdevingué la principal via d'accés al municipi en el segle XX. La C-1415 pren un caràcter molt més urbà, per infiltrar-se en el centre i saltar les vies del tren amb un viaducte diagonal.

Aquest segon viaducte tanca l'àmbit de cobriment sud i permet imaginar com les imponents façanes residencials que es van materialitzar a banda i banda podrien comptar amb un espai públic a la seva escala, tot garantint la circulació de persones i bicicletes en sentit longitudinal nord-sud.



## 2.3 Estructura de la propietat del sòl

D'acord amb el certificat emès per ADIF i que s'adjunta com Annex, la totalitat de la propietat dels terrenys compresos en aquest PMU corresponen a ADIF.

## 2.4 Serveis existents

L'àmbit del PMU no compta amb els serveis urbanístics bàsics, raó per la qual correspon al Projecte d'Urbanització la definició de les actuacions necessàries per dotar els futurs solars dels serveis bàsics.

Tal i com es grafien als plànols dels serveis existents de l'entorn, els punts de connexió dels diferents serveis es troben en els límits del sector.

## 2.5 Característiques geològiques de l'àmbit

Les característiques naturals estan detallades en l'informe ambiental d'aquest PMU, incloent també els riscos naturals i geològics. En els plànols d'informació queda recollida la geomorfologia del territori on s'ubica el sector.

L'àmbit coincideix linealment amb el samontà topogràfic que es genera amb el plegament de la plana fluvial i la serra de llevant. Aquesta trobada entre dos sistemes territorials diferents es manifesta també en dos geologies diferents. En el costat de ponent, just fora del sector, trobem la terrassa fluvial, graves, sorres i lutites provinents del Plistocè superior (Qt3). En canvi, en el costat de llevant, ja dins del sector, trobem argiles, gresos i conglomerats, provinents del Serraval·lià – Vallesità (NMag).

Aquesta condició geològica no fa preveure un risc o característiques negatives destacables de cara a la implantació dels usos proposats pel POUM i que aquest PMU ordena.

## 2.6 Anàlisi de riscos

### **Riscos naturals:**

L'àmbit del planejament no es troba afectat per cap zona inundable, i per tany, no és necessari establir cap condicionant ni limitació en relació a aquest risc. En l'àmbit del pla no es localitza cap altre risc natural significatiu..

### **Riscos tecnològics:**

- Risc químic en establiments industrials

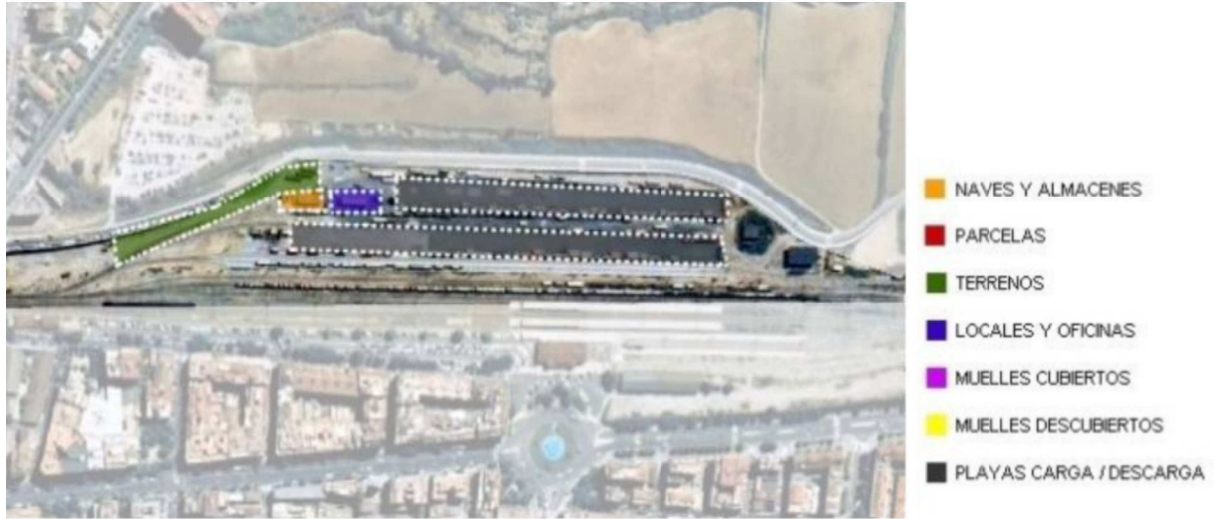
El risc derivat de la presència de substàncies perilloses en establiments industrials es desenvolupa al Pla PLASEQCAT. En base a l'anàlisi de risc del PLASEQCAT, la *Resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dona publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió de riscos de protecció civil*, estableix unes zones al voltant dels establiments industrials on s'imposen limitacions i/o condicionants a l'hora d'implantar nous elements vulnerables:

- Zona de control d'elements vulnerables compatibles: integra dues subzones: Zona d'intensitat límit a l'exterior (ZILE) i Zona d'indefensió envers l'autoprotecció (ZIEA).
- Zona de control de la vulnerabilitat i del creixement màxim: integra la Zona de confinament General (ZCG).

Pel que fa al risc químic es establiments industrials que manipulen substàncies perilloses, els desenvolupaments urbanístics i les previsions d'implantació de nous elements vulnerables a l'interior de les zones definides per a aquest risc, és a dir, ZIEA, ZILE, i ZCG han de complir amb els condicionants especificats als punts 4.3, 4.4 i 4.5 respectivament de l'Annex A de la IRP 971/2010, així com les excepcions especificades en el punt 4.6.

Segons les darreres dades disponibles de la Direcció General de Protecció Civil (en endavant DGPC), l'àmbit del planejament es troba afectat per les zones d'afectació ZIEA\* per risc químic, derivada de la presència de l'estació de mercaderies perilloses.

\*La ZIEA és la franja definida per la DGPC i que es defineix com la franja de seguretat necessària per assegurar la capacitat d'aplicació de les mesures d'autoprotecció per part de la població, en base a la proximitat al focus d'emergència, temps de resposta i efectes possibles. La distància d'aquesta franja depèn de les substàncies presents a l'establiment i es mesura al voltant del seu perímetre.



Plànol de la ubicació actual dels serveis de mercaderies (Font: pàgina web d'ADIF)



<p>Escala 1:7.000 ETR589</p> <p>0 50 100 150 200 m</p>	<p><b>Tipus zona</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">○</span> Zones alerta (PLASEQCAT)</li> <li><span style="color: red;">○</span> Zones intervenció (Zones confinament general)</li> <li><span style="color: yellow;">○</span> Zones indenfensió autoprotecció</li> </ul>	
--	--	--

Afectació per risc químic (Font: Subdirecció General de Programes en Protecció Civil)

L'afectació per ZIEA per risc químic que afecta actualment la totalitat de l'àmbit sud del sector, i de forma puntual el subàmbit nord, respon a la presència de l'estació de mercaderies perilloses que ADIF encara té funcionant a la banda est de l'estació.

En aquesta situació, i donat que l'objecte del present planejament és la **compleció del nucli urbà** (desenvolupar el front est pendent del tram del carrer Esteve Terrades per dotar i completar els usos existents a l'entorn de l'estació), resultaria d'aplicació la limitació de l'increment de la vulnerabilitat en un 5% de la població, i en tot cas, sense que aquest increment suposés en valor absolut més de 500 persones (art. 4.6.1.A de l'Annex A de la IRP/971/2010).

Ara bé, com ja s'ha indicat en la memòria, aquesta terminal està previst que es desmantelli i es traslladi, durant el segon semestre del 2025, a la Llagosta (on les obres ja estan en curs), i aquest condicionant està establert també en el Conveni subscrit amb ADIF per al desenvolupament d'aquest sector.

El desmantellament de la terminal, element generador del risc, està lligat intrínsecament i de manera prèvia al desenvolupament efectiu de les previsions d'edificació del PMU en el subàmbit sud, en tant que:

- La totalitat dels terrenys afectats pel Pla de millora són de titularitat d'ADIF, de qui depèn i ja promou el trasllat de la terminal de mercaderies.
- Part de la infraestructura de l'estació de mercaderies es troba dins de l'àmbit sud del PMU 110b, i per tant, no és possible executar les previsions del planejament fins que no es produeixi el desmantellament d'aquestes instal·lacions (inclòs en el Projecte Constructiu de reordenació de l'estació de Granollers Centre de gener 2022).

Atenent al que s'ha exposat, **s'estableix normativament un Pla d'Etapes per al Pla de millora urbana 110b, de tal forma que l'execució efectiva del sector estigui condicionada al trasllat de l'estació de mercaderies perilloses.**

- Risc químic en el transport de mercaderies perilloses

El risc derivat del transport de mercaderies perilloses (MMPP) per carretera i ferrocarril es desenvolupa al pla TRANSCAT. En base a l'anàlisi de risc del TRANSCAT, la *Instrucció tècnica de la DGPC relativa a l'elaboració dels informes sobre les condicions mínimes que han de complir els nous desenvolupaments urbanístics a ubicar dins de les zones identificades com de risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril* (en endavant ITMP), estableix condicionants a la planificació urbanística definint unes Zones d'Indefensió (ZIF) a les quals es limita la implantació d'activitats.

Pel que fa a l'aplicació de la ITMP en les figures de planejament, l'article 2 disposa:

«2. Àmbit d'aplicació.

(...)

2.2. Figures de planejament afectades:

Així mateix les figures de planejament afectades són les següents:

- a) L'aprovació, la modificació i la revisió del planejament urbanístic general.
- b) L'aprovació, la modificació i la revisió del planejament derivat amb planejament urbanístic general no informat prèviament per la Direcció General de Protecció Civil, així com aquell planejament derivat que hagi superat el seu pla d'etapes o, en el seu cas, els terminis establerts en el programa d'actuació urbanística municipal.
- c) Els plans, programes i projectes pels quals es sol·liciti informe d'acord amb l'establert a la legislació ambiental i urbanística aplicable (actualment la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer).

**Aplicació dels condicionants segons el tipus de sòl:**

a) Quan el planejament afecti sòl urbà consolidat, els condicionants de la Instrucció Tècnica només s'aplicaran als elements especialment vulnerables.

b) Quan el planejament afecti sòl urbà no consolidat (SUNC), es tindrà en compte el següent:

- En cas d'àmbits ubicats en SUNC a l'interior de teixit urbà en què el planejament tingui per objecte completar el teixit urbà o bé acomplir operacions de rehabilitació i de reforma interior, els condicionants només s'aplicaran als EMV.
- En el cas d'àmbits ubicats en SUNC a l'exterior del teixit urbà que suposen una extensió del mateix en zones de risc, els condicionants s'aplicaran a EV i EMV.

c) Quan el planejament afecti sòl urbanitzable o no urbanitzable, els criteris de la Instrucció Tècnica s'aplicaran als elements vulnerables i molt vulnerables.

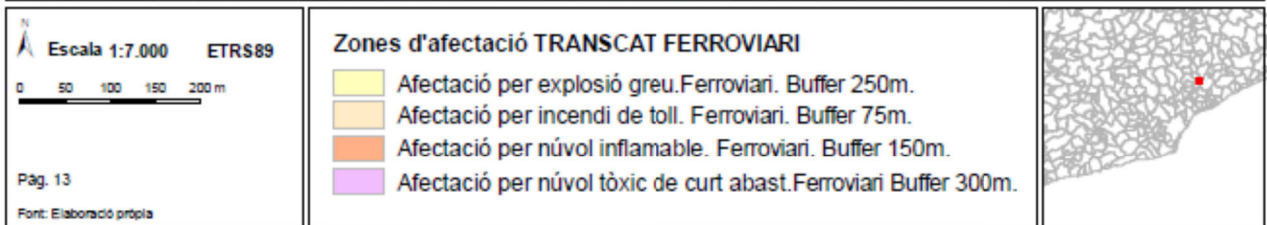
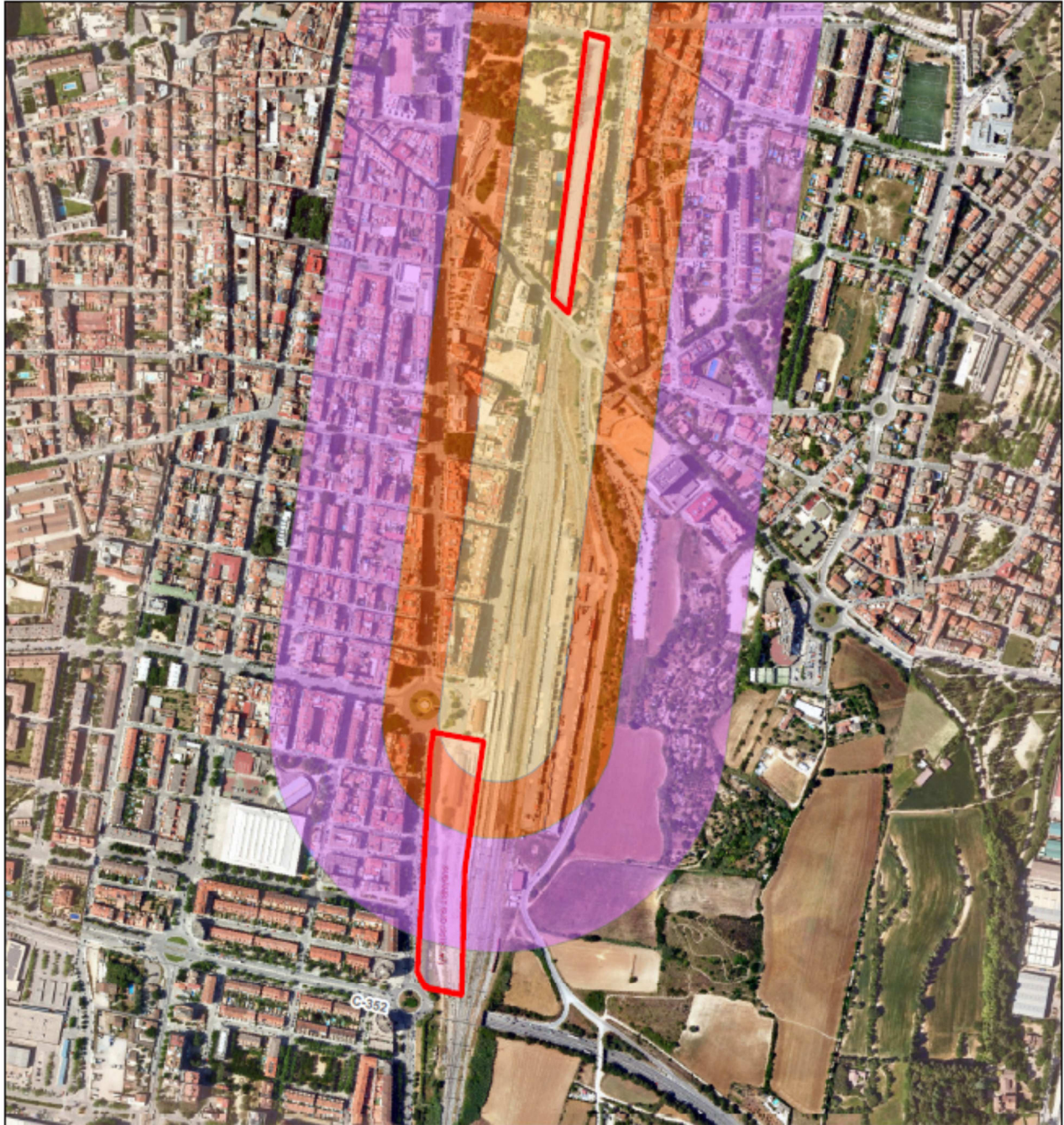
(...)

Com queda acreditat en el present document, el Pla de Millora Urbana 110B de Granollers, **és un àmbit de SUNC a l'interior de teixit urbà en què el planejament té per objecte completar aquest teixit.**

Per això, atenent al que disposa l'apartat 2.2 de la Instrucció tècnica de la DGPC, de data 2 d'abril de 2019, relativa a l'elaboració dels informes sobre les condicions mínimes que han de complir els nous desenvolupaments urbanístics a ubicar dins les zones identificades com de risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, **els condicionants per a la implantació d'usos i activitats en el sector de planejament, només correspon aplicar-los als EMV<sup>1</sup>,**

<sup>1</sup>EMV: Element especialment vulnerable o molt vulnerable: Element que aglutina població especialment sensible exposat a patir danys d'intensitat superior als danys que patiria un element vulnerable davant el mateix perill. Es considera població especialment sensible les persones malaltes, els infants, les persones de la tercera edat, les dones embarassades, persones amb mobilitat reduïda i altres que pugui definir el grup sanitari. S'inclouen dintre aquest apartat **els hospitals, centres sanitaris, centres educatius o aquells quin objectiu principal sigui acollir població especialment sensible**. També s'inclouen dins d'aquesta categoria els equipaments a l'aire lliure que per les seves dimensions físiques permetin acollir més de 15.000 persones, en el cas de nous equipaments, o que incrementin la seva capacitat en més de 15.000 persones pels equipaments ja existents.

En conseqüència, s'estableix en les Normes urbanístiques del present Pla de millora, la limitació d'usos relativa a la exclusió de la possibilitat d'implantar EMV dins l'àmbit de la ZIEA:



Afectació per zones d'indefensió en el transport de mercaderies perilloses (Font: Subdirecció General de Programes en Protecció Civil)

De conformitat amb la IRP/971/2010 i la instrucció ITMP, les consideracions que s'hi contempen no s'apliquen a les situacions existents o els desenvolupaments ja executats. Alhora que, per a qualsevol afectació o modificació del focus del risc (com serà el desmantellament de l'estació de mercaderies perilloses prèvia al desenvolupament del PMU), requerirà d'una nova avaluació.

### 3. MARC NORMATIU

#### 3.1 Marc Jurídic

El present document ha estat formulat de conformitat amb l'ordenament jurídic vigent en matèria urbanística:

Legislació catalana:

- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat parcialment per la Llei 3/2012, del 22 de febrer (en endavant TRLU).
- Decret 305/2006 de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, modificat parcialment pel Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística (en endavant RLU).

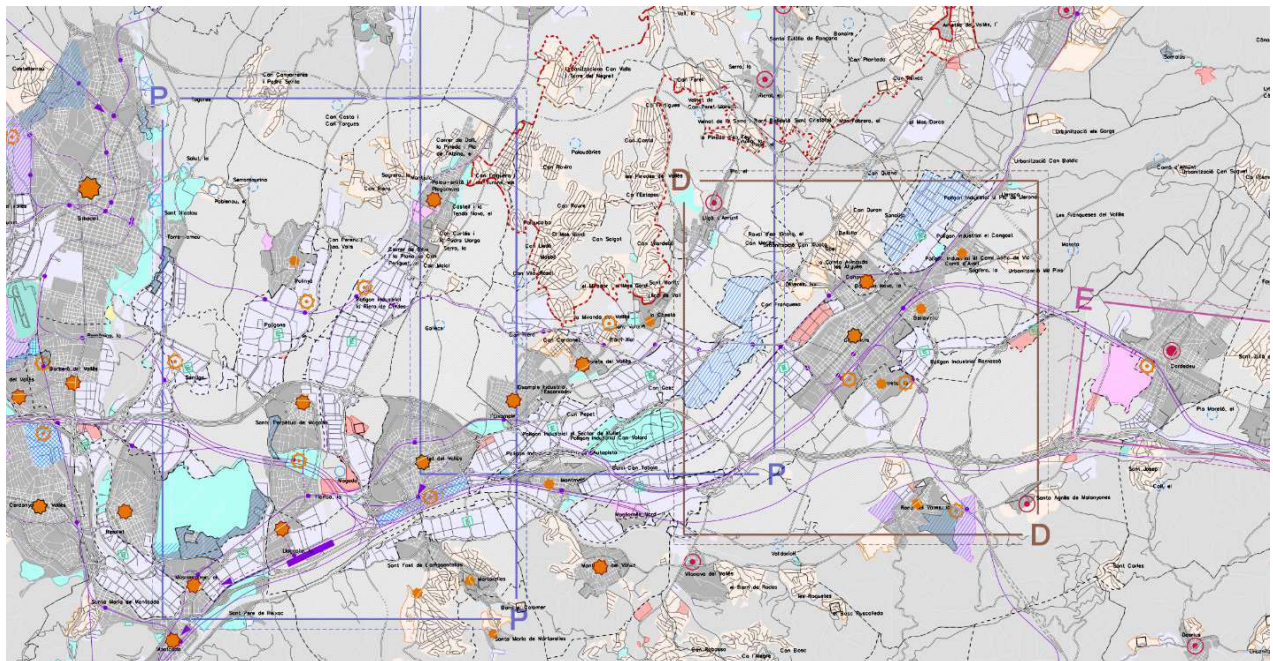
Legislació estatal:

- Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana.
- Llei 38/2015 (LSF'15), modificada per la Llei 26/2022 (MLSF'22), de 19 de desembre, del sector ferroviari (LSF'15).

La normativa sectorial que pot afectar l'àmbit del PMU es troba recollida a l'apartat 3.4.

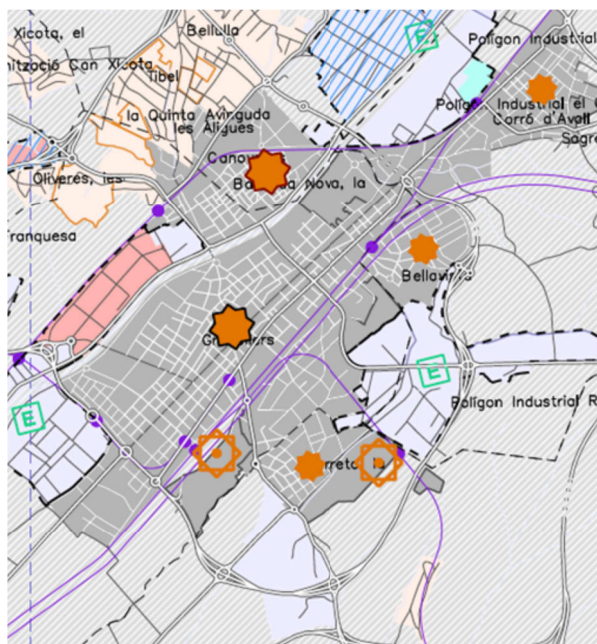
#### 3.2 Planejament territorial

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (d'ara endavant PTMB) aprovat definitivament el 20 d'abril de 2010, inclou el municipi de Granollers dins d'una àrea urbana de desenvolupament nodal que engloba tant Granollers com el seu entorn. Aquesta àrea s'ha de desenvolupar amb un futur Pla director urbanístic (PDU del Baix Congost). El continu urbà intermunicipal de Granollers el conforma el centre urbà i les seves extensions.



Fragment plànol estructura nodal del territori del PTMB (Font: PTMB)

D'acord amb l'article 3.6 de les Normes d'ordenació territorial (NOT), per als centres urbans, els Plans urbanístics han de preservar el caràcter i les funcions urbanes d'aquestes àrees i els han de potenciar, especialment en aquells casos en què siguin referents urbans d'àrees especialitzades de caràcter residencial i/o d'activitat econòmica.



Alhora, puntualment a l'entorn de l'estació, el PTMB preveu una estratègia de nova centralitat urbana. Aquest fet implica el reconeixement de la nova peça urbana que, per les seves condicions d'accessibilitat global poden assolir un paper de centre urbà.

D'acord amb l'article 3.10 de les NOT, cal desenvolupar aquestes àrees amb la previsió d'equipaments públics i serveis d'escala superior a la local, que siguin complementàries, contigües i integrables amb els teixits urbans existents i amb un bon nivell d'accessibilitat amb el transport públic d'alta capacitat de les xarxes existents o proposades per el PTMB. Alhora, i per a garantir aquests objectius, s'estableix que en aquests àmbits, es fixi un coeficient d'edificabilitat mínim de 0,60.

El PMU 110b es situa adjacent a aquest àmbit de nova centralitat a potenciar. No obstant, i com s'ha constatat, compta amb limitacions derivades pel risc de transports de mercaderies perilloses actuals (per la proximitat a l'element generador del risc), una ajustada configuració geomètrica, objectius predeterminats d'ordenació, i una gestió complexa que impedeixen i/o dificulten que en sí mateix pugui acollir unes potencialitats que, d'altra banda, es plantegen en el Sector urbanitzable 129- la Bòbila. Aquest altre sector, a desenvolupar segons el POUM en la modalitat de cooperació, compta amb millor accessibilitat i condicions òptimes per a l'assoliment de les previsions del PTMB de nova centralitat urbana i metropolitana.

No obstant, en un sentit global, el present PMU no contravé els criteris i objectius definits pel PTMB a adoptar en els àmbits de centre urbà, sinó que pretenen, en diferent mesura, ajudar en el seu assoliment en la mesura que completen i recusen el teixit consolidat en què queda embegut, reconeixent les necessitats de l'entorn, el veïnatge amb els espais oberts, i l'encaix amb els futurs desenvolupaments que puguin produir-se tant en el sector urbanitzable 129 com del desmantellament de la terminal de mercaderies d'ADIF.

En relació amb les infraestructures ferroviàries i de transport públic que el PTMB defineix, en concret la nova actuació R24 "Nova línia de tren-tramvia Sabadell-Granollers" que transcorre pel carrer Esteve Terrades, i el darrer tram de l'actuació R2 "Nova línia orbital ferroviària" que tindria el seu inici a l'estació de ferrocarril Granollers-Centre, l'ordenació proposada no ha d'impedir la consecució d'aquestes infraestructures, atenent al grau de concreció del PTMB.

### 3.3 Planejament urbanístic vigent

#### Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

Text Refós del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en data 31/10/2012 (en endavant POUM). El POUM va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en data 27/04/2006 i publicat al DOGC núm. 6.336 de data 15/03/2013. El seu Text Refós va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en data 31/10/2012, que va refundre en el POUM del 2006 les sentències dels recursos administratius número 441/07, 553/07, 555/07 i 552/07 (POUM 2012).

#### Paràmetres urbanístics del sector

El POUM defineix els paràmetres bàsics del sector per tal que sigui un planejament derivat, el present, que desenvolupi l'ordenació i concreti els altres paràmetres urbanístics. S'adjunta a continuació el plànol de la fitxa normativa del POUM relativa a aquest sector 110b.



## **Dades urbanístiques dels PAU, PMU i Sectors urbanitzables**

Pla d'Ordenació Urbana Municipal de Granollers // Document Text refós // 2006

Nom:	PMU 110B
Classificació del Sòl:	Sòl urbà no consolidat
Zonificació:	1B-Zona residencial en illa tancada -Façana ampla-

Superfície Àmbit:	29.253 m <sup>2</sup>
Superfície de Sòl Públic:	mínim 60% m <sup>2</sup>
Superfície de Vial Públic:	- m <sup>2</sup>
Superfície de Verd Públic:	- m <sup>2</sup>
Superfície d'Equipament Públic:	- m <sup>2</sup>

Ordenació:	Indicativa	
Índex d'Edificabilitat Bruta:	1,10	m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s
Sostre:	-	m <sup>2</sup>
Densitat d'Habitatges:	160	Hab / Ha
Cessió Aprofitament Urbanístic:	10%	

Usos:	Segons zonificació
Desenvolupament:	Pla de millora urbana + Projecte de reparcel·lació + Projecte d'urbanització
Sistema Actuació:	Per reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.
Sostre d'HPP:	30%

### Objectius:

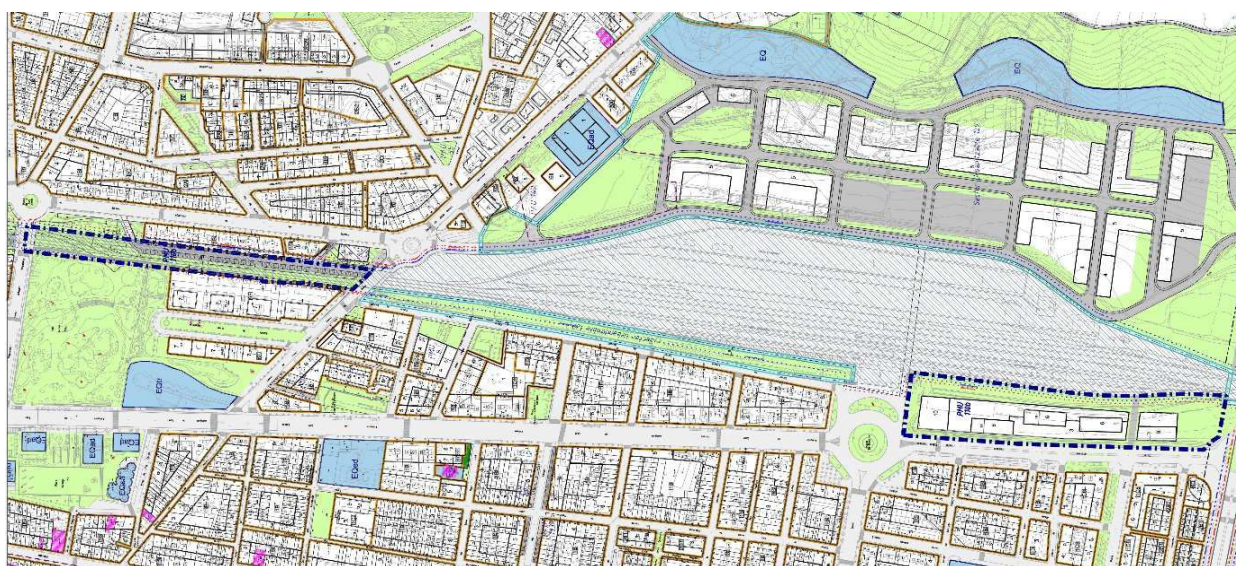
-Cobriment de la via del ferrocarril per completar la trama urbana i eliminar la barrera física de la ciutat, que suposa la via del ferrocarril.

### Observacions:

- Sector discontinu.
- El cobriment de la via del ferrocarril correspondrà a ADIF.
- La urbanització de la superfície (espai lliure i vialitat) va a càrrec del sector.
- El subsòl objecte del cobriment mantindrà la qualificació de Sistema General Ferroviari.

En l'entorn immediat de l'àmbit del sector 110b es localitzen diferents sistemes urbanístics estructurants i també locals. Es tracta del propi sistema ferroviari vinculat a les vies del tren i a l'estació (clau SF), així com la vialitat dels carrers Esteve Terrades, Agustí Viñamata i Josep Umbert i Ventura (clau SX/SF). D'una abast local, estan qualificades diferents sistemes d'espais lliures (clau SV). En l'entorn del subàmbit de l'estació es localitzen en la plaça Serrat i Bonastre, a l'altra costat del mateix carrer Esteve Terrades. En l'entorn del subàmbit del cobriment es localitzen en el parc de Torras Villà i en el Passeig de la Muntanya. No es localitzen equipaments ni altres sistemes urbanístics en aquest entorn immediat al sector.

El POUM determina diferents sistemes d'ordenació de l'edificació. En l'entorn de l'àmbit del sector 110b es localitza fonamentalment la qualificació de Zona residencial en illa tancada, façana ampla. Com es descriurà i justificarà en els apartats «*Ordenació Proposada*» la proposta s'adequa a aquesta qualificació, creant una sub-clau específica per aquest sector, integrant les seves especificitats i compliment amb els paràmetres bàsics definits pel propi POUM, que estableix també aquest tipus concret de zonificació per al sector 110b.



Plànol de delimitació i ordenació indicativa del POUM

### **PDU dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic - vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona**

El Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic-vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del transport metropolità de l'àrea de Barcelona (en endavant PDUSFX) va ser aprovat definitivament el 19 de desembre de 2022 i publicat al DOGC núm. 8840, de 17 de gener 2023.

L'objectiu marc del Pla Director és el d'explotar les potencialitats dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat definits en el Pla Director d'Infraestructures (en endavant PDI) 2011-2020 situats a les estacions ferroviàries suburbanes, RENFE-ADIF i FGC i en algunes parades d'autobús, per donar resposta a la demanda creixent d'aquest tipus d'aparcaments. Pel que fa als objectius urbanístics específics que contempla el PDUSFX, es concreten en:

- Millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat al transport públic de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que col·labori també en la millora de la competitivitat del teixit econòmic del país.
- Plantejar una estructura general d'ordenació urbanística dels espais d'intercanvi modal.
- Plantejar aquells espais d'intercanvi modal d'àmbit plurimunicipal.
- Delimitar, ampliar o millorar els àmbits concrets dels espais d'intercanvi modal.
- Precisar les estratègies de desenvolupament urbanístic dels espais d'intercanvi modal.
- Contribuir a la qualitat del paisatge urbà, determinant patrons comuns d'urbanització per als espais d'intercanvi modal.
- Determinar els usos complementaris en els espais d'intercanvi modal.
- Ampliar el nombre de places d'aparcament de totes les tipologies de vehicle privat (cotxes, motos, bicicletes i vehicles de mobilitat personal).

- Dotar als sòls necessaris de les condicions urbanístiques per a poder posar en funcionament el nombre de places resultants de l'estudi de mobilitat, de forma programada.
- Definir, si s'escau, els àmbits d'ampliació dels espais d'intercanvi modal, la seva qualificació, l'àmbit de planejament derivat i/o de gestió i el sistema de gestió (expropiació, per compensació o cooperació) per a la seva obtenció.
- Definir normativament què es considera com a espai d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat, establint el mínim de places per a cada tipus de vehicle privat, els serveis mínims, la titularitat, gestió, etc.
- Definir el sistema d'aparcaments d'intercanvi modal, dins dels sistemes de la mobilitat.
- Definir el programa d'inversió adequat, i les fases del mateix, en les quals s'inclouran els espais d'intercanvi modal que es consideri.

Per tal de facilitar els objectius esmentats, i tenint present el model d'espais d'intercanvi modal que es vol aconseguir, aquest document proposa des d'una visió supramunicipal la creació del sistema públic anomenat Sistema de comunicacions per a l'intercanvi modal (SCIM), que tant es vincula a una estació de ferrocarril com a una estació de d'autobusos interurbans, i en proposa la seva regulació urbanística: defineix un nou sistema urbanístic SFX: Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal (SCIM) dins del sistema general de comunicacions. Més enllà de l'àmbit territorial del STI, es disposa que aquesta definició i nova qualificació podrà ser utilitzada en altres instruments de planejament urbanístic, si així es considera oportú.

Segons la seva funció urbanística i al rol que li correspon a cada estació dins els diferents corredors de mobilitat, es determinen diferents subsistemes.

En sòl urbà consolidat i sòl no urbanitzable:

SFXp. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal principal (> 300 places)

SFXs. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal secundari (100-300 places)

SFXc. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal complementari (< 100 places)

Respecte els usos s'estarà al següent:

a) Usos dominants: aparcament. S'entén com a aparcament-intermodal: parada, guàrdia i potencial intercanvi de vehicles de transport de persones. Inclou l'aparcament de vehicles de diferents naturalesa i principalment el destinat als usuaris del transport públic, ja que l'objectiu bàsic és bescanviar la mobilitat privada individual pels diferents modes de mobilitat col·lectiva (ferrocarril o autobús-autocar) o compartida (car-sharing), reduint el nombre de vehicles de motor a la via pública.

b) Usos complementaris: aquells directament vinculats amb l'ús dominant i de manera particular els serveis a la mobilitat, serveis a les persones i serveis a les mercaderies, establint tipus i un sostre màxim atenent al subsistema de què es tracti:

		m <sup>2</sup> sostre màxim		% màxim	
SFXp	Serveis a la mobilitat	Lloguer	1000 (40 ctx)	màx. 1.500 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	300		
		Taller	500		
	Serveis a les persones	Restauració	500	màx. 750 m <sup>2</sup> 10%	
		Comercial	500		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		
SFXs	Serveis a la mobilitat	Lloguer	500 (20 ctx)	màx. 750 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	200		
		Taller	250		
	Serveis a les persones	Restauració	250	màx. 375 m <sup>2</sup> 5%	
		Comercial	250		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		
SFXc	Serveis a la mobilitat	Lloguer	200 (8 ctx)	màx. 250 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	100		
		Taller	0		
	Serveis a les persones	Restauració	100	màx. 125 m <sup>2</sup> 5%	
		Comercial	100		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		

*Serveis a la mobilitat*: Inclou aquells serveis que afavoreixin l'intercanvi de la modalitat i, al mateix temps, ofereix petits serveis per la millora i manteniment dels mateix vehicles, com poden ser els serveis

següents: flota de cotxes compartits (car sharing), flota de motos compartides (moto sharing), lloguer de cotxes, préstec-lloguer de bicicletes públic i/o privat, recarrega de vehicles elèctrics, intercanvi de vehicle, box o caixes de seguretat de vehicles de mobilitat personal (VMP), centres de petites reparacions de vehicles i, en general, els que justifiquin el seu servei a la mobilitat.

*Serveis a les persones:* Inclou aquells serveis de petit format que poden afavorir convertir el espai d'intercanvi modal en un lloc d'agradable estada amb oferta complementaria per atendre les necessitats més bàsiques de les persones i que integren, en general, els següents: restauració, petit comerç i turístic i, en general, els que justifiquin el serveis a les persones, sempre en un format del que podríem identificar similar a la botiga d'abast segons la terminologia de la legislació sectorial de comerç.

*Serveis a les mercaderies:* Inclou la localització d'aquells serveis destinats a una millor i més eficient gestió de la logística de les mercaderies podent, en el mateix espai d'intercanvi de modalitat, localitzar un dipòsit urbà de mercaderies que sigui el lloc on poder fer la concentració i distribució de l'ultima milla urbana del lliurament. Aquest servei només té raó de ser en posicions centrals i estratègicament ben ubicades.

Segons el grau de significació en la xarxa, el PDUSFX categoritza les estacions, i per cada àmbit o estació estableix les determinacions a través de: Prescripcions, Directrius, o Recomanacions.

L'estació de Granollers-Centre està inclosa en la categoria "Punts d'intercanvi modal principal" (qualificació SFXp), i s'hi estableixen **recomanacions**:



Fitxa específica del PDUSFX corresponent a l'estació de Granollers- Centre:

Places	Núm.	Serveis	Superfície (m²)
Actuals	176	Aparcament intermodal	7.150
Necessitats	110	Serveis a la mobilitat	x
<b>Totals</b>	<b>286</b>	Serveis a les persones	x
Vehicles + bicicletes	214 + 504	Serveis de logística de mercaderies	x

**Recomanacions**

Qualsevol modificació de planejament general o desenvolupament d'un instrument de planejament derivat l'àmbit de la qual estigui a menys de 300 metres de l'estació de transport inclosa en aquest Pla director urbanístic resta obligada a la sol·licitud del corresponent informe a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal de verificar si el seu desenvolupament és coherent amb els objectius del Pla director i pot donar compliment a l'assoliment total o parcial a les recomanacions per ell establertes.

S'eximiran aquelles actuacions situades a una distància de recorregut a través de la xarxa de mobilitat per a vianants existent o futura superior als 600 metres de l'estació.

Àmbit afectat pel Pla Especial d'Emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril a Catalunya.

Fitxa de recomanacions per l'estació de Granollers – Intercanvi modal principal (Font: PDSFX)



L'àmbit d'afectació de 300 metres al voltant de l'estació central de ferrocarril de Granollers-Canovelles, afecta els següents àmbits pendents de desenvolupar:

- PMU110b, afectant quasi el 70% del subàmbit sud del sector discontinu.

En aquest subàmbit, de 20.092 m<sup>2</sup> s'hi ha de materialitzar la totalitat del sostre previst pel POUM que ha de fer viable el cobriment de la llosa del ferrocarril (en el subàmbit nord del sector), així com la reserva dels sistemes (vials i espais lliures) necessaris per dotar dels serveis i condicions indispensables que requeriran les noves edificacions.

Aquest subàmbit té una configuració allargada: una franja longitudinal paral·lela a la línia del ferrocarril, amb una amplada de poc més de 60 metres, i una diferència de cotes de oest (carrer Esteve Terrades) a est (plataforma de vies) de vora 4 metres. El teixit residencial previst ha de completar el front est del carrer Esteve Terrades, dins de la trama urbana del barri de Tres Torres.

La totalitat del subàmbit que es troba a 300 metres de l'estació, està actualment afectat per la franja de risc per transport de mercaderies perilloses

- Sector Urbanitzable 129 (la Bòbila)

En relació a aquest àmbit, i la seva funció nodal, també en matèria de transport, el PTMB preveu la redacció del PDU del Baix Congost, on el paper de centralitat metropolitana consolidada que ofereix la ciutat de Granollers es complementa amb les potencialitats que ofereix el seu entorn urbà intermunicipal.

Aquest PDU, entre d'altres, ha de tractar les següents qüestions clau:

(...)

*B. La nova centralitat metropolitana entorn a l'estació central de Granollers, amb els aspectes d'ordenació i continguts especialment pel que fa a la integració de tots els nivells de xarxa ferroviària incidents (Rodalí, Regionals i nova línia orbital), als usos terciaris i els equipaments d'interès general a implantar en el seu entorn i a la relació dels espais públics a generar amb els teixits urbans existents i a desenvolupar.*

*C. Les noves centralitats a establir entorn a les estacions del futur ferrocarril orbital*

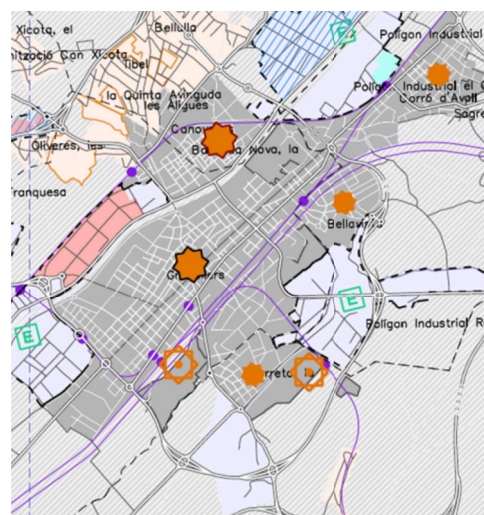
*D. La reconsideració del sistema de rondes viàries actualment existent i la seva inclusió en el sistema de bulevards urbans amb un clar paper estructural de la futura realitat urbana.*

(...)





Imatges aèries dels terrenys situats a llevant de les vies de ferrocarril, Sector Urbanitzable 129 en continuïtat amb la platja de vies de la terminal de mercaderies a desmantellar.



Reforçant aquest aspecte i com ja s'ha esmentat en l'apartat anterior, a l'entorn de l'estació, el PTMB preveu una estratègia de nova centralitat urbana: el reconeixement de la nova peça que, per les seves condicions d'accessibilitat amb el transport públic d'alta capacitat de les xarxes existents o proposades per el PTMB poden assolir un paper de centre urbà, i com hem vist, interurbà.

Fragment plànol estructura nodal del territori del PTMB (Font: PTMB)

D'acord amb el que s'ha exposat, i en relació a **la coherència de l'ordenació proposada en el PMU 110b amb els objectius del PDSFX**, s'indica el següent:

El PDSFX estableix **recomanacions** en l'àmbit d'influència de l'estació de ferrocarril Granollers Centre en el sentit d'incrementar en 110 places d'aparcament de vehicle privat. I estima en 7.150 m<sup>2</sup> la superfície necessària per a aquesta dotació.

Davant d'aquestes determinacions, es constata que el subàmbit sud del sector, dins l'àmbit d'influència dels 300 metres a l'entorn de l'estació,

- no compta amb prou superfície per absorbir aquestes previsions: aquest subàmbit ha d'acollir tot l'aprofitament previst pel POUM, a banda de la resta de sistemes necessaris (vials i espais lliures a preveure per donar coherència i accés als edificis),
- per la seva dimensió i la configuració geomètrica, únicament podria absorbir parcialment el sistema de comunicacions per a l'intercanvi modal, integrat en la resta de qualificacions d'aprofitament privat, de manera que es compromet la viabilitat econòmica i dificulta en gran manera l'efectiva materialització d'aquest sistema.
- l'encaix de l'àmbit, integrat en la trama urbana que limita amb la zona de baixes emissions del municipi, ja tensionada des del punt de vista de la mobilitat, desaconsella l'increment de la mobilitat vinculada a l'estació, si bé pot absorbir la generada amb el desenvolupament propi de l'àmbit.

En conseqüència, l'oportunitat d'ordenació del Sector Urbanitzable 129 es constata com més adequada i coherent per a assolir els objectius del PDSFX i desenvolupar amb garanties el paper nodal i de centralitat que li confereix el PTMB.

En compliment del PDU es sol·licitarà informe a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal de verificar la seva coherència amb els objectius del Pla.

### 3.4 Afectacions sectorials

El sector està afectat en gran mesura per la infraestructura ferroviària sobre la que limita, i també sobre la infraestructura viària de la Ronda Sud. S'adjunten a continuació, les afeccions o servituds que són d'aplicació d'acord amb la normativa sectorial vigent.

#### **Afectacions ferroviàries:**

Segons el Capítol III de la Llei del Sector Ferroviari, els sistemes ferroviaris generen diferents limitacions a la propietat sistemes ferroviaris. Als efectes d'aquesta llei, s'estableixen en les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General una zona de domini públic, una altra de protecció i un límit d'edificació. Tant les referides zones com el límit d'edificació es regiran pel establert en aquesta llei i en les seves disposicions de desplegament, o normatives que les substitueixin.

El present Pla de millora, així com, successius instruments de desenvolupament, projectes i obres, tindran en compte les limitacions a la propietat i proteccions al ferrocarril establertes en les referides zones.

#### ***“Artículo 13 LSF - Zona de Dominio Público. –***

1. ***Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. (LSF'15)***
2. ***El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reglamentariamente podrá determinar una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.***

***En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la zona de dominio público será de cinco metros.***

*En estos suelos, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a la planificación prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de este, sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.*

*La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma y un análisis, elaborado por técnico competente, de la evaluación y valoración del riesgo de acuerdo con el método común de seguridad.*

***En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente no será de aplicación a la Zona de Dominio Público la reducción a cinco metros de las zonas urbanas. En este supuesto, la Zona de Dominio Público se mantendrá en los ocho metros desde la arista exterior de la explanación, salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en este apartado para determinar esta reducción.***

*Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión. (MLSF'22)*

- **La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.**

*En el supuesto de los muros de sostenimiento, la intersección se entenderá coincidente con la cara externa de dichos muros desde los terrenos del ferrocarril.*

*En el caso de recintos de estaciones donde existan andenes, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde interior del andén, siempre que no existan instalaciones ferroviarias más alejadas de la infraestructura, tales como postes de catenaria, canalizaciones de instalaciones (fibra óptica, eléctricas, etcétera) necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, en cuyo caso la arista deberá situarse inmediatamente detrás de estas. En todo caso, los andenes formarán parte de la zona de dominio público, hasta su borde exterior o el límite con las edificaciones colindantes. En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior. (MLSF'22)*

- *En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos. (LSF'15)*
- *En el caso de túneles, se considerará como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo zona de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la montera de los túneles sea suficiente o en que se arbitre un sistema constructivo que permita, conforme a la oportuna y previa autorización de obra por parte del Administrador de Infraestructura Ferroviaria, la utilización del subsuelo o vuelo sobre el mismo, con plena seguridad para el servicio ferroviario, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra y, en todo caso, el contorno de las boquillas y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos. (MLSF'22).*

#### Artículo 14 LSF - **Zona de Protección.** –

1. **La zona de protección** de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros (70m) de las aristas exteriores de la explanación. (LSF'15)
2. **En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria será de veinte metros (20m), contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.** (MLSF'22)
3. *En el caso de túneles, la zona de protección comprenderá el área delimitada por dos líneas imaginarias situadas a una distancia de veinte metros desde la proyección vertical de la cara externa de cada uno de los hastiales. (MLSF'22).*

#### Artículo 15 LSF – **Límite de Edificación.** – (Es modifica tot l'article per la MLSF'22)

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la **línea límite de edificación**, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación de las edificaciones existentes a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley y ello sin perjuicio de la salvedad establecida en el apartado 4 siguiente.

*La línea límite de edificación no será de aplicación en los siguientes casos:*

- a) *En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas.*

- b) Cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento o un muro de contención o de sostenimiento de desmontes y terraplenes que redunden en beneficio de la seguridad para el ferrocarril.
  - c) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a terminales de transporte no ferroviarias o estaciones de autobuses, metro o tranvía que configuren un núcleo de intercambio modal de transporte.
  - d) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a las instalaciones de servicio señaladas en el artículo 42 de esta ley o las instalaciones de mantenimiento pesado de vehículos ferroviarios.
  - e) A las edificaciones provisionales o desmontables que no requieran ningún tipo de cimentación o a las instalaciones desmontables.
2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de dominio público.

**En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma. A estos efectos se consideran zonas urbanas los suelos clasificados como urbanos o los suelos urbanizables delimitados, programados o sectorizados, o categorías equivalentes.**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá determinar reglamentariamente una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, no será de aplicación la reducción de las zonas urbanas. En este supuesto, la línea límite de edificación se mantendrá en los cincuenta metros desde la arista exterior más próxima a la plataforma salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en el apartado tercero de este artículo para fijar una línea límite de edificación diferente por razones geográficas o socioeconómicas.

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrán, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, y justificadamente exista una razón de interés general para ello, los administradores generales de infraestructuras, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2 de este artículo, a solicitud del interesado y tras la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, que deberá ser motivado y recoger justificadamente las causas que llevan a tener en cuenta esta modificación de carácter puntual, siempre y cuando se cuente con el informe favorable de la administración competente en materia de urbanismo y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el artículo 5.8 de esta ley.

Con carácter excepcional, podrá permitirse la ejecución de obras de nueva construcción, en parcelas o solares clasificados como suelo urbano consolidado, siempre que respeten, en todo caso, las condiciones de alineación de los edificios colindantes. Todo ello, previa tramitación del correspondiente procedimiento administrativo de reducción de la línea límite de la edificación, y respetando, en todo caso, las condiciones impuestas por la legislación en materia de ruido y vibraciones que le sea de aplicación, que habrá de ser justificada ante el citado administrador, debiendo el promotor aceptar y corregir de su cuenta los efectos que en materia de ruido y vibraciones puedan suponer futuras ampliaciones o modificaciones del servicio ferroviario, incluyendo el cambio de su tipología.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

5. **En lo relativo a zonificación e inmisión acústica conforme a la legislación vigente en materia de ruido, toda edificación estará sometida, con independencia de su distancia de separación con respecto a la línea ferroviaria, a las restricciones o limitaciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**

**“Artículo 16 LSF. Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección. –**

**1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, adoptando para ello las medidas de control del riesgo necesarias con el objeto de que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.**

Los solicitantes de una autorización para la realización de cualesquiera actividades en las zonas de dominio público y protección del ferrocarril estarán obligados al pago de los costes de estudio, tramitación y seguimiento derivados de dicha autorización y se les podrá exigir, con carácter previo al otorgamiento de la autorización, la constitución de una garantía para responder de los daños y perjuicios que se puedan causar a cualesquiera activos titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias o a la explotación comercial de los operadores ferroviarios, fijándose su cuantía en base al coste estimado de reconstrucción de los activos, y ello sin perjuicio de las sanciones e indemnizaciones que, en su caso, pudieran resultar exigibles por cualesquiera otros conceptos.

**Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas.**

No obstante, lo anterior, sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea. Si no se atiende el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria el administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

En suelo clasificado como urbano o urbanizable sectorizado, programado o categoría equivalente, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en dichos suelos.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación. (MLSF'22)

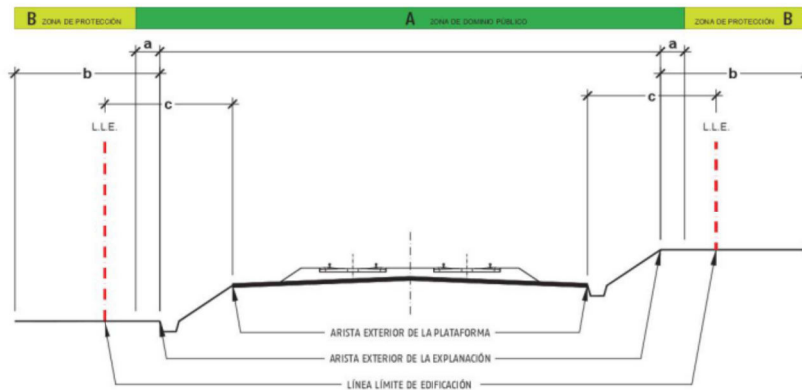
**2. En la zona de protección no podrán realizarse obras, ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario.**

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo, o en razones de seguridad del tráfico ferroviario, o en el hecho de que la obra, instalación o actividad afecte a la seguridad del tráfico ferroviario, afecte directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación, cause perjuicios a la integridad de cualquier elemento de la infraestructura, dificulte el normal mantenimiento o impida la adecuada explotación de la infraestructura.”



**LIMITACIONES A LA PROPIEDAD**  
ESTABLECIDAS POR LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE,  
DEL SECTOR FERROVIARIO  
TEXTO CONSOLIDADO  
ÚLTIMA MODIFICACIÓN: 20 DE DICIEMBRE DE 2022



<b>A</b>	
<b>ZONA DE DOMINIO PÚBLICO</b>	
- SUELO URBANO O URBANIZABLE DELIMITADO	a = 5 metros
- SUELO NO URBANIZABLE O URBANIZABLE NO DELIMITADO	a = 8 metros
ZONA DE DOMINIO PÚBLICO COMPRENDEN LA LOS TERRENOS OCUPADOS POR LAS LÍNEAS FERROVIARIAS QUE FORMEN PARTE DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL Y UNA FRANJA DE TERRENO DE "a" METROS A CADA LADO DE LA PLATAFORMA, MEDIDA EN HORIZONTAL Y PERPENDICULARMENTE AL EJE DE LA MISMA, DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN.	
<b>B</b>	
<b>ZONA DE PROTECCIÓN</b>	
- SUELO URBANO O URBANIZABLE DELIMITADO (*)	b = 20 metros
- SUELO NO URBANIZABLE O URBANIZABLE NO DELIMITADO	b = 70 metros
LA ZONA DE PROTECCIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS CONSISTE EN UNA FRANJA DE TERRENO A CADA LADO DE LAS MISMAS DELIMITADA INTERIORMENTE, POR LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO Y, EXTERIORMENTE, POR DOS LÍNEAS PARALELAS SITUADAS A "b" METROS DE LAS ARISTAS EXTERIORES DE LA EXPLANACIÓN.	
<b>L.L.E. (LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN)</b>	
- ZONAS URBANAS	c = 20 metros
- SUELO URBANO O SUELO URBANIZABLE DELIMITADO, PROGRAMADOS O SECTORIZADOS	
- SUELO NO URBANIZABLE O URBANIZABLE NO DELIMITADO	c = 50 metros
LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SE SITU A "c" METROS DE LA ARISTA EXTERIOR MÁS PRÓXIMA DE LA PLATAFORMA, MEDIDOS HORIZONTALMENTE A PARTIR DE LA MENCIONADA ARISTA, DONDE, POR SER MUY GRANDE LA PROYECCIÓN HORIZONTAL DE LA EXPLANACIÓN, LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN QUEDA DENTRO DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO, LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN SE HARÁ COINCIDIR CON EL BORDE EXTERIOR DE DICHA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.	

Diagrama que representa en secció les limitacions a la propietat establertes en la legislació sectorial (Font: ADIF)

**Servituds viàries:**

Segons la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres la xarxa de carreteres d'Interès General. Es descriuen a continuació les diferents afectacions, s'acompanyen d'un gràfic explicatiu i queden recollides en els plànols d'informació 11a i 11b.

- Zona de domini públic

Constitueixen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les pròpies carreteres de l'Estat, els seus elements funcionals i una franja de terreny a cada costat de la via de 8 metres d' amplada en autopistes i autovies i de 3 metres en carreteres convencionals, carreteres multicarril i vies de

servei, mesurats horitzontalment des de l'aresta exterior de l' explanació i perpendicularment a dita aresta.

- Zona de servitud

La zona de servitud de les carreteres de l'Estat està constituïda per dues franges de terreny a banda i banda de les mateixes, delimitades interiorment per la zona de domini públic i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de 25 metres en autopistes i autovies i de 8 metres en carreteres convencionals i carreteres multicarril, mesurats horitzontalment des de les esmentades arestes.

- Zona d'afecció

La zona d'afecció de les carreteres de l'Estat està constituïda per dues franges de terreny a banda i banda de les mateixes, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de 100 metres en autopistes i autovies i de 50 metres en carreteres multicarril i convencionals, mesurats horitzontalment des de les esmentades arestes.

- Límit d'edificació

A banda i banda de les carreteres de l'Estat, s'estableix la línia límit d' edificació, que se situa a 50 metres en autopistes i autovies i a 25 metres en carreteres convencionals i carreteres multicarril, mesurats horitzontalment i perpendicularment a partir de l' aresta exterior de la calçada més propera. L' aresta exterior de la calçada és la vora exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general.

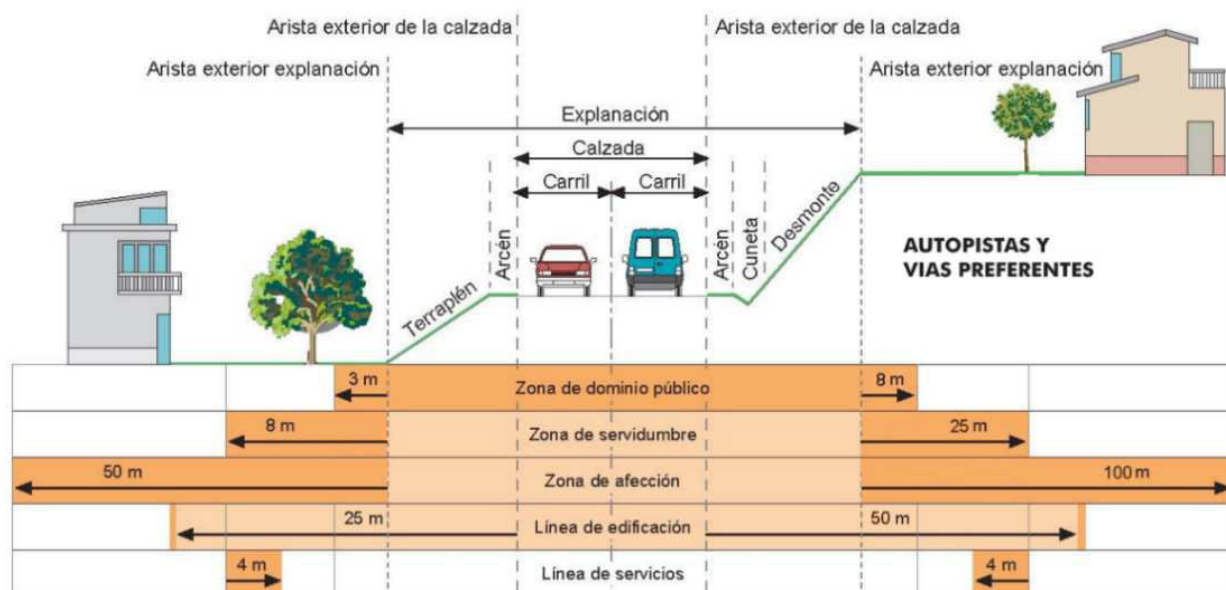


Diagrama que representa en secció les distàncies d'afectacions de carreteres convencionals (costat esquerre) i autopistes i vies preferents (costat dret). (Font: Grusamar consulting)

## 4. MODEL PLANTEJAT I CRITERIS D'ORDENACIÓ

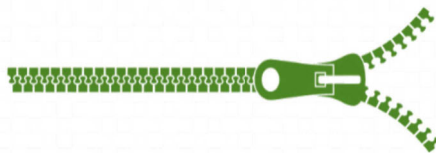
### 4.1 Model d'integració

La proposta del PMU es fonamenta amb una visió urbanística que transcendeix clarament l'abast d'aquest pla, però que li confereix major interès i potencial repercussió positiva en el seu entorn.

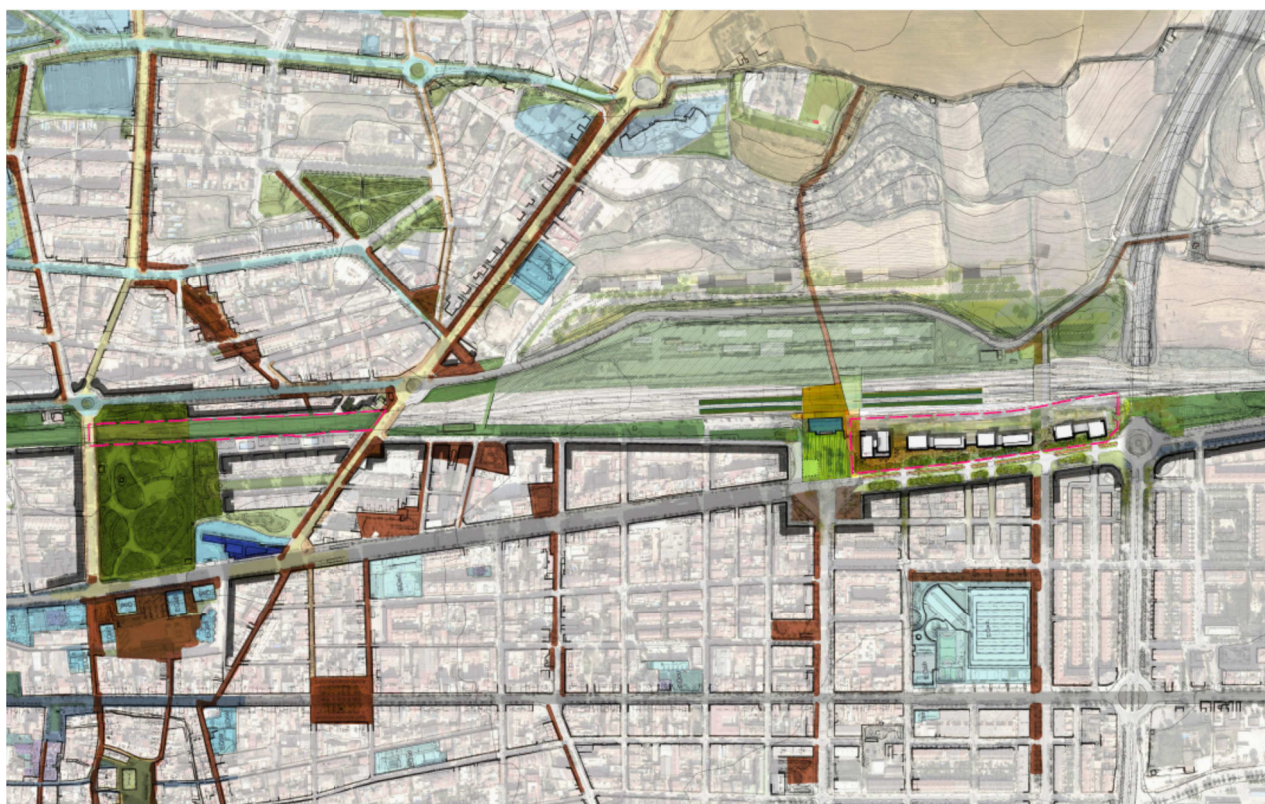
La posició del sector (per a cadascun dels subàmbits que el conformen) permet que pugui esdevenir estructurant a nivell municipal. Per una banda, el contacte amb l'estació com la principal porta a la ciutat des del transport públic i alhora amb la porta de llevant de la Ronda Sud li confereixen una significació especial en el municipi.

També és important la capacitat de la proposta de capgirar la condició d'un espai que actualment es percep com a perimetral amb un ús urbà molt intens per a integrar-se en el barri. I alhora, amb el cobriment de les vies del tren possibilita que la barrera ferroviària es transformi en un passeig heterogeni que atengui a les diferents situacions i particularitats dels indrets per on transita. Es potencien eixos que relliguen transversalment d'una manera més amable i extensiva la ciutat: el centre i el barri de Font Verda; els barris de Sant Miquel i Tres Torres amb el PPU 129; o el barri de Can Bassa amb els camps de la serra de Llevant. Però també un nou sentit longitudinal, d'encadenament de diferents espais verds i passejos.

Una nova *cremallera verda* que col·labori en la cohesió urbana dels teixits de tot l'entorn i que obri una nova referència com eix per al passeig, l'esport, l'esbarjo i la natura pel conjunt de la ciutat.



*eix ferroviari, futura cremallera verda de la ciutat*

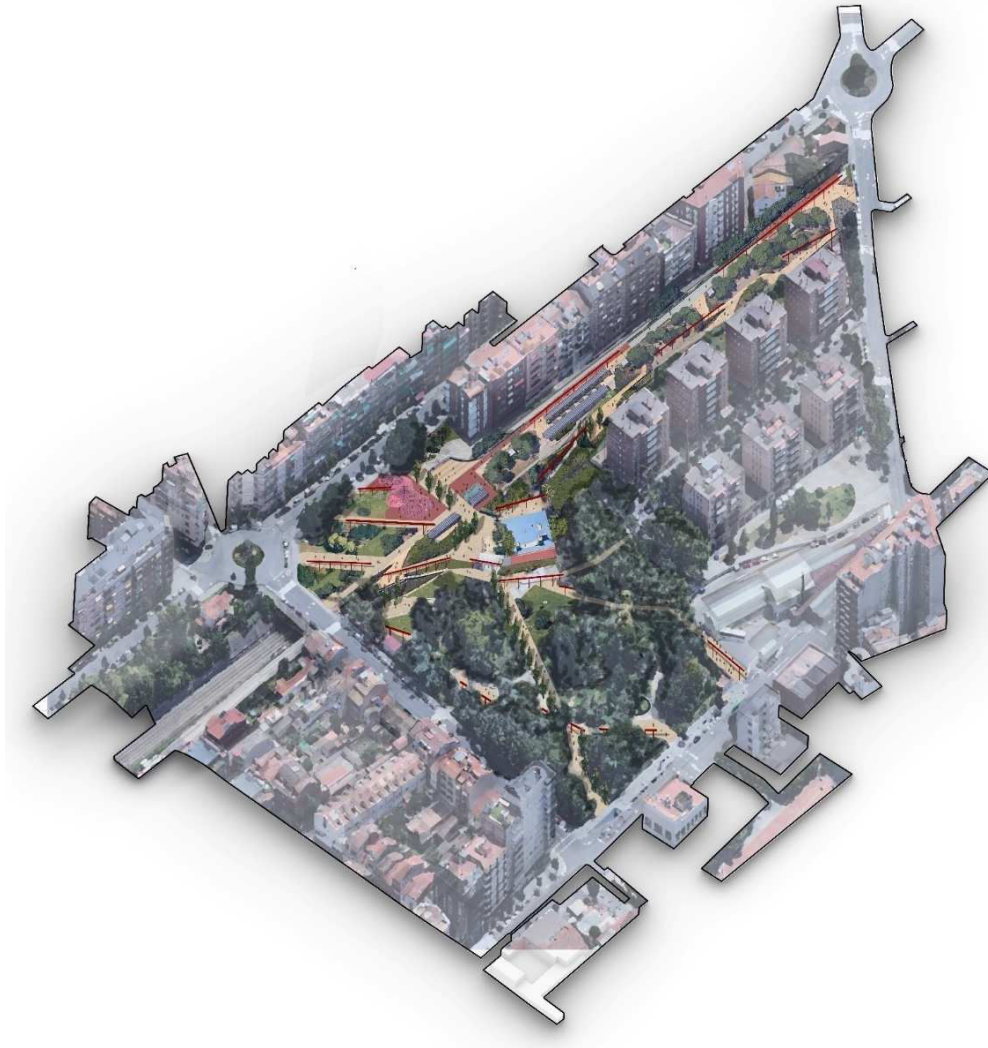


Plànol del model urbanístic "cremallera verda" (Font: elaboració pròpia)

### Subàmbit nord. El cobriment del tram central de les vies del ferrocarril

El sector serveix per vehicular el cobriment de la via del ferrocarril en un espai central de Granollers, davant del parc Torras Villà. Aquesta cobertura suposarà l'eliminació de la barrera física de la ciutat i permetrà millorar la cohesió i sostenibilitat urbana de tot el seu entorn. Per a desenvolupar aquest objectiu estratègic es plantegen tres accions que aportaran nous valors i respondran a necessitats socials històriques:

- Millorar la connexió transversal dels barris de llevant amb el centre de la ciutat, actualment limitada en els viaductes dels carrers Josep Umbert i Ventura (antiga carretera de Mataró) i carrer d'Agustí Viñamata (amb accés directe al centre històric i la Porxada). Amb aquesta actuació es podran reduir els desequilibris territorials i una manca de cohesió urbana provocada per la fractura del tren..
- Ampliar el Parc de Torras Villà per esdevenir el veritable Parc Central de Granollers. L'extensió sobre la nova placa permetrà absorbir el parc de la Font Verda i estendre's cap al sud. Nous espais verds molt més accessibles pels barris de l'entorn i funcionalitats més diversificades.
- Generar nous itineraris de passeig i mobilitat sostenible, a peu i en bicicleta, al llarg de la via a partir de la definició d'un itinerari verd longitudinal. En un model de mig i llarg termini, el tall del tren ha d'esdevenir una nova cremallera verda que sigui capaç de cosir ambdós costats de la ciutat. Aquest model permetrà avançar en l'accessibilitat total a la ciutat per a totes les persones, des d'una perspectiva inclusiva i integradora.



Axonometria de  
proposta indicativa  
de tractament del parc Torras Villà  
sobre el cobriment  
(Font: elaboració pròpia)

## Subàmbit sud. Esteve Terrades

### Model d'integració

El desenvolupament del sector ha de permetre incrementar el parc residencial lliure i protegit de la ciutat de Granollers. Ha de servir també per millorar qualitativament les condicions del seu entorn i aportar nous valors i serveis que millorin la qualitat de vida dels veïns.

Per a fer-ho possible, la forma urbana del sector s'ha d'inserir de manera oberta, respectuosa i vinculada a les traces i dinàmiques de l'entorn per incidir-hi positivament. En aquest sentit, els espais lliures es situaran en aquesta posició protagonista sobre el carrer Esteve Terrades per transformar el seu caràcter actualment molt rodat, i les noves edificacions s'ordenaran d'acord amb la cadència i estructura urbana de l'altra banda del vial.



Imatge proposta de la nova ordenació subàmbit sud PMU 110b (Font: elaboració pròpia)

Aquest nou espai urbà del carrer Esteve Terrades, donarà continuïtat a la transformació que actualment s'està desenvolupant en l'eix longitudinal de l'avinguda Sant Esteve, de reurbanització, pacificació i naturalització d'aquesta via:

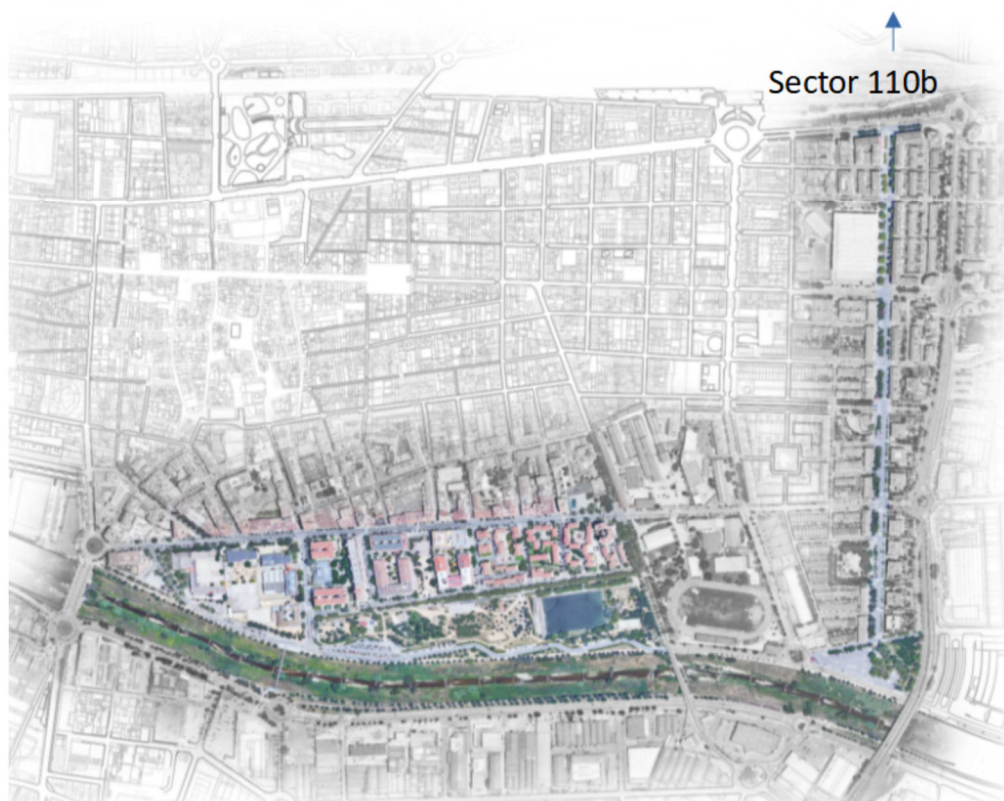


Ortofoto: Àmbit 110b, i en línia blava discontinua, eix viari estructurant carrer Girona- Av. del Parc – Av. Sant Esteve i carrer Esteve Terrades.



A l'esquerra: Secció i imatge estat actual Av. Sant Esteve arribant a la plaça de l'estació, a la dreta: planta i secció del projecte de reurbanització de l'Av. Sant Esteve (en execució).

També el subàmbit sud s'estructurarà tenint en compte que és l'arribada de l'eix naturalitzat oest-est (Acció B4 del Projecte Connecta Natura 2025 (Coconat2025), que fa les funcions de connector urbà entre el parc urbà del riu Congost fins als espais periurbans de la Serra de Llevant i el futur Sector 129.



Imatge xarxa verda de sendes urbanes connectores de nodes urbans i interurbans del Projecte Coconat 2025. (en execució)

## 4.2 Criteris d'ordenació.

Pel que fa al paper dels **sistemes** d'espais lliures i vialitat, i atenent al model indicat, es preveu urbanitzar amb un caràcter pacificat, verd i accessible:

- Situació de les futures edificacions allunyades de la calçada per generar un espai públic ampli que admeti tant espais verds i vialitat.
- Reforç de les relacions transversals a banda i banda de les vies del tren connectant el carrer Esteve Terrades amb el sector urbanitzable 129: Es preveuen dos possibles punts de connexió situats sobre l'estació mateixa i en continuïtat amb el carrer d'Emili Botey i Alsina, seguint l'eix d'infraestructura verda connectora que preveu l'Acció B4 del Projecte Coconat 2025 – en execució-
- Reforç de la mobilitat sostenible (autobús, bicicleta, VMP i a peu) que forma part de la cremallera verda, prioritant la circulació de vianants.
- Previsió de paviments més permeables (SUDS i vegetació)
- Uns espais públics més confortables amb espais d'estada i d'ombra (eixos arbrats, espais d'estada, i terrasses).
- L'encontre veïnal i la cohesió social entre els diferents barris amb una ajustada proporció d'activitat en planta baixa (comerç, restauració, terciari) que ofereixi major vitalitat i interès al conjunt.
- Preveure la urbanització dels nous vials d'accés amb plataforma única per augmentar la seguretat i participació del carrer i millorar el contacte de les noves façanes amb el carrer Esteve Terrades.



Vista indicativa del passeig verd proposat pel PMU (Font: elaboració pròpia)

Pel que fa a la proposta d'**edificacions**, que han de **completar el teixit urbà**,

- Una ordenació combinant torres amb edificis més baixos alineats a vial, respectant la continuïtat dels vials existents per generar un diàleg coherent amb la trama residencial simètrica situada a l'altra banda del carrer Esteve Terrades i oferir una imatge urbana conjunta. En la part posterior de les façanes principals es preveuen els espais lliures privats.
- Un front permeable al llarg de tota la façana que garanteixi la continuïtat visual dels carrers que hi arriben, i amb el futur Sector 129 urbanitzable, situat a l'altra banda de via del ferrocarril.
- Un gàlib que permeti diferents solucions arquitectòniques per oferir marge de maniobra als futurs projectes d'edificació, cercant les millors condicions possibles (asseïllament, accessibilitat, vistes, espais mancomunats, etc.).
- Un front comercial en planta baixa per promoure l'encontre veïnal i la cohesió social, millorant la vitalitat de l'espai públic.
- Ubicar els nous habitatges de protecció oficial de manera que no impliqui una segregació ni tipològica, ni funcional amb la resta de l'ordenació proposada.

## 4.3 Criteris de disseny de l'espai públic

L'ordenació proposada vol garantir que els nous espais públics i itineraris per a les persones siguin segurs, il·luminats, accessibles, ben comunicats, així com qualsevol altra mesura que es consideri oportuna perquè el projecte tingui cura de les persones que poden ser vulnerables en certes circumstàncies procurant una màxima igualtat entre persones, edats, gèneres i situacions socials.

Amb aquest objectiu es fixen els següents criteris:

- Els espais públics disposaran de llocs d'ombra amb arbrat. Les àrees de trobada i relació disposaran, en qualsevol cas, d'elements per crear zones d'ombra. La plantació de vegetació no ha de reduir la visibilitat, evitant crear sensació d'inseguretat o manca de control social.
- L'espai públic haurà d'estar dotat amb prou il·luminació nocturna, amb llums compatibles amb els arbres i altra vegetació.

- Es tindrà en compte l'orientació de l'espai públic en relació als volums arquitectònics de l'entorn i respecte al sol per ubicar correctament les àrees de repòs i la situació dels bancs. Els bancs estaran ubicats de manera que permetin posar cadires de rodes o cotxets d'infants als costats.
- La urbanització haurà de garantir l'accessibilitat i la visibilitat dels recorreguts, tant per l'orientació com per a la sensació d'inseguretat. Caldrà resoldre els desnivells que puguin haver mitjançant pendents continus que garanteixin la continuïtat topogràfica.
- Per a la pavimentació del sistema viari local d'accés als edificis, la urbanització serà en plataforma única per tal de garantir la pacificació del trànsit amb l'objectiu de prioritzar la circulació de vianants i bicicletes sobre el pas de vehicles.
- La urbanització dels carrers incorporarà sistemes de drenatge sostenible (SUD's) per a la gestió de l'aigua d'escorrentia superficial i es prioritzaran els paviments infiltrants, a excepció dels espais lliures sobre el sistema ferroviari o sobre aparcament. En aquest cas, la preservació de l'estructura sota rasant comporta la total impermeabilització de tota la superfície, havent de resoldre els drenatges pluvials cap els espais lliures adjacents de manera superficial o a través de xarxes que permetin la seva conducció.
- En el tractament de l'espai lliure públic es considerarà la incorporació d'elements d'infiltració de les aigües pluvials, integrades en la proposta d'ordenació, per tal d'afavorir la infiltració natural i la no sobrecàrrega de la xarxa de clavegueram existent de tipus unitari.

## 5. ORDENACIÓ PROPOSADA

### 5.1 Qualificació del sòl proposada

La proposta de qualificació del sòl es planteja per tal de vehicular urbanísticament el model urbà proposat. Les qualificacions que s'utilitzen encaixen tipològica i morfològicament amb el seu entorn, així com amb les determinacions del POUM que estableix un mínim de 60% de sòl públic. Es llisten les qualificacions emprades i es descriu el sentit de l'ordenació del sòl proposada en cadascun dels dos subàmbits del PMU.

#### Sistemes públics:

##### Sistema viari (clau SX)

En el subàmbit sud, el sistema viari es situa en paral·lel al carrer Esteve Terrades eixamplant la secció útil del vial existent, destinant tota la part compresa dins del sector 110B a vials de d'ús dominant de vianants.

##### Sistema Ferroviari (clau SF)

El sòl qualificat com a sistema ferroviari està constituït per la xarxa ferroviària d'interès general

##### Sistema viari (clau SX/SF)

En el subàmbit nord, el sistema viari conviu amb el sistema ferroviari, que discorre per sota d'aquest, sobre els carrers Agustí Vinyamata i Josep Umbert, tal i com es produeix en el planejament vigent.

##### Sistema d'espais lliures sobre sistema ferroviari (clau SV/SF)

Se situa en la futura plataforma de cobriment de les vies del ferrocarril, en el tram del subàmbit nord.

#### Zones:

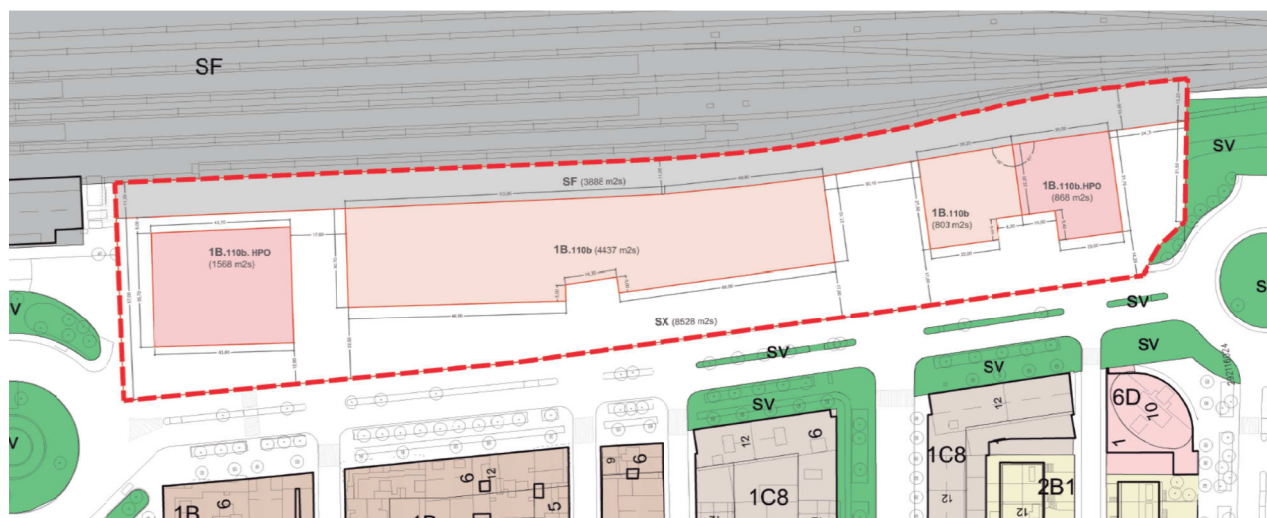
##### Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b (clau 1B.110b)

Es tracta d'una zona amb ordenació d'edificació segons alineació a vial, amb un gàlib que permeti diferents solucions arquitectòniques per oferir marge de maniobra als futurs projectes d'edificació.

##### Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b, habitatge de protecció oficial (clau 1B.110b.HPO)

Es tracta de la mateixa ordenació que a la clau 1B.110b, en la que es fixa un sostre destinat a habitatge de protecció oficial de qualificació genèrica.

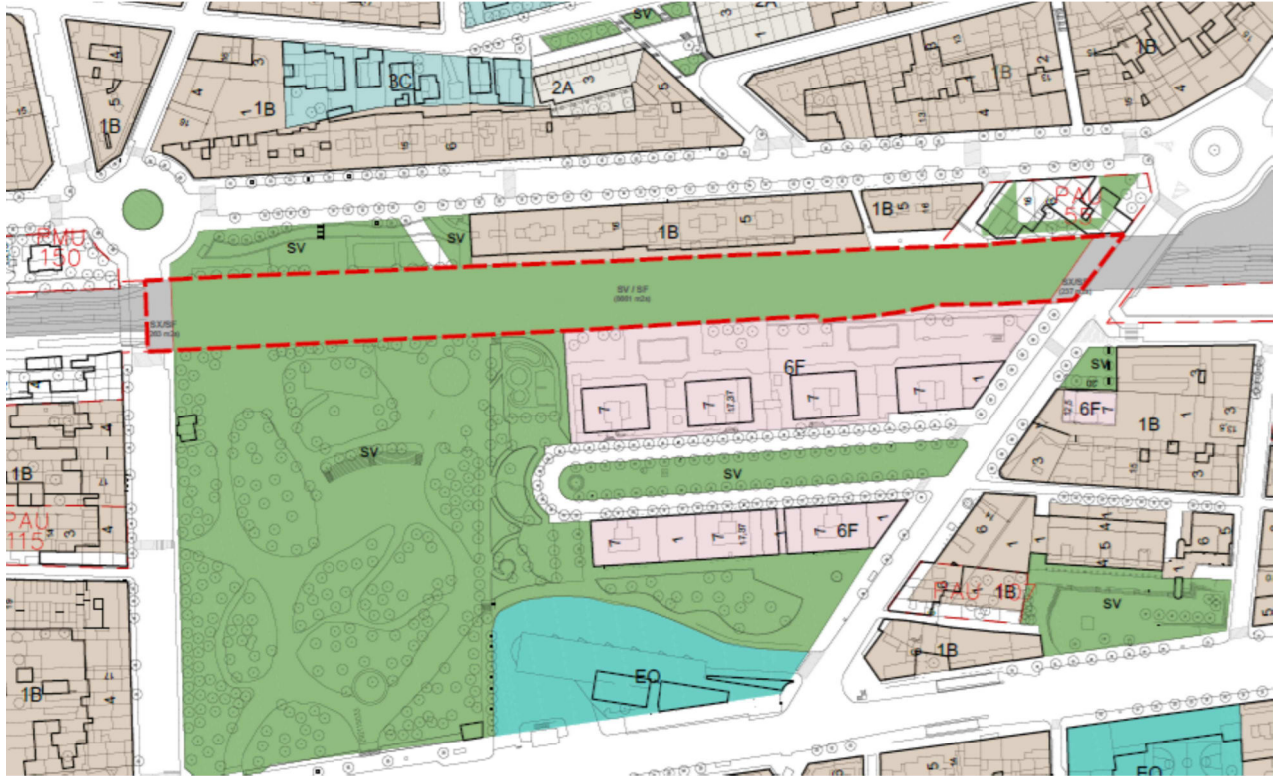
La totalitat de les zones edificables es situaran en el subàmbit sud del sector.



Proposta de qualificació del sòl en el subàmbit sud

En el subàmbit nord, la proposta es cenneix a donar continuïtat al verd transversal que pot aparèixer gracies a l'actuació de cobriment de les vies del tren. En aquest sentit, l'espai lliure proposat s'alinea als

espais verds adjacents i a l'àmbit del sector 110b, deixant qualificat com a sistema viari les dues puntes coincidents amb el carrer Josep Umbert Ventura i Agustí Viñamata. Degut a l'existència de les vies del ferrocarril, s'estableix la doble qualificació de sistema d'espais lliure i ferroviari, i sistema viari i ferroviari.

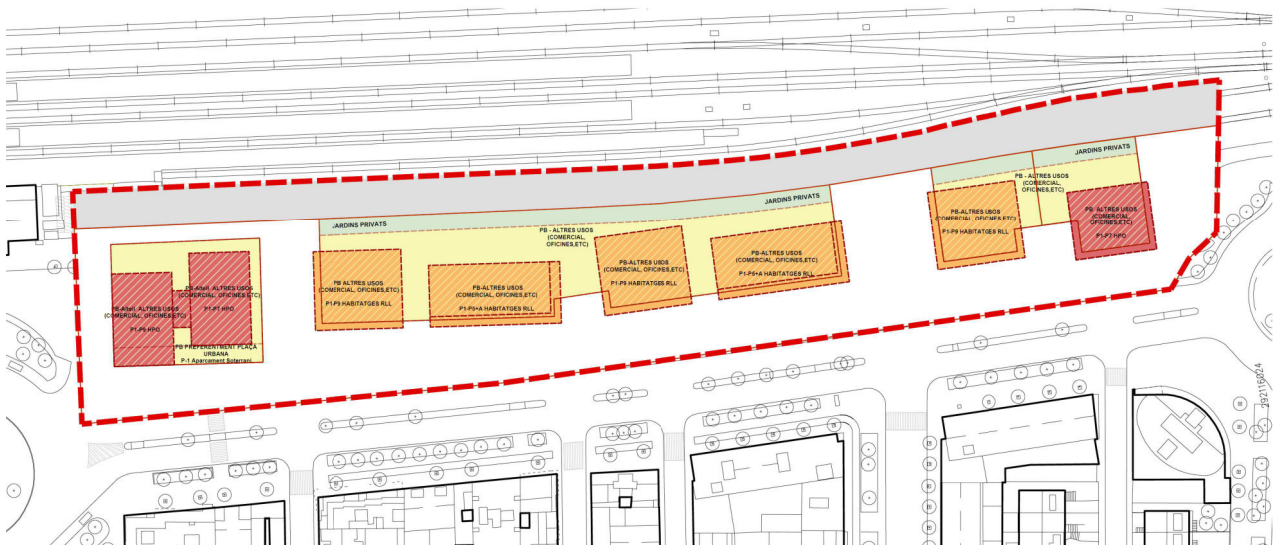


Proposta de qualificació del sòl en el subàmbit nord del Parc Torras Villà

## 5.2 Usos proposats en l'edificació

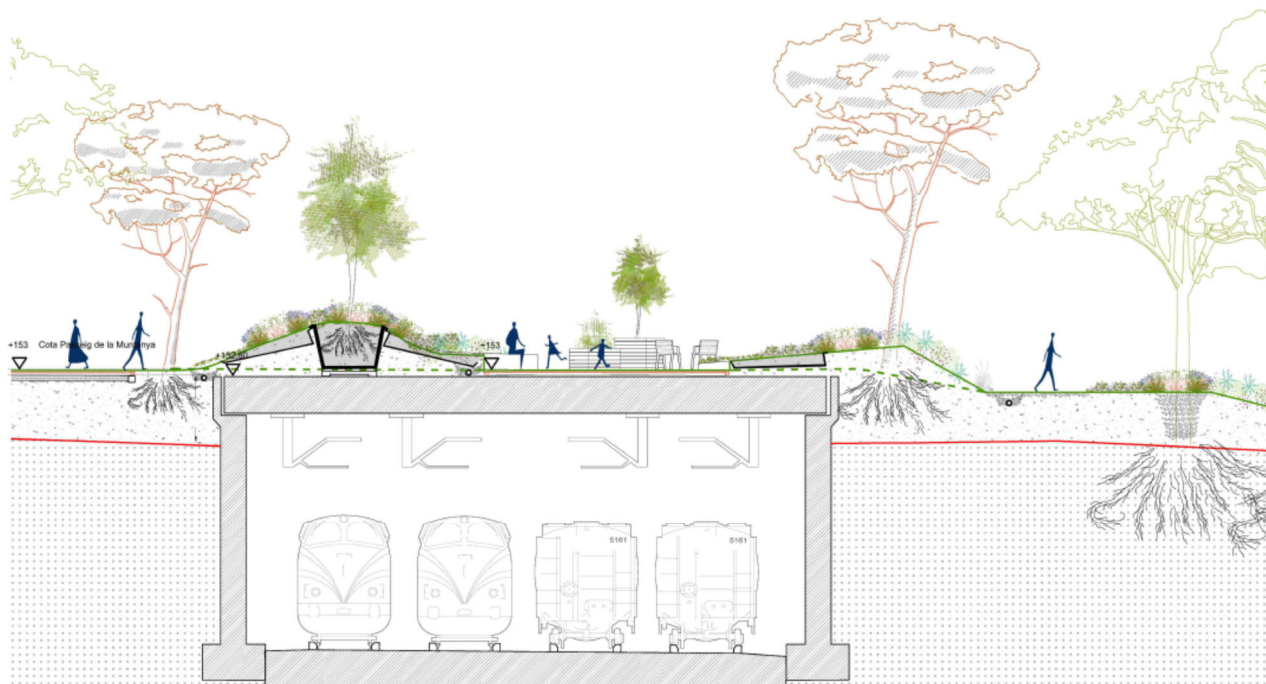
Pel que fa a l'edificació, la proposta consolida l'ús principal com a habitatges en renda lliure i un 30% destinat a protecció oficial de qualificació genèrica. Al sostre destinat a renda lliure s'admeten també els usos previstos per a la clau 1B.110b, amb les limitacions establertes per la DGPC pel que fa a la prohibició d'implantació d'elements molt vulnerables.

En planta baixa no s'admet l'ús d'habitatge, i es destina a ús comercial i/o altres compatibles amb l'habitatge, donada la rellevància estructural del carrer Esteve Terrades i la proximitat a dues portes de la ciutat com són l'estació de Rodalies i la Ronda Sud. A més, aquest ús permet l'ocupació de les plantes baixes que per una qüestió topogràfica queden encastades amb el terreny posterior.



Extracte del plànol d'ordenació d'usos proposats. Subàmbit sud

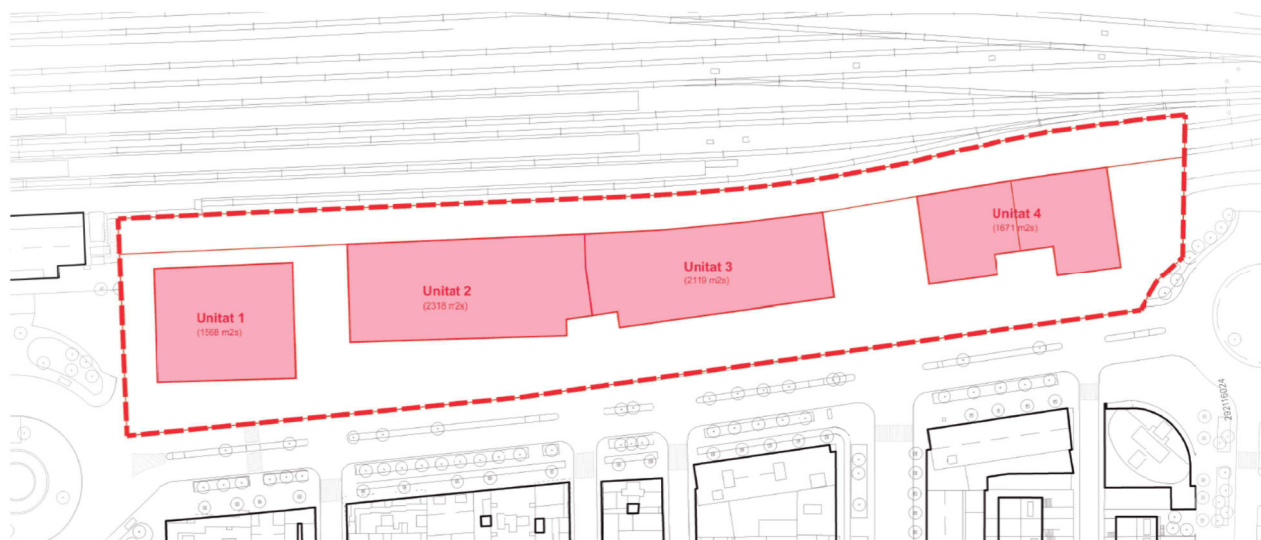




Secció de la proposta d'integració de la plataforma de cobertura de les vies de trenen al tram del Parc de Torras Villà.

#### 5.4 Regulació de les edificacions

El sostre edificable es reparteix en 4 unitats mínimes de projecte que es descriuen al plànols d'ordenació núm. 5.



La proposta d'ordenació preveu 7 volums edificatoris, agrupats en 4 unitats mínimes de projecte, que configuren el front urbà a la banda est del carrer Esteve Terrades. Les dues intermèdies (unitats 2 i 3) es corresponen amb el tronc central de l'ordenació i tenen una ordenació molt mimètica. Per contra, les peces situades en els extrems es singularitzen per ancorar-se a l'entorn i reforçar la capacitat simbòlica i estructuradora de l'ordenació.

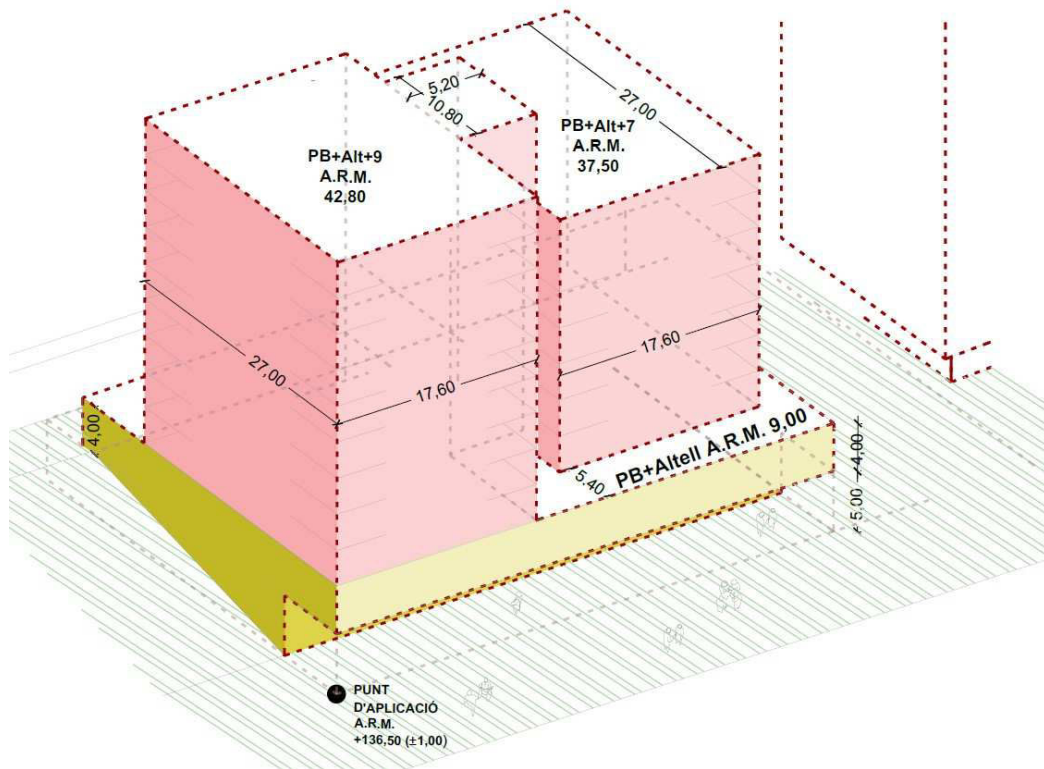
Les edificacions proposades es troben afectades per la línia d'edificació que estableix la Ley del Sector Ferroviario. Per la qual cosa, el present document incorpora una nova proposta de línia d'edificació, així com un ajust de les línies d'afectació ferroviàries ajustades a la realitat existent, en l'extrem sud. Aquestes propostes tenen com a objectiu una millor integració de les noves edificacions (plànol o.9).

Per l'execució del planejament caldrà disposar de la corresponent autorització per part d'Adif per la reducció de les distàncies tant del domini públic ferroviari, com del límit d'edificació.



El sostre màxim i el nombre màxim d'habitatges es distribueix per cadascuna de les Unitats d'acord amb el quadre següent:

QUADRE COMPROVACIÓ SOSTRE NORMATIU VS SOSTRE ORDENACIÓ INDICATIVA							
		gàlib		sostre		habitatges 85m <sup>2</sup> HLL / 70m <sup>2</sup> HPO	
<b>UNITAT 1</b>							
1.568	m <sup>2</sup> s	TOTAL	11.245 m <sup>2</sup>	8.726	m <sup>2</sup> st		
	residencial HPO		8.109 m <sup>2</sup>	5.726	m <sup>2</sup> st	82 habitatges HPO	
	altres usos		3.136 m <sup>2</sup>	2.100	m <sup>2</sup> st		
parc. 1	Torres -HPO		8.109 m <sup>2</sup>	5.726	m <sup>2</sup> st	82 habitatges	
	P1-P7		1.007 m <sup>2</sup>	710	m <sup>2</sup> st/planta	70,54 %	10 hab/planta aprox.
	P8-P9		531 m <sup>2</sup>	378	m <sup>2</sup> st/planta	71,14 %	6 hab/planta aprox.
	altres usos PB + Altell		3.136 m <sup>2</sup>	2.100	m <sup>2</sup> st	67,0 %	
<b>UNITAT 2</b>							
2.318	m <sup>2</sup> s	TOTAL	11.323 m <sup>2</sup>	8.807	m <sup>2</sup> st		
	residencial HLL		9.380 m <sup>2</sup>	6.864	m <sup>2</sup> st	81 habitatges	
	altres usos		1.943 m <sup>2</sup>	1.943	m <sup>2</sup> st		
parc. 2	Torre-Habitatges lliures		5.382 m <sup>2</sup>	3.834	m <sup>2</sup> st	45 habitatges	
	P1-P9		598 m <sup>2</sup>	426	m <sup>2</sup> st/planta	71,24 %	5 hab/planta aprox.
	altres usos PB		727 m <sup>2</sup>	727	m <sup>2</sup> st	100,00 %	
parc. 3	Barra-habitatges lliures		3.998 m <sup>2</sup>	3.030	m <sup>2</sup> st	36 habitatges	
	P1-P5		693 m <sup>2</sup>	515	m <sup>2</sup> st/planta	74,31 %	6 hab/planta aprox.
	P6		533 m <sup>2</sup>	455	m <sup>2</sup> st/planta	85,45 %	6 hab/planta aprox.
	altres usos PB		1.216 m <sup>2</sup>	1.216	m <sup>2</sup> st		
<b>UNITAT 3</b>							
2.119	m <sup>2</sup> s	TOTAL	11.114 m <sup>2</sup>	8.598	m <sup>2</sup> st		
	residencial HLL		9.380 m <sup>2</sup>	6.864	m <sup>2</sup> st	81 habitatges	
	altres usos		1.734 m <sup>2</sup>	1.734	m <sup>2</sup> st		
parc. 4	Torre-Habitatges lliures		5.382 m <sup>2</sup>	3.834	m <sup>2</sup> st	45 habitatges	
	P1-P9		598 m <sup>2</sup>	426	m <sup>2</sup> st/planta	71,24 %	5 hab/planta aprox.
	altres usos PB		829 m <sup>2</sup>	829	m <sup>2</sup> st	100,00 %	
parc. 5	Barra-habitatges lliures		3.998 m <sup>2</sup>	3.030	m <sup>2</sup> st	36 habitatges	
	P1-P5		693 m <sup>2</sup>	515	m <sup>2</sup> st/planta	74,31 %	6 hab/planta aprox.
	P6		533 m <sup>2</sup>	455	m <sup>2</sup> st/planta	85,45 %	6 hab/planta aprox.
	altres usos PB		905 m <sup>2</sup>	905	m <sup>2</sup> st	100,00 %	
<b>UNITAT 4</b>							
1.671	m <sup>2</sup> s	TOTAL	6.695 m <sup>2</sup>	6.947	m <sup>2</sup> st	71 habitatges	
	residencial HLL		5.382 m <sup>2</sup>	3.834	m <sup>2</sup> st	45 habitatges HLL	
	residencial HPO		2.400 m <sup>2</sup>	1.800	m <sup>2</sup> st	26 habitatges HPO	
	altres usos		1.313 m <sup>2</sup>	1.313	m <sup>2</sup> st		
parc. 6	Torre-Habitatges lliures		5.382 m <sup>2</sup>	3.834	m <sup>2</sup> st	45 habitatges	
	P1-P9		598 m <sup>2</sup>	426	m <sup>2</sup> st/planta	71,24 %	5 hab/planta aprox.
	altres usos PB		598 m <sup>2</sup>	598	m <sup>2</sup> st	100,00 %	
parc. 7	Volum cub - HPO		2.400 m <sup>2</sup>	1.800	m <sup>2</sup> st	26 habitatges	
	P1-P5		480 m <sup>2</sup>	360	m <sup>2</sup> st/planta	75,00 %	5 hab/planta aprox.
	altres usos PB		715 m <sup>2</sup>	715	m <sup>2</sup> st	100,00 %	
<b>TOTAL SECTOR 110b</b>							
		TOTAL SECTOR	40.376 m <sup>2</sup>	32.178	m <sup>2</sup> st	315 Total habitatges	
		total residencial	34.650 m <sup>2</sup>	25.088	m <sup>2</sup> st		
		habitatges lliures	24.141 m <sup>2</sup>	17.562	m <sup>2</sup> st	85	207 hab. lliures
		habitatges HPO	10.509 m <sup>2</sup>	7.526	m <sup>2</sup> st	70	108 hab HPO
		altres usos	8.126 m <sup>2</sup>	7.090	m <sup>2</sup> st		

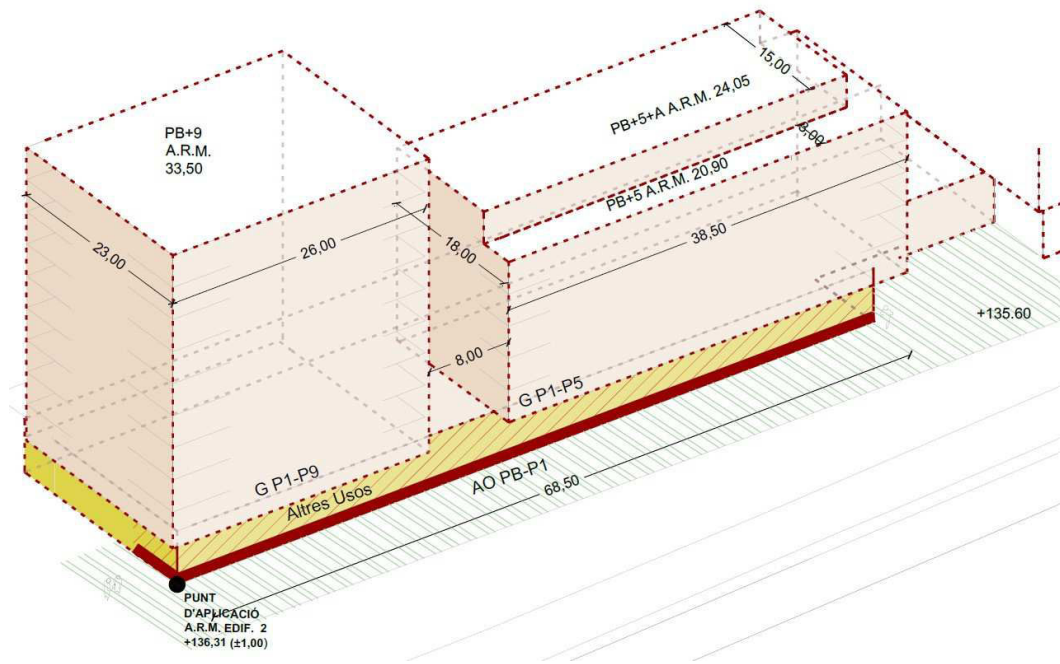
**Unitat 1.**


<b>Superfície:</b>	<b>1.568 m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Sostre total sobre rasant:</b>	<b>7.826 m<sup>2</sup>st</b>	
Sostre HPO:	5.726 m <sup>2</sup> st	82 habitatges HPO
Sostre altres usos:	2.100 m <sup>2</sup> st	
Gàlib màxim:	11.245 m <sup>2</sup> st	

**Descripció general:** Es proposa un edifici compost per dues torres unides per un nucli. El punt d'aplicació de la cota de planta baixa és situa en el vèrtex que forma la cantonada nord interior. El espai exterior que no s'edifiqui, haurà de ser obert i la seva urbanització s'haurà de realitzar en continuïtat amb la urbanització de l'entorn.

**Flexibilitat:** Al tractar-se de l'element més singular de l'ordenació del sector, no s'introdueix cap alineació obligatòria. A les plantes pis de les torres, la proposta planteja un gàlib volumètric normatiu superior al sostre a ubicar, oferint flexibilitat per generar reculades en aquells gàlils no obligatoris i retranquejaments en alçada.

- Volum principal: El volum principal és compon de dues torres rectangulars (27,00 x 17,60 m de dimensió del gàlib) i PB+7 d'alçada màxima i PB+9 d'alçada amb un nucli de connexió de dimensions 10,80 x 5,20m.
- Sòcol en planta baixa i altell: La base del volum principal, la constitueix un volum de PB i altell destinat a usos terciaris.

**Unitat 2.**


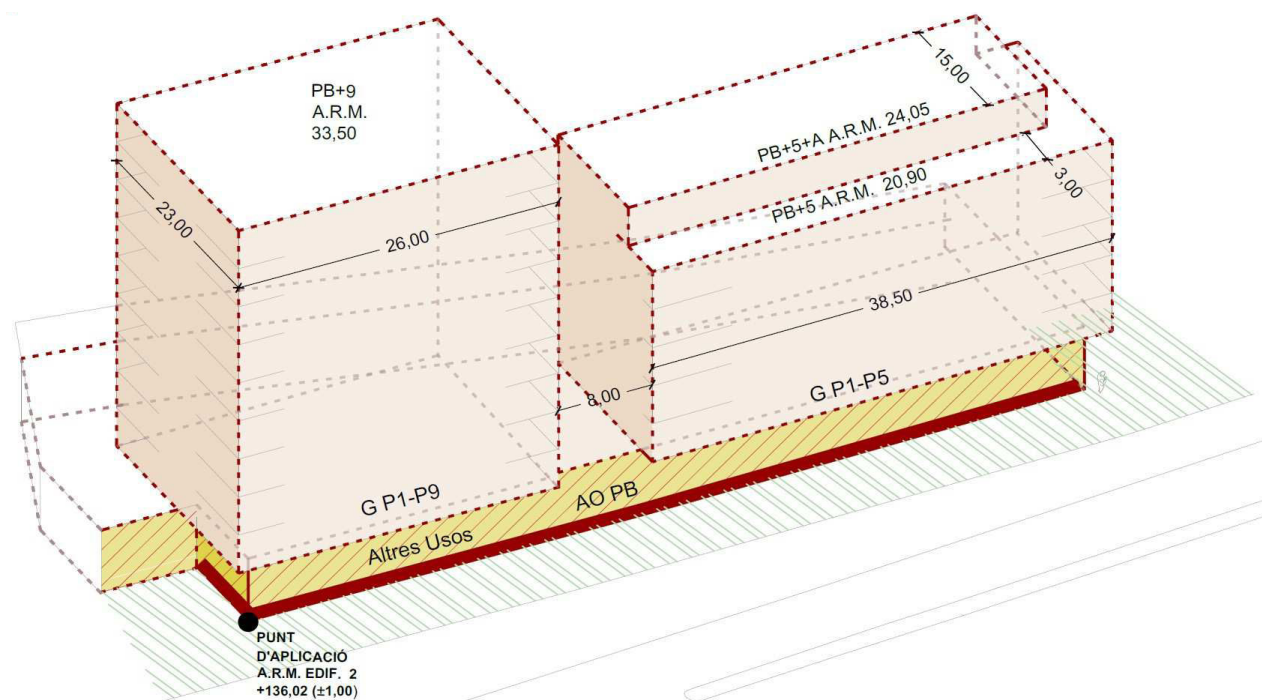
<b>Superfície:</b>	<b>2.318 m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Sostre total sobre rasant:</b>	<b>8.807 m<sup>2</sup>st</b>	
Sostre Hab. Lliure:	6.864 m <sup>2</sup> st	81 habitatges renda lliure
Altres usos PB:	1.943 m <sup>2</sup> st	
Gàlib màxim:	11.323 m <sup>2</sup> st	

**Descripció general:** Es proposa un edifici lineal en el sentit del carrer Esteve Terrades, compostat per dos volums alineats. El punt d'aplicació de la cota de planta baixa és situa en el vèrtex nord-oest del perímetre de la planta baixa. En tot el front del carrer Esteve Terrades, es genera un voladís constant en tot el conjunt que ha d'ajudar a recollir la façana comercial de planta baixa. La part posterior de l'edificació es destina a jardí comunitari que quedarà a la cota de planta pis primera.

**Flexibilitat:** La proposta planteja a les plantes pis un gàlib volumètric normatiu superior del sostre a ubicar, oferint flexibilitat per generar reculades en aquells gàlibs no obligatoris i retranquejaments en alçada.

- **Volum principal:** El volum principal és una torre força quadrada (26,00 x 23,00 m de dimensió del gàlib) i PB+9 d'alçada. Aquest volum es separa 8 metres de l'altre volum més baix en el sentit longitudinal al carrer Esteve Terrades.
- **Volum secundari:** El volum secundari es disposa com una barra horitzontal també en el sentit longitudinal de 18,00 metres de fondària per 38,50 metres d'amplada. L'alineació de la façana cap al carrer és coplanària amb la del volum principal, però no és obligatòria. S'admet a la última planta pis una reculada respecte al pla de façana de la resta de plantes per tal de reduir l'impacte cap al carrer.
- **Sòcol en planta baixa:** En els extrems de l'edifici, el sòcol comercial s'enretira respecte l'alineació de la planta baixa per generar uns eixamplaments sobre l'espai públic.

L'aparcament soterrat d'aquest edifici, es podrà mancomunar amb l'aparcament de la Unitat 3. D'aquesta manera és podrà rendibilitzar la construcció de les rampes i accessos per a vehicles, centralitzant-se en un sol punt.

**Unitat 3.**

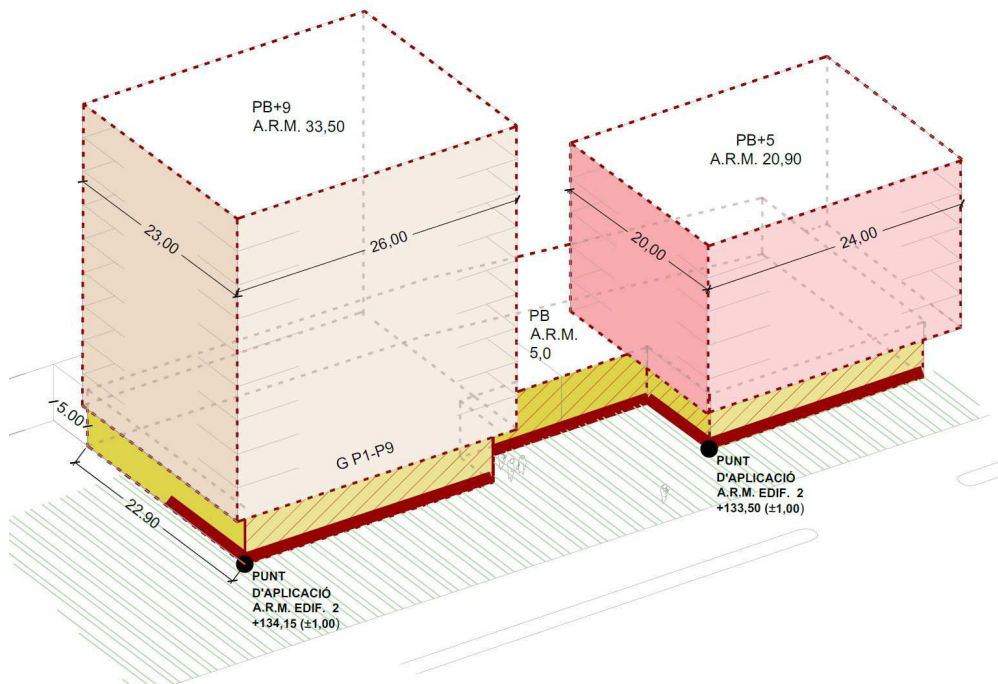
<b>Superfície:</b>	<b>2.119 m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Sostre total sobre rasant:</b>	<b>8.598 m<sup>2</sup>st</b>	
Sostre Hab. Lliure:	6.864 m <sup>2</sup> st	81 habitatges renda lliure
Altres usos PB:	1.734 m <sup>2</sup> st	
Gàlib màxim:	11.114 m <sup>2</sup> st	

**Descripció general:** Es proposa un edifici lineal en el sentit del carrer Esteve Terrades, compostat per dos volums alineats. El punt d'aplicació de la cota de planta baixa és situa en el vèrtex nord-oest del perímetre de la planta baixa. En tot el front del carrer Esteve Terrades, es genera un voladís constant en tot el conjunt que ha d'ajudar a recollir la façana comercial de planta baixa. La part posterior de l'edificació es destina a jardí comunitari que quedarà a la cota de planta pis primera.

**Flexibilitat:** La proposta planteja a les plantes pis un gàlib volumètric normatiu superior del sostre a ubicar, oferint flexibilitat per generar reculades en aquells gàlils no obligatoris i retranquejaments en alçada.

- **Volum principal:** El volum principal és una torre força quadrada (26,00 x 23,00 m de dimensió del gàlib) i PB+9 d'alçada. Aquest volum es separa 8 metres de l'altre volum més baix en el sentit longitudinal al carrer Esteve Terrades.
- **Volum secundari:** El volum secundari es disposa com una barra horitzontal també en el sentit longitudinal de 18,00 metres de fondària per 38,50 metres d'amplada. L'alineació de la façana cap al carrer és coplanària amb la del volum principal, però no és obligatòria. S'admet a la última planta pis una reculada respecte al pla de façana de la resta de plantes per tal de reduir l'impacte cap al carrer.
- **Sòcol en planta baixa:** En els extrems de l'edifici, el sòcol comercial s'enretira respecte l'alineació de la planta baixa per generar uns eixamplaments sobre l'espai públic.

L'aparcament soterrat d'aquest edifici, es podrà mancomunar amb l'aparcament de la Unitat 2. D'aquesta manera és podrà rendibilitzar la construcció de les rampes i accessos per a vehicles, centralitzant-se en un sol punt.

**Unitat 4.**


<b>Superfície:</b>	<b>1.671 m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Sostre total sobre rasant:</b>	<b>6.947 m<sup>2</sup>st</b>	
Sostre Hab. Lliure:	3.834 m <sup>2</sup> st	45 habitatges renda lliure
Sostre HPO:	1.800 m <sup>2</sup> s	26 habitatges HPO
Altres usos PB:	1.313 m <sup>2</sup> st	
Gàlib màxim:	6.695 m <sup>2</sup> st	

Aquest edifici també és mimètic, en bona part, als volums principals de les Unitats 2 i 3. El diàleg entre dos volums aquí deixa de ser entre una torre i una barra horitzontal, si no que es fa entre dues torres desencaixades i d'alçades també diferenciades. La part posterior de la Unitat es defineix com un espai lliure d'edificació destinat a jardí comunitari situat en la cota de planta primera.

Flexibilitat: proposta planteja un gàlib volumètric normatiu superior del sostre a ubicar, oferint molta flexibilitat per generar reculades en aquells gàlibs no obligatoris i retranquejaments en alçada.

- Volums principals:

L'edifici de més alçada és una torre força quadrada (26,00 x 23,00 m de dimensió del gàlib) i PB+9 d'alçada. Aquest volum es separa 14,70 metres de l'altra torre més baixa. També com succeeix en els volums de les Unitats 2 i 3, el gàlib de la torre es planteja amb un voladís.

El darrer volum, situat a l'extrem sud del sector, és una segona torre de dimensions 24,00 x 20,00 m i alçada PB+5.

- Sòcol comercial: Ambdós volums estan connectats pel sòcol de planta baixa, que s'enretira respecte les alineacions dels edificis torre. Únicament l'alineació enretirada és obligatòria per garantir la formalització de l'espai públic.

## 5.6 Quadre resum

En aquest apartat es descriu la concreció quantitativa en els diferents paràmetres urbanístics, comparant els paràmetres del POUM i els paràmetres proposats per aquest PMU.

- En aquest quadre es resumeixen les superfícies de qualificació del sòl, agrupades en sistemes i zones. Comparant les propostes descrites amb el planejament vigent es comprova que:
- S'incrementa la superfície de sòl qualificat com a sistemes del 60% mínim establert pel POUM al 73,8 % proposat pel PMU.
- La superfície de zona edificable total és de 7.676 m<sup>2</sup>s.

paràmetres urbanístics SECTOR 110B GRANOLLERS	POUM Ordenació vigent	PMU Ordenació proposada	
Superfície total	29.253 m <sup>2</sup> s	29.253 m <sup>2</sup> s	
<b>Zona</b>	<b>11.701 m<sup>2</sup>s</b>	<b>7.676 m<sup>2</sup>s</b>	<b>26,2 %</b>
Zona residencial en illa tancada, façana ampla, sector 110b	1B.110b	5.240 m <sup>2</sup> s	17,9 %
Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b, habitatge de protecció oficial	1B.110b.HPO	2.436 m <sup>2</sup> s	8,3 %
<b>Sistemes</b>	<b>17.552 m<sup>2</sup>s</b>	<b>21.577 m<sup>2</sup>s</b>	<b>73,8 %</b>
Sistema Ferroviari	SF	3.888 m <sup>2</sup> s	13,3 %
Sistema Viari Estructurant	SX	8.528 m <sup>2</sup> s	29,2 %
Sistema Viari Estructurant / Sistema Ferroviari	SX/SF	500 m <sup>2</sup> s	1,7 %
Sistema d'espais lliures / Sistema Ferroviari	SV/SF	8.661 m <sup>2</sup> s	29,6 %
<b>Sostre edificable</b>	<b>32.178 m<sup>2</sup>st</b>	<b>32.178 m<sup>2</sup>st</b>	
sostre residencial		25.088 m <sup>2</sup> st	
sostre Hlliure		17.562 m <sup>2</sup> st	70,0%
sostre HPO		7.526 m <sup>2</sup> st	30,0%
altres usos		7.090 m <sup>2</sup> st	
<b>Edificabilitat bruta</b>	<b>1,10 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s</b>	<b>1,10 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Edificabilitat neta</b>		<b>4,19 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s</b>	
<b>Densitat</b>	<b>160 hab/ha</b>	<b>108 hab/ha</b>	
<b>N màxim habitatges</b>	<b>468 hab</b>	<b>315 hab</b>	
habitatges renda lliure		<b>207 hab Lliure</b>	
habitatges HPO		<b>108 hab HPO</b>	
mòdul habitatges		80 m <sup>2</sup> st/hab	
mòdul Hlliure		85 m <sup>2</sup> st/hab	
mòdul HPO		70 m <sup>2</sup> st/hab	

## 6. JUSTIFICACIÓ LEGAL

### 6.1 Justificació legal del procediment

#### Objecte dels plans de millora urbana

Els plans de millora urbana són un instrument de planejament derivat que desenvolupa les figures de planejament general (POUM). Tenen l'objecte d'ordenar àmbits parcials de sòl urbà, en desenvolupament del POUM i, per tant, suplir la manca d'ordenació detallada del sòl urbà que l'article 58 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme (TRLU) imposa als POUM.

Els plans de millora urbana tenen per objecte (articles 70 TRLU i 90 RLU):

- a) En sòl urbà no consolidat, **de completar el teixit urbà** o bé d'acomplir operacions de rehabilitació, de reforma interior, de remodelació urbana, de transformació d'usos, de reurbanització, d'ordenació del subsòl o de sanejament de poblacions i altres de similars.

#### Determinacions

Les determinacions dels plans de millora urbana són les pròpies de la seva naturalesa, entre les regulades per als plans parcials urbanístics. De les determinacions previstes per als plans parcials, no serà d'aplicació el criteri de determinació dels estàndards legals obligatoris (espais lliures i equipaments).

D'acord amb el que s'estableix en l'article 70.7 del TRLU relatiu als Plans de millora urbana, aquest PMU estableix les determinacions urbanístiques següents:

- Qualifica el sòl.
- Regula els usos i els paràmetres de l'edificació que han de permetre l'atorgament de llicències.
- Assenyala les alineacions i les rasants.
- Defineix els paràmetres bàsics de l'ordenació de volums.
- Estableix les condicions de gestió i els terminis per promoure els instruments corresponents i per executar les obres d'urbanització i d'edificació, sens perjudici que aquests puguin ésser modificats pel programa d'actuació urbanística municipal.
- Preveure la localització concreta dels terrenys on s'ha de materialitzar la reserva per a la construcció d'habitatges de protecció pública, d'acord amb el TRLU i el planejament general, i estableixen els terminis obligatoris en els quals l'administració actuant i les persones propietàries adjudicatàries de sòl destinat a habitatge de protecció pública han d'iniciar i acabar l'edificació dels dits habitatges.

#### Termini de desenvolupament

L'apartat del POUM corresponent a programa d'actuació urbanística municipal únicament programa temporalment per sexennis aquelles actuacions relacionades amb l'habitatge, amb la qual cosa cal entendre que el desenvolupament del present sector no està limitat temporalment pel POUM.

### 6.2 Contingut del PMU

L'article 91 del TRLU estableix la documentació amb que es formalitzen els plans de millora urbana. La documentació dels plans de millora urbana és l'establerta per als plans parcials urbanístics, llevat que algun d'ells sigui innecessari d'acord amb la seva naturalesa i finalitats (article 91.1 RLU). Per tant, han de contenir el que estableixen els articles 65 i 66 del TRLUC i del 84 al 89 del RLUC per als PPU.

En compliment dels articles 66 del TRLU i 84 i següents del Reglament de la legalitat urbanística (RLU), el PMU incorpora la documentació següent:

- La memòria, i els estudis justificatius i complementaris
- Els plànols d'informació i d'ordenació.
- Les normes reguladores dels paràmetres d'ús i d'edificació del sòl.
- L'avaluació econòmica i financera.
- El pla d'etapes.

- La justificació que es compleixen les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible.
- La documentació mediambiental.

L'article 86 del RLU estableix les determinacions respecte els plànols que han de contenir els plans parcials, i per extensió els plans de millora urbana.

- Els plànols d'informació dels plans parcials urbanístics i dels plans parcials urbanístics de delimitació s'han d'elaborar sobre la base de la informació geogràfica oficial disponible, s'han de realitzar sobre cartografia digital, i han de reflectir la situació i les determinacions previstes en el planejament urbanístic general que es desenvolupa, i l'estat dels terrenys pel que fa a la morfologia, construccions, vegetació i usos existents, i estructura de la propietat del sòl.
- La informació sobre la situació i determinacions previstes en el planejament urbanístic general s'ha de reflectir en els plànols següents, que s'han de realitzar, com a mínim, a l'escala utilitzada en aquest planejament general:
  - a) De situació en relació amb l'estructura orgànica del pla d'ordenació urbanística municipal.
  - b) De l'ordenació establerta en el planejament urbanístic general per a l'àmbit territorial inclòs en el pla parcial urbanístic.
- La informació sobre l'estat dels terrenys s'ha de reflectir en els plànols següents, realitzats, com a mínim, a escala 1:2.000:
  - a) Topogràfic.
  - b) Cadastral.
  - c) D'usos del sòl i del subsòl, amb indicació d'edificacions, infraestructures i vegetació existents.
  - d) Geomorfològic i d'àrees de riscos geològics i naturals.
  - e) Si s'escau, de contaminació de sòls i d'àmbits i elements ambientals amb valors a preservar.

### **6.3 Justificació de l'observança del desenvolupament urbanístic sostenible i directrius de planejament.**

La proposta continguda en el present Pla de millora urbana està clarament alineada amb els objectius de desenvolupament sostenible que, de conformitat amb l'article 3 del TRLU, constitueix un dels principis generals de l'actuació urbanística.

Això és, en la mesura que assoleix les directrius fixades en el planejament general per a aquest sector, amb la voluntat d'afavorir el desenvolupament social i econòmic del municipi conjuminant les necessitats de creixement aprovades en el POUM, amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals:

- Afavorint la compactació urbana i evitant creixements dispersos en el territori per a una utilització racional del sòl, en ser aquest un recurs natural no renovable. El POUM defineix aquestes actuacions, sobre sòls ja antropitzats i interiors de la ciutat com una estratègia per la regeneració urbana. Un model de sostenibilitat urbana que permet generar nous espais de centralitat amb vitalitat i qualitats urbanes que millori substancialment aquest àmbit i que reverteixi positivament en tot el seu entorn urbà.
- Fomentant la mobilitat sostenible i el transport col·lectiu. Part de l'àmbit de planejament es troba colindant de l'estació dels Granollers. A més d'aquest mode de transport públic, existeixen parades d'autobús que la en una zona altament irrigada pel transport públic, tal com es mostra al Títol VI corresponent a l'anàlisi de la mobilitat. L'altre subàmbit, suposarà la creació d'un nou itinerari transversal i longitudinal que recosirà barris en el centre de la ciutat.
- Atenent les necessitats socials d'accés a l'habitatge. És objectiu principal del PMU la concreció del 30% del sostre residencial dedicat a protecció oficial. Els nous habitatges de protecció oficial col·laboraran al conjunt de polítiques d'habitatge que està desenvolupant l'Ajuntament a través del lloguer o altres modalitats que s'estableixin en base a les necessitats socials.
- Incrementant la reserva mínima del 60% establerta pel POUM pel que fa a la superfície de sòl públic.
- Establint la mixtura d'usos per afavorir la cohesió social. La configuració dels nous edificis i els usos que inclouen reforcen la creació de zones d'interrelació social, en el mateix espai públic però també en les plantes baixa. La configuració volumètrica porxada reforçaran encara més aquesta

condició més col·lectiva i amb usos terciaris que capgirin aquest tram del carrer Esteve Terrades de manera s'assimili als usos i estructura de l'altra banda del carrer.

- Protegir i gestionar adequadament el medi ambient i el patrimoni natural, mitjançant la preservació de les funcions ecològiques del sòl, la millora de la qualitat ambiental, la gestió del paisatge per tal de preservar-ne els valors, la utilització racional dels recursos naturals i el foment de l'eficiència energètica. Si bé els terrenys integrats al sector 110b no estan afectats per cap Pla o projecte de protecció ambiental, com el PEIN, la Xarxa Natura 2.000, hàbitats d'interès comunitari, etc, l'ordenació establerta dona coherència als eixos verds i pacificats estructurants de la ciutat amb els que establirà connexions.
- Introduint mesures i criteris mediambientals per a la redacció dels projectes d'urbanització i dels projectes d'arquitectura.
- Establint criteris per l'arbrat i vegetació admesa en l'espai públic.

Pel que fa a les directrius per al planejament urbanístic que determinen l'article 9 del TRLU i art. 5 i 7 del RLU, es constata que:

- **Preservació front al risc d'inundació:**  
Segons l'informe ambiental, l'àmbit d'estudi queda fora de la delimitació de zones inundables atenant a criteris de modelització hidràulica.
- **Riscos geològics:**  
No s'ha observat ni es té constància documental de l'existència de roques solubles susceptibles de desenvolupar esfondraments. Tampoc es té constància d'antecedents d'esfondrament ni s'ha observat cons de dejecció. No s'han detectat indicis, ni es té constància documental que en el passat s'hagin desenvolupat processos de perillositat geològica que justifiqui la realització d'un estudi de detall previ a la definició dels usos del sòl.
- **Risc d'incendi forestal:**  
Segons el visor de Protecció Civil de la Generalitat, el sector té un risc molt baix d'incendi forestal. A més, no trobem cap massa boscosa a dintre de l'àmbit, pel que es troba exempt de l'aplicació de les consideracions de l'apartat 1.2.6 del document bàsic de seguretat en cas d'incendi SI 5 "Intervenció dels bombers" del CTE.
- **Risc d'exposició al camp magnètic:**  
El marc legal que regula els límits d'exposició del camp magnètic és el Decret 3151/1968, Reglament de les Línies Elèctriques Aèries d'Alta Tensió. L'àmbit del sector no està afectat per al pas de cap línia d'alta tensió, pel què no correspon l'avaluació del mateix.
- **Preservació dels terrenys amb pendent elevada:**  
D'acord amb l'art. 9 de la TRLU, "directrius per al planejament urbanístic", el sector no té pendents superiors al 20%, tal com es pot comprovar al plànol topogràfic adjunt en la documentació gràfica.

Pel que fa als riscos tecnològics (risc químic i el derivat de transports de mercaderies perilloses), es justifica la seva observació en l'apartat anterior corresponent al Marc Normatiu de la Memòria, i s'estableixen normativament els condicionants corresponents en quant als usos admesos en el subàmbit sud, així com en el Pla d'Etapes per al desenvolupament del sector.

#### **6.4 Compliment de les previsions del POUM**

El present document s'adequa a les determinacions establertes en el planejament urbanístic general vigent, especialment a la fitxa del POUM del sector 110b tal com es justifica en el quadre de l'apartat 5.6 d'aquesta memòria, en relació al compliment de les previsions establertes per el POUM per al PMU 110b.

Les determinacions del POUM fixen l'ús principal i el tipus de qualificació de la zona, les reserves mínimes de sòl públic del 60% (sistemes urbanístics), la superfície del sector, l'edificabilitat, el 30% sostre residencial destinat a sostre de protecció oficial.

## 6.5 Al compliment de les determinacions sobre accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà

L'ordenació prevista considera, afavoreix i s'ajusta a les determinacions sectorials sobre supressió de barreres arquitectòniques urbanístiques, a l'edificació, en el transport i en la comunicació establertes a la Llei 20/91, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, al Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, així com la legislació estatal Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

Pel que fa als requeriments normatius referits a les mesures de prevenció d'incendis, l'ordenació proposada s'ajusta als condicionants següents:

- Els vials de circulació disposen d'una amplada mínima lliure de 3,50 m i un gàlib de 4,5 m, per l'accés dels vehicles d'intervenció, que hauran de mantenir-se lliures d'obstacles (mobiliari urbà, arbres, pilones, senyalització vertical,...) que redueixin les seves mides.
- Els vials d'aproximació tindran una capacitat portant mínima de 20 kN/m<sup>2</sup> en tota l'amplada mínima lliure requerida.
- Es garanteix la disponibilitat de l'espai de maniobra suficient per als edificis amb una alçada d'evacuació descendent superior a 9 metres. Aquest espai disposa d'una amplada mínima de 5 m en tot el desenvolupament de la façana accessible de l'edifici. En tant que la proposta preveu edificis de més de 20 metres d'alçada d'evacuació descendent, la separació màxima del vehicle a la façana accessible de l'edifici, no superarà els 10 metres (punt 1.2 del CTE DB SI5).
- La distància des de l'espai de maniobra fins tots els accessos de l'edifici necessaris per arribar a totes les seves zones serà inferior a 30 metres.

## 6.6 Al compliment de les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible, d'acord amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El pla incorpora els criteris de mobilitat sostenible definit en el Text refós de la Llei d'urbanisme i en el seu Reglament i en la Llei de Mobilitat (9/2003) i en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, la qual cosa es conclou al corresponent document d'Anàlisi de la mobilitat en el títol VI del PMU.

## 6.7 Adequació urbanística a la perspectiva de gènere i igualtat

En l'execució del planejament caldrà incorporar la perspectiva de gènere en la configuració i disseny de la urbanització dels espais urbans proposats inclosos els sistemes viaris i els sistemes lliures. Caldrà generar espais i recorreguts segurs, il·luminats, accessibles, ben comunicats (garantint cobertura de veu i dades, evitant enclavaments, culs de sac, espais residuals, proximitat del transport col·lectiu...), així com qualsevol altra mesura que es consideri oportuna per a eliminar les desigualtats de gènere.

En la urbanització de l'espai públic, inclosos els sistemes viaris i sistemes lliures s'incorporaran, en la mesura del possible, els següents criteris d'igualtat:

- Els parcs, places i espais verds incorporaran llocs d'ombra amb arbrat. Les àrees de trobada i relació disposaran, en qualsevol cas, d'elements per crear zones d'ombra.
- Es tindrà en compte l'orientació de l'espai públic en relació als volums arquitectònics de l'entorn i respecte al sol per ubicar correctament les àrees de repòs i la situació dels bancs.
- Es procurarà que les àrees de repòs no estiguin massa pròximes als carrers amb trànsit rodat. En aquest sentit, la disposició del mobiliari urbà haurà d'evitar la sensació d'inseguretat.
- Els bancs estaran ubicats de manera que permetin posar cadires de rodes o cotxets d'infants als costats.
- Els itineraris pavimentats han de permetre travessar els espais verds en temps de pluja amb la disposició de paviments antilliscants.
- L'espai públic haurà d'estar dotat amb prou il·luminació nocturna, amb llums compatibles amb els arbres i altra vegetació.
- La plantació de vegetació no ha de reduir la visibilitat, evitant crear sensació d'inseguretat o manca de control social.

- S'evitarà la creació de desnivells que dificultin l'accessibilitat i la visibilitat dels recorreguts, tant per l'orientació com per a la sensació d'inseguretat, facilitant la lliure circulació de persones amb mobilitat reduïda, persones que es desplacen amb cadira de rodes, i també per persones que porten cotxets de nadó o carrets de la compra.
- Els jocs per a la mainada estaran agrupats en àrees protegides amb tanques baixes que impedeixen l'entrada de gossos.
- Per a la pavimentació del sistema viari la urbanització serà en plataforma única per tal de garantir la pacificació del trànsit amb l'objectiu de prioritzar la circulació de vianants i bicicletes sobre el pas de vehicles.

## 7. DESENVOLUPAMENT DEL PLA DE MILLORA URBANA

### 7.1 Sistema de desenvolupament urbanístic

El Conveni urbanístic subscrit entre l'Ajuntament de Granollers i ADIF el 28 de juny de 2022 en la clàusula segona, punt primer, segon paràgraf disposa:

*“El sistema de ejecución a establecer en ese Plan de Mejora Urbana será el de expropiación. El justiprecio de los terrenos no se abonará a ADIF por el Ayuntamiento en efectivo sino en especie mediante la entrega de parcelas urbanizadas conforme a lo previsto en los apartados 2.2. a 2.4. En consecuencia, el Ayuntamiento se hará cargo también de la redacción de los correspondientes proyectos de urbanización y parcelación.*

S'estableix per al desenvolupament del PMU 110b de Granollers el sistema d'expropiació, en compliment del referit Conveni, segons el qual és necessari subscriure un Conveni expropiatori que tindrà com a objecte determinar el justipreu.

Atès que la fitxa del sector inclosa en el POUM preveu el sistema de reparcel·lació per compensació bàsica, simultàniament i de forma prèvia a l'aprovació definitiva del PMU, caldrà aprovar el canvi de sistema d'actuació urbanística, d'acord amb l'article 119 del TRLU.

### 7.2 Sòl Públic de cessió

#### Cessió d'aprofitament:

Correspon la cessió del 10% de l'aprofitament a favor de l'Ajuntament de Granollers.

Adicionalment, l'Ajuntament rebrà sostre d'aprofitament urbanístic equivalent a les despeses d'urbanització ordinàries, amb el límit de l'import màxim establert en el Conveni subscrit amb Adif.

#### Cessió de sòl qualificat de sistemes urbanístics:

El PMU 110b inclou un total de 21.577 m<sup>2</sup>s de sistemes públics. Aquesta superfície representa un 73,8% del sector, de manera que s'incrementa en un 13,8% el sòl públic que estableix el POUM com a mínim per aquest sector.

En concret s'utilitzen aquestes qualificacions, que queden descrites en la memòria.

- Sistema viari (clau SX)
- Sistema Ferroviari (clau SF)
- Sistema viari i sistema ferroviari (clau SX/SF)
- Sistema d'espais lliures i sistema ferroviari (clau SV/SF)

### 7.3 Criteris d'urbanització i execució

El present document no precisa directament les característiques i el traçat de les obres bàsiques d'urbanització sinó que, d'acord amb allò establert en l'article 65.2.e del Decret Legislatiu 1/2010, aquestes obres d'urbanització es concretaran en un document separat mitjançant el corresponent Projecte d'Urbanització.

## 8. TRAMITACIÓ ADMINISTRATIVA

### Tramitació administrativa

La tramitació administrativa del present document de PMU correspon a l'Ajuntament de Granollers en la seva aprovació inicial i definitiva, previ informe de la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Arc Metropolità de Barcelona, segons allò disposat a l'article 81.1.b) del TRLU.

Així mateix, aquest PMU no està subjecte al tràmit d'avaluació ambiental estratègica ordinària atès que es refereix exclusivament al sol urbà, no estableix el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental, no afecta a la Xarxa Natura 2000 o altres espais protegits pel Pla especial de protecció i gestió del patrimoni natural, ni genera una modificació substancial respecte les estratègies, directrius i propostes del POUM de Granollers.

En cas d'aparent contradicció entre text i plànols, preval allò que determini el text. En cas de contradiccions gràfiques entre plànols a diferents escales, prevaldrà allò dibuixat en el plànol a escala més detallada.

### Aprovació inicial i exposició al públic

Amb l'aprovació inicial del PMU, l'Ajuntament exposarà públicament els treballs amb el contingut mínim legalment establert i posarà els mitjans per a la seva difusió. Els documents estaran disponibles per la seva consulta en la seu municipal i seran també accessibles a través de la web municipal, pel període mínim legalment establert.

### Presentació d'al·legacions i informes sectorials

Finalitzat el període d'exposició pública del document aprovat inicialment, es procedirà a elaborar l'informe tècnic i jurídic individualitzat de cada al·legació presentada, per part de l'equip redactor, informe que contindrà una proposta valorada d'acceptació, acceptació parcial o denegació, que haurà de ser resolta pels òrgans municipals competents. També s'informaran els informes rebuts de les distintes administracions públiques consultades, especificant la manera com s'incorporaran les determinacions corresponents.

### Informe d'al·legacions

L'informe a les al·legacions i la resolució municipal, així com els informes sectorials i les modificacions derivades d'uns i altres, s'inclouran com a document del PMU. El document refós amb la incorporació del resultat de la informació pública podrà constituir la proposta d'aprovació definitiva, poden prescindir de l'aprovació provisional, en tant que en el cas del planejament derivat la competència per dur a terme l'aprovació definitiva és municipal.

La plena difusió del contingut final del PMU es produirà una vegada aprovat definitivament en ferm i publicat a efectes d'executivitat.

Barcelona, a febrer de 2025.

77612315B

JORDI PERALTA

(R: B10631695)

Firmado digitalmente por

77612315B JORDI

PERALTA (R: B10631695)

Fecha: 2025.02.18

12:09:42 +01'00'

Jordi Peralta, arquitecte  
PERALTA URBANISME S.L.P.

Marc Vizcarra, arquitecte  
PERALTA URBANISME S.L.P.

## II. NORMES URBANÍSTIQUES

Índex de les Normes Urbanístiques:

## **TÍTOL I. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL**

- Article 1.- Objecte i definició
- Article 2.- Àmbit
- Article 3.- Marc Legal
- Article 4.- Interpretació de les determinacions del PMU
- Article 5.- Aplicació supletòria del POUM
- Article 6.- Modificacions
- Article 7.- Vigència i revisió

## **TÍTOL II. PARÀMETRES URBANÍSTICS**

- Article 8.- Qualificació del sòl

### **CAPÍTOL PRIMER. REGULACIÓ DELS SISTEMES**

#### **SECCIÓ 1. DETERMINACIONS COMUNES PER ALS SISTEMES**

- Article 9. Definició

#### **SECCIÓ 2.- SISTEMA VIARI - CLAU SX**

- Article 10. Definició i identificació
- Article 11. Titularitat

#### **SECCIÓ 3.- SISTEMA FERROVIARI - CLAU SF**

- Article 12. Definició i identificació
- Article 13. Titularitat

- Article 14. Règim de limitacions

#### **SECCIÓ 5.- SISTEMA VIARI I FERROVIARI - CLAU SX/SF**

- Article 15. Definició i identificació
- Article 16. Titularitat

- Article 17. Règim de limitacions

#### **SECCIÓ 5.- SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I FERROVIARI – CLAU SV/SF**

- Article 18. Definició i identificació
- Article 19. Titularitat

- Article 20. Condicions d'ús

### **CAPÍTOL SEGON. REGULACIÓ DE LES ZONES EDIFICABLES**

- Article 21. Regulació de les claus 1B.110b i 1B.100b.HPO
- Article 22. Condicions per a l'atorgament de llicències d'edificació
- Article 23. Unitats mínimes de projecte i parcel·la mínima
- Article 24. Edificabilitat i densitat màximes
- Article 25. Gàlib màxim
- Article 26. Altura reguladora màxima
- Article 27. Planta baixa
- Article 28. Espai lliure d'edificació
- Article 29. Condicions d'ús
- Article 30. Previsions d'aparcaments als edificis
- Article 31. Determinacions respecte a les façanes
- Article 32. Cobertes
- Article 33. Espai exterior mínim per habitatge
- Article 34. Mesures específiques per a l'estalvi d'aigua

## **TÍTOL III. GESTIÓ URBANÍSTICA**

- Article 35. Sistema d'Actuació Urbanística
- Article 36. Conveni expropiatori
- Article 37. Projecte d'Urbanització

## **DISPOSICIÓ FINAL**

## **TÍTOL I. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL**

### **Article 1.- Objecte i definició**

Aquest Pla de Millora Urbana (en endavant PMU) té per objecte establir l'ordenació del sector discontinu 110b en compliment amb els paràmetres fixats pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers (en endavant POUM).

Aquestes Normes són d'aplicació a la totalitat de l'àmbit del PMU. Determinen, junt amb la resta de la documentació escrita i els plànols normatius de la documentació gràfica, les condicions d'edificació i urbanització.

### **Article 2.- Àmbit**

El present PMU es desenvolupa sobre el sector 110b i compta amb una superfície total de 29.253,00 m<sup>2</sup>. L'àmbit d'aquest sector definit pel POUM, té una delimitació discontinua situada en l'entorn de l'estació i sobre del calaix ferroviari a l'alçada del parc de Torras Villà. Concretament el primer àmbit es troba delimitat entre el carrer Esteve Terrades Illa a l'oest, l'estació ferroviària a l'est, la plaça Josep Serrat i Bonastre al nord i la C-352 al sud. El segon àmbit es correspon amb el calaix del sistema ferroviari situat entre els carrers Agustí Viñamata al nord, Josep Umbert i Ventura al sud, el Passeig de la Muntanya a l'est i el Parc Torras Villà a l'oest.

### **Article 3.- Marc Legal**

1. El PMU s'ha redactat d'acord amb el que preveu el POUM vigent. També es redacta d'acord amb allò que es preveu als articles 12 i 13 de les Normes Urbanístiques del POUM per al desenvolupament del Pla en sol urbà, amb les precisions i paràmetres de les tipologies específiques i de les ordenances d'edificació del POUM. El PMU s'adapta al contingut que fixa l'article 70 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme, consolidat amb les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012, (en endavant TRLU) i als articles del 84 al 89 i 90 i 91 del Reglament de la Llei d'Urbanisme (en endavant RLUC) i demés preceptes concordants, així com a l'empara de la legislació de sòl estatal i de la legislació sectorial d'aplicació.
2. La legislació a que es fa menció concreta en aquesta normativa ha d'entendre's aplicable en tant que sigui vigent, i s'entendrà substituïda, en el seu cas, per la legislació equivalent que es promulgui i que derogui l'anterior.

### **Article 4.- Interpretació de les determinacions del PMU**

Les normes del present PMU s'han d'interpretar atenent al seu contingut i d'acord amb l'objectiu i finalitat del present instrument de planejament.

En el cas d'imprecisió o contradicció en les determinacions dels documents vinculants, prevaldran aquelles que s'ajustin a algun dels criteris següents:

Les que resultin més favorables a la menor edificabilitat i a la major dotació d'espais públics.

Si la contradicció rau en els documents gràfics, prevaldrà la grafia que es concreti en els plànols a escala més detallada.

### **Article 5.- Aplicació supletòria del POUM**

En tot allò no previst expressament en aquestes Normes urbanístiques seran d'aplicació les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Granollers (en endavant NUPOUM), així com totes les seves modificacions.

### **Article 6.- Modificacions**

Les modificacions del PMU hauran de respectar les determinacions del POUM i els criteris generals d'estructura de l'ordenació definits en aquest mateix Pla.

### **Article 7.- Vigència i revisió**

La vigència del PMU és indefinida en tant no es procedeixi a la seva modificació o revisió.

## TÍTOL II. PARÀMETRES URBANÍSTICS

### Article 8.- Qualificació del sòl

En l'àmbit del PMU s'estableixen les següents qualificacions urbanístiques:

#### Sistemes públics:

- Sistema viari (clau SX)
- Sistema ferroviari (clau SF)
- Sistema viari i ferroviari (clau SX/SF)
- Sistema d'espais lliures i ferroviari (clau SV/SF)

#### Zones:

- Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b (clau 1B.110b)
- Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b, habitatge de protecció oficial amb qualificació genèrica (clau 1B.110b.HPO)

paràmetres urbanístics SECTOR 110B GRANOLLERS		PMU Ordenació proposada
Superfície total		29.253 m <sup>2</sup> s
<b>Zona</b>		<b>7.676 m<sup>2</sup>s</b>
Zona residencial en illa tancada, façana ampla, sector 110b	1B.110b	5.240 m <sup>2</sup> s
Zona residencial en illa tancada, façana ampla 110b, habitatge de protecció oficial	1B.110b.HPO	2.436 m <sup>2</sup> s
<b>Sistemes</b>		<b>21.577 m<sup>2</sup>s</b>
Sistema Ferroviari	SF	3.888 m <sup>2</sup> s
Sistema Viari Estructurant	SX	8.528 m <sup>2</sup> s
Sistema Viari Estructurant / Sistema Ferroviari	SX/SF	500 m <sup>2</sup> s
Sistema d'espais lliures / Sistema Ferroviari	SV/SF	8.661 m <sup>2</sup> s

## CAPÍTOL PRIMER. SISTEMES URBANÍSTICS

### SECCIÓ 1. DETERMINACIONS COMUNES PER ALS SISTEMES

#### Article 9. Definició.

Els sistemes són aquell conjunt d'elements d'interès general que són fonamentals per assegurar el desenvolupament i funcionament urbà donada la seva important contribució a l'hora d'assolir els objectius del planejament referents a infraestructures de comunicacions, equipaments comunitaris, serveis tècnics i d'espais lliures en general.

Aquest PMU estableix les determinacions generals dels sistemes sense perjudici del que estableixi, de forma més específica, la legislació sectorial vigent en cadascuna de les respectives matèries que afectin a cada sistema.

Dins l'àmbit del PMU s'implanten els següents sistemes: sistema d'espais lliures amb sistema ferroviari en subsòl (SV/SF), sistema ferroviari (SF), sistema viari (SX) i sistema viari amb sistema ferroviari en subsòl (SX/SF).

La qualificació de sistema pot afectar el subsòl i el vol, o bé tenir una doble qualificació, d'acord amb els plànols d'ordenació.

**SECCIÓ 2.- SISTEMA VIARI - CLAU SX****Article 10. Definició i identificació**

Comprèn les instal·lacions i els espais reservats per al traçat de la xarxa viària, els quals han de permetre l'accessibilitat entre les diverses àrees i sectors urbans i assegurar un nivell de mobilitat adequat.

La seva situació està definida en els plànols d'ordenació i es regula d'acord amb el que disposen les NUPOUM.

**Article 11. Titularitat**

El sòl qualificat de sistema viari serà de titularitat municipal.

**SECCIÓ 3.- SISTEMA FERROVIARI - CLAU SF****Article 12. Definició i identificació**

El sòl qualificat com a sistema ferroviari està constituït per la xarxa ferroviària d'interès general. La seva situació està definida en els plànols d'ordenació i es regula d'acord amb el que disposen les NUPOUM i la seva normativa sectorial.

**Article 13. Titularitat**

El sòl qualificat com a sistema ferroviari comprès dins del sector 110b serà de titularitat d'ADIF.

**Article 14. Règim de limitacions**

S'estableixen les limitacions a la propietat establertes en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, modificada parcialment per la Ley 22/2022, de 19 de desembre, o aquelles que la substitueixin:

1. Dins de la línia límit de l'edificació fins a la línia ferroviària, queda prohibida qualsevol obra de construcció, reconstrucció o ampliació d'edificacions existents, a excepció de les imprescindibles per a la conservació i manteniment de les edificacions existents, llevat de les excepcions que reguli la pròpia Llei sectorial, i sempre amb la prèvia autorització d'ADIF
2. En les zones de domini i de protecció, serà necessària l'autorització prèvia d'ADIF per a executar qualsevol obra o instal·lació fixa o provisional, els canvis d'ús o activitat de les construccions, així com per a la plantació o tala d'arbrat.
3. En la zona de protecció no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos dels compatibles amb la seguretat del tràfic ferroviari, prèvia autorització, en qualsevol cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

**SECCIÓ 4.- SISTEMA VIARI I SISTEMA FERROVIARI - CLAU SX/SF****Article 15. Definició i identificació**

- Aquest sistema es defineix als plànols d'ordenació amb una doble clau amb el sistema viària i el sistema ferroviari que diferencia el vol del subsòl (clau SX/SF).
- En el vol comprèn les instal·lacions i els espais reservats per al traçat de la xarxa viària, els quals han de permetre l'accessibilitat entre les diverses àrees i sectors urbans i assegurar un nivell de mobilitat adequat.
- En el subsòl comprèn el sistema ferroviari que està constituït per la xarxa ferroviària d'interès general.
- Es regula d'acord amb el que disposen les NUPOUM i la seva normativa sectorial.

**Article 16. Titularitat**

- El sòl qualificat com a vialitat sobre sistema ferroviari, és a dir, sobre rasant de la llosa del cobriment o viaductes, serà de titularitat municipal.

- El manteniment de la urbanització superficial de la vialitat i de tots els seus elements superiors anirà a càrrec de l'Ajuntament.

### **Article 17. Règim de limitacions**

S'estableixen les limitacions a la propietat establertes en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, modificada parcialment per la Ley 22/2022, de 19 de desembre, o aquelles que la substitueixin:

1. Dins de la línia límit de l'edificació fins a la línia ferroviària, queda prohibida qualsevol obra de construcció, reconstrucció o ampliació d'edificacions existents, a excepció de les imprescindibles per a la conservació i manteniment de les edificacions existents, llevat de les excepcions que reguli la pròpia Llei sectorial, i sempre amb la prèvia autorització d'ADIF
2. En les zones de domini i de protecció, serà necessària l'autorització prèvia d'ADIF per a executar qualsevol obra o instal·lació fixa o provisional, els canvis d'ús o activitat de les construccions, així com per a la plantació o tala d'arbrat.
3. En la zona de protecció no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos dels compatibles amb la seguretat del tràfic ferroviari, prèvia autorització, en qualsevol cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

## **SECCIÓ 4.- SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I SISTEMA FERROVIARI – CLAU SV/SF**

### **Article 18. Definició i identificació**

- Aquest sistema es defineix als plànols d'ordenació amb una doble clau amb el sistema ferroviari que diferencia el vol del subsòl (clau SV/SF)
- El vol es qualifica d'espais lliures, d'ús i domini públic, destinats a dotar el sector de parcs i jardins pel lleure i esbarjo de la població, i completar la trama urbana.
- El subsòl es qualifica de sistema ferroviari, garantint la total funcionalitat independent de l'espai lliure.

### **Article 19. Titularitat**

- El sòl qualificat com a espais lliures sobre sistema ferroviari, és a dir; sobre rasant de la llosa del cobriment, serà de titularitat municipal.
- El manteniment de la urbanització superficial que es realitzi de l'espai lliure i de tots els seus elements anirà a càrrec de l'Ajuntament.

### **Article 20. Condicions d'ús**

- a) Usos principals: Espais lliures sobre rasant i sistema ferroviari sota la rasant de la llosa de cobriment.
- b) Usos compatibles: Aquells usos i activitats de caràcter públic que no interfereixin amb l'ús ferroviari ni comprometin l'estructura del cobriment.

## **CAPÍTOL SEGON. REGULACIÓ DE LES ZONES EDIFICABLES**

### **Article 21. Regulació de les claus 1B.110b i 1B.110b.HPO**

La Zona Residencial en illa tancada – façana ampla – subclau sector 110b (clau 1B.110b) i la Zona Residencial en illa tancada – façana ampla – subclau sector 110b amb HPO de qualificació genèrica (clau 1B.110b.HPO) es regulen segons els següents articles. Ambdues claus comparteixen regulació amb excepció de les particularitats pròpies de l'habitatge protegit.

### **Article 22. Condicions per a l'atorgament de llicències d'edificació.**

1. És requisit previ a la sol·licitud de llicència d'edificació, la desafecció del subàmbit sud al risc de matèries perilloses d'acord amb el Pla PLASEQCAT.

2. Els projectes d'edificació destinats a ús residencial, oficines o altres usos de sensibilitat especial, estaran sotmesos al que disposi la legislació vigent en matèria de soroll respecte la zonificació i immissió acústica.

### Article 23. Unitats mínimes de projecte i parcel·la mínima

1. El PMU estableix quatre (4) unitats mínimes de projecte de les zones edificables.

En el cas que es sol·liciti llicència d'edificació que no abasti la totalitat de la unitat mínima de projecte, per a l'atorgament de la corresponent autorització municipal, caldrà presentar de forma prèvia o simultània l'avantprojecte de la totalitat de la unitat, on es justifiqui el punt d'aplicació de l'ARM i es fixin les cotes dels forjats. En qualsevol cas, el forjat de la planta primera haurà de tenir continuïtat per a cada unitat de projecte.

L'avantprojecte presentat s'haurà de sotmetre a informació dels titulars dels propietaris afectats, i serà vinculant per a l'atorgament de llicències en aquesta unitat.

2. La parcel·la mínima serà de 700 m<sup>2</sup>, amb el benentès que haurà de coincidir amb els volums previstos per a cada Unitat.

### Article 24. Edificabilitat i densitat

1. Edificabilitat màxima:

- a) El sostre màxim edificable per a cada ús queda fixat en els plànols d'ordenació de la sèrie 6.
- b) El sostre sota rasant no computarà com a edificabilitat atorgada al sector sempre i quan es destini a l'ús d'aparcament, instal·lacions i/o trasters, sempre al servei dels usos de les plantes sobre rasant.

2. Densitat d'habitatges

Són d'aplicació els ratis màxims previstos en el POUM per a la Clau 1B, residencial en illa tancada per a l'habitatge lliure: 85 m<sup>2</sup>st.

Per a l'habitatge protegit de qualificació genèrica és d'aplicació el rati establert en la Llei 3/2023, del 16 de març, de 70 m<sup>2</sup>st.

	Habitatge Lliure		Habitatge Protegit		Altres Usos
	Sostre màx.	Densitat màx.	Sostre màx.	Densitat màx.	
Unitat 1			5.726 m <sup>2</sup> st	82 habitatges	2.100 m <sup>2</sup> st
Unitat 2	6.864 m <sup>2</sup> st	81 habitatges			1.943 m <sup>2</sup> st
Unitat 3	6.864 m <sup>2</sup> st	81 habitatges			1.734 m <sup>2</sup> st
Unitat 4	3.834 m <sup>2</sup> st	45 habitatges	1.800 m <sup>2</sup> st	26 habitatges	1.313 m <sup>2</sup> st

### Article 25.- Gàlib màxim

1. El present document defineix un gàlib màxim dins el qual s'ha de situar l'edificació.
2. Sobre rasant el gàlib màxim està regulat en els plànols d'ordenació de les sèrie 6 i 7. Aquest gàlib màxim podrà reduir-se però en cap cas ampliar-se.
3. El sostre assignat a cada unitat mínima de projecte no permet esgotar el gàlib màxim fixat.
4. No s'admet cap tipus d'element ni cossos sortints més enllà del gàlib màxim.  
Dins del gàlib màxim caldrà preveure elements de protecció solar com lames, brisoleils, gelosies i similars de manera que formin part de la composició de la façana i tinguin un tractament unitari. Aquests elements no computen als efectes de sostre màxim.
5. L'ocupació màxima sota rasant serà la fixada en el plànol d'ordenació 0.6.1

### Article 26.- Altura reguladora màxima

L'altura reguladora màxima, el seu punt d'aplicació, i el nombre de plantes queden fixats pels diferents volums/unitats, en els plànols d'ordenació de les sèrie 6 i 7.

**Article 24. Planta baixa**

La planta baixa és aquella que es situa més / menys 1 metre de la rasant del carrer Esteve Terrades. S'estableix una alineació obligatòria en les unitats 2, 3 i 4, definida a la sèrie 6 dels plànols d'ordenació, reculada respecte el gàlib de les plantes superiors.

**Article 28.- Espai lliure d'edificació**

1. L'espai lliure d'edificació resta delimitat en el plànol d'ordenació 3 i 6.1, i es correspon amb la part de la parcel·la no edificable.
2. En l'espai lliure d'edificació no s'admeten construccions auxiliars.
3. Quan les dimensions de l'espai lliure ho permetin, caldrà plantar arbrat seguint els criteris tècnics de l'Ordenança municipal d'arbrat.

**Article 29. Condicions d'ús**

1. Els usos admesos són els fixats per a la Clau 1B- Residencial en illa tancada- façana ampla-, essent l'ús principal el d'habitatge.  
Són usos compatibles (amb les limitacions dels articles 115 i 116 de les NUPOUM): Hotel·er, Restauració, Comercial petit i mitjà, Oficines-serv·eis, Recreatiu, Esportiu, Sòcio-cultural, Industrial de baix impacte de tipus I i de tipus II.  
A l'interior de la Zona d'Indefensió Envers l'Autoprotecció del subàmbit sud definida pel Pla TRANSCAT FERROVIARI, no es permet la implantació d'elements especialment vulnerables o molt vulnerables, definits en la ITMP de Protecció Civil.
2. En la subclau 1B.110b.HPO només s'admet l'ús d'habitatge protegit a les plantes pis.
3. En relació a la planta baixa es prohibeix l'ús d'aparcament de vehicles i l'ús d'habitatge, a excepció dels espais comuns, relatius als portals, nuclis de comunicació verticals i altres serveis comunitaris.

**Article 30. Previsions d'aparcament als edificis**

És d'aplicació les previsions d'aparcament als edificis de les NUPOUM de Granollers.

**Article 31.- Determinacions respecte a les façanes**

1. Les obertures en façana hauran d'incorporar elements de protecció solar, sempre que no tinguin orientació Nord.
2. Tots els habitatges amb superfície construïda igual o superior a 65 m<sup>2</sup> hauran de ventilar a dues façanes (amb una longitud mínima de façana de 3,00 m), millorant la seva il·luminació i ventilació natural, el comportament climàtic i reduint les necessitats de climatització.

**Article 32.- Cobertes**

La coberta d'acabament dels edificis serà plana, i exclusivament d'ús comunitari.

**Article 33.- Espai exterior mínim per habitatge**

Cada habitatge haurà de disposar d'un espai exterior amb una superfície útil mínima de 4 m<sup>2</sup> en el qual es pugui inscriure horitzontalment un cercle d'1,5 m de diàmetre que haurà de ser preferentment accessible des de la sala de l'habitatge.

**Article 34.- Mesures específiques per a l'estalvi d'aigua**

Tots els edificis d'habitatges hauran de tenir un sistema de reutilització d'aigües grises. També serà obligatori per a les edificacions destinades a altres usos en què es prevegi un volum de consum anual d'aigua destinada a dutxes i banyeres superior a 400 m<sup>3</sup>. Aquest sistema està destinat exclusivament a reutilitzar l'aigua de dutxes i banyeres amb l'objectiu de reomplir les cisternes dels vàters.

### TÍTOL III. GESTIÓ URBANÍSTICA

#### Article 35.- Sistema d'Actuació Urbanística

El sistema de gestió urbanística és el d'expropiació d'acord amb el que disposa la clàusula segona, apartat primer del Conveni subscrit entre l'Ajuntament de Granollers i ADIF de data 28 de juny de 2022.

#### Article 36.- Conveni expropiatori

Tal i com estableix el Conveni de 28 de juny de 2022: l'Ajuntament expropiarà els sòls i vols desafectats per ADIF en l'àmbit del sector 110b pagant com a justipreu les corresponents parcel·les de resultat urbanitzades. Aquest efecte, les parts subscriuran un conveni per a la fixació del justipreu de mutu acord a l'empara del previst a l'article 24 de la Llei d'Expropiació Forçosa.

#### Article 37.- Projecte d'Urbanització

El present PMU no precisa directament les característiques i el traçat de les obres bàsiques d'urbanització D'acord amb el pla d'etapes del PMU, es podrà redactar un projecte d'urbanització per a cadascun dels subàmbits.

#### Requisits d'obligat compliment

- Per a l'aprovació definitiva dels projectes d'urbanització, serà preceptiva la sol·licitud d'informe previ d'ADIF i disposat de l'autorització de la reducció dels límits del domini públic i el límit d'edificació previstos al PMU.
- En el projecte d'urbanització es garantirà la disponibilitat d'una xarxa d'hidrants públics que disposi de les condicions definides a la Instrucció Tècnica Complementària SP120 en relació a la seva ubicació, tipologia i xarxa d'abastament.
- En general, els vials de circulació han de complir amb les condicions especificades a la Secció 5 del Document Bàsic de Seguretat en cas d'Incendi del CTE (Reial decret 314/2006) o document que el substitueixi.
- El projecte d'urbanització del subàmbit sud, atenent a la situació acústica, incorporarà les mesures correctores que siguin necessàries d'acord amb la legislació vigent en matèria de soroll respecte la zonificació i immissió acústica.

En la urbanització de l'espai públic, inclosos els sistemes viaris i sistemes lliures, sempre que sigui possible, s'incorporaran els següents criteris:

#### Criteris Generals

- Per tal d'afavorir la reducció de l'efecte illa de calor i ajudar a la mitigació de canvi climàtic, la urbanització del sistema viari incorporarà elements d'infiltració de les aigües pluvials i sistemes de drenatge sostenible (SUD's) per a la gestió de l'aigua d'escorrentia superficial i es prioritzaran el paviments infiltrants, a excepció dels espais lliures sobre el sistema ferroviari o sobre aparcament. En aquest cas, la preservació de l'estructura sota rasant comporta la total impermeabilització de tota la superfície, havent de resoldre els drenatges pluvials cap els espais lliures adjacents de manera superficial o a través de xarxes que permetin la seva conducció. Els SUDS es dissenyaran per una capacitat volumètrica de  $V_{90}$  (25mm), amb una limitació de descàrrega per a una T a dos anys de 62l/s/ha, i per a una T a deu anys a 117 l/s/ha.
- S'haurà de dotar els espais lliures i els espais viaris d'ombra amb arbrat. Es tindrà en compte l'orientació de l'espai públic en relació als volums arquitectònics de l'entorn i respecte al sol per ubicar correctament les àrees de repòs i la situació dels bancs.
- La plantació d'arbres i vegetació haurà de donar compliment a l'Ordenança Municipal d'arbrat. La disposició de la vegetació no podrà crear espais excessivament foscos que redueixin la visibilitat creant una sensació d'inseguretat o manca de control social.
- Les parades de transport públic disposaran de marquesines i/o elements de protecció, amb vidres o material transparent per evitar sensació d'inseguretat.

- Caldrà incorporar la perspectiva de gènere en la configuració i disseny de la urbanització dels espais urbans per tal de generar espais i recorreguts segurs, il·luminats, accessibles, així com qualsevol altra mesura que es consideri oportuna per col·laborar a eliminar les desigualtats de gènere.

#### Criteris pel Sistema d'espais lliures

- En el tram del cobriment coincident amb el Parc Torras Villà, s'haurà de garantir la continuïtat de la rasant transversal de l'espai públic sobre la llosa en relació als espais lliures adjacents situats a banda i banda. Per assolir aquest requisit, es podrà modificar la rasant d'aquests espais exteriors realitzant terraplenats, talussos o altres estratègies paisatgístiques. S'admetran puntualment alguns desnivells que representin murs o talls sobre el paviment quan el projecte pugui justificar-ho des d'un punt de vista de disseny, programa d'ús de l'espai o manteniment d'algun exemplar d'arbre o altre element que així ho requereixi.
- En qualsevol cas, caldrà complir amb els requeriments tècnics que estableixi el projecte de cobriment ferroviari, amb una garantia d'impermeabilització total de l'estructura situada sota rasant. L'espai lliure és compatible amb el pas dels serveis urbanístics (aigua, gas, electricitat, clavegueram, enllumenat, xarxes de telefonia) allà on siguin pertinents i necessaris. El posicionament dels serveis seran preferentment soterrats i s'ajustaran als requeriments normatius de l'Ajuntament de Granollers.

#### Criteris pel Sistema viari

- El Projecte d'Urbanització haurà de garantir la compatibilitat del sistema viari del subàmbit sud amb la possibilitat d'implantar passos soterrats de connexió a l'altra banda de la platja de vies.

### **DISPOSICIÓ FINAL**

Aquest PMU entrarà en vigor l'endemà de la publicació de la seva aprovació definitiva, i mantindrà la seva vigència mentre no es produeixi la seva modificació o revisió.

### III. PLA D'ETAPES

En compliment de l'article 83.2 del Reglament de la Llei d'Urbanisme (aprovat pel Decret 305/2006), es preveu el termini d'execució del present PMU en 6 anys des de l'entrada en vigor del Pla, dividit dues fases triennals. El desenvolupament i execució del PMU es regirà d'acord amb els següent pla d'etapes:

#### **Redacció dels Projectes d'urbanització i de gestió urbanística:**

- Presentació del Projecte d'Urbanització:  
Fins a 12 mesos des de l'aprovació definitiva del PMU.
- Formalització del Conveni expropiatori:  
Fins a 12 mesos des de l'aprovació definitiva del PMU.

#### **Execució de la urbanització:**

##### **SUBÀMBIT NORD:**

ETAPA 0: Projecte de cobriment ferroviari (fora de l'àmbit del PMU)

Execució del Projecte Construcció del cobriment sense modificació de la rasant de vies de les Línies R2/R8 de Rodalies de Barcelona, entre el carrer Josep Umbert i Ventura i el carrer Agustí de Vinyamata, Sector 110-b, i de la reordenació de l'Estació de Granollers Centre, al terme municipal de Granollers (Barcelona):

Fins a 4 anys des de la signatura del conveni amb l'Ajuntament de Granollers.

ETAPA 1: Execució del Projecte d'Urbanització:

Execució de les obres d'urbanització del subàmbit nord: fins a 24 mesos des de la formalització del Conveni expropiatori i l'aprovació del Projecte d'urbanització.

##### **SUBÀMBIT SUD:**

ETAPA 0: Projecte Constructiu de reordenació de l'estació de Granollers Centre (fora de l'àmbit del PMU)

Execució del Projecte Constructiu de reordenació de l'estació de Granollers Centre:

Fins a 4 anys des de la signatura del conveni amb l'Ajuntament de Granollers.

ETAPA 1: Execució del Projecte d'Urbanització:

Execució de les obres d'urbanització del subàmbit sud: fins a 24 mesos des de la formalització del Conveni expropiatori i l'aprovació del Projecte d'urbanització.

ETAPA 2: Desafecció del subàmbit sud al risc de matèries perilloses d'acord amb el Pla PLASEQCAT. simultàniament o amb posterioritat a l'execució del projecte d'urbanització.

ETAPA 3: Projectes d'arquitectura i execució de les obres d'edificació:

- Edificació del sector:  
Fins 3 anys a l'atorgament de la llicència d'obres.
- Els terminis de construcció dels habitatges protegits, per tal de garantir el compliment de l'article 83.2e del Reglament del Text refós de la Llei d'urbanisme s'estableixen en les següents franges:
- Inici de les obres HPO:  
Fins 1 anys des de que la parcel·la adquireixi condició de solar.

## **IV. DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL**

## 1. Justificació legal

Els informes ambientals dels plans urbanístics derivats es regulen segons l'article 100 del Reglament de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, amb el contingut congruent i adequat a les finalitats i naturalesa del PMU. L'objecte de l'informe ambiental és analitzar els aspectes ambientals que pugin ser rellevants en l'establiment de l'ordenació detallada pròpia. Ha de contenir les següents previsions en tot allò que sigui necessari d'acord amb l'abast de les determinacions del PMU.

La Normativa Urbanística del POUM (en endavant NUPOUM) estableix en el seu article 32 els supòsits en els que serà necessària l'avaluació ambiental de les noves figures de planejament, fent palès que el present PMU no es troba en cap dels següents supòsits:

1. *S'han de sotmetre a una avaluació ambiental el POUM i llurs revisions i les modificacions que comportin canvi d'ús en sòl no urbanitzable, d'acord amb la Llei 6/2009, d'avaluació ambiental de plans i programes.*
2. *El planejament urbanístic derivat per implantació en sòl no urbanitzable de construccions destinades a activitats de càmping i per la implantació d'equipaments i serveis comunitaris no compatibles amb els usos urbans, d'instal·lacions i obres necessàries per la prestació de serveis tècnics, d'estacions de subministrament de carburants i de prestació d'atris serveis de la xarxa viària.*
3. *Els plans parcials de delimitació.*
4. *Els instruments de planejament o llurs modificacions que estableixin el marc per autoritzar projectes sotmesos a avaluació d'impacte ambiental, d'acord amb la legislació sectorial.*
5. *S'ha de sotmetre al procediment de declaració d'impacte ambiental, que estableix el Decret 114/1988 de 7 d'abril, les modificacions i/o revisions del POUM que prevegi la transformació d'un àmbit continu de superfície superior a 100 has. En sòl no urbanitzable o de més de 10 has. De sòl no urbanitzable en els supòsits a que fa referència el grup 9.b de l'annex 1 de la RDL 1/2008, de 11 de gener.*

En efecte, el PMU 110b és un planejament derivat en sòl urbà que desenvolupa els paràmetres establerts pel POUM. Així, no comporta un augment d'edificabilitat ni un increment del nombre d'habitatges. Tampoc genera nous sols residencials no previstos al planejament, ni servirà de marc per autoritzar projectes sotmesos a avaluació d'impacte ambiental. Per tant es pot concloure que, d'acord amb el que s'ha establert en els apartats anteriors, i el que disposa l'article 7 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, que el PMU 110b no té l'obligació de sotmetre's a l'avaluació ambiental.

## 2. Identificació dels requeriments ambientals significatius en el sector de planejament

En la identificació dels requeriments ambientals significatius s'han de tenir en compte, entre d'altres, els relatius a la qualitat de l'ambient atmosfèric, la contaminació acústica i lluminosa i el tractament, si s'escau, dels sòls contaminats.

El factor ambiental més influent és la presència de l'eix ferroviari, que ha exercit un impacte ambiental sobre el seu entorn i que precisament el PMU permet capgirar. En aquest sentit, és important la presència contigua al sector, de l'estació ferroviària, amb 10 vies al costat est del sector on s'ubica l'ordenació edificada. L'esplanada de les vies es troba a una cota de 4 metres per sobre de la rasant mitjana del carrer Esteve Terrades en el tram entre la plaça de Serra i Bonastre i la Ronda Sud, per la qual cosa l'impacte sonor és un condicionant rellevant en el sector. Dintre del sector més pròxim a l'estació existeix una nau de propietat d'ADIF vinculada a l'activitat ferroviària que requerirà seguir el procés adequat de gestió de residus en la seva desconstrucció.

També ho és el tall que suposa la infraestructura, tot i la seva posició atrinxerada, entre els teixits urbans en el subàmbit nord on està previst fer el cobriment de les vies. En aquest tram es situen, a ambdós costats de les vies, dos espais de qualitat ambiental a reconnectar (parc Torras Villà i la plaça de la Font Verda) sobre la proposta d'ADIF del cobriment ferroviari.

En l'entorn de tots dos subàmbit, s'hi ubiquen principalment edificis amb ús dominant residencial plurifamiliar.

Com a vegetació significativa, s'hi ubiquen 32 arbres i gran quantitat de plantes arbustives al llarg de tot un talús vegetal generat entre la pista de vies de l'estació de Granollers centre, i el carrer Esteve Terrades. En la mesura del possible, aquests s'hauran de replantar en la futura zona verda del Carrer Esteve Terrades per la conservació i millora de la qualitat ambiental del nou passeig per als vianants.

Finalment, als entorns no s'hi troba cap condicionant relatiu ni a la contaminació lluminosa ni a la qualitat del sòl. L'antiga activitat ferroviària no ha provocat cap tipus de contaminació que requereixi tractaments i processos específics de descontaminació.

Es detallen a continuació els diferents aspectes que s'han considerat.

### 2.1 Biodiversitat i patrimoni natural

Al tractar-se d'una parcel·la plenament urbana no afecta a cap espai protegit de la Xarxa Natura 2000, tampoc terrenys catalogats com hàbitats d'interès comunitari ni aqüífers protegits. Des del punt de vista de flora i fauna, l'àmbit no presenta espècies d'interès significatiu. Actualment el solar no té ús, ni vegetació rellevant.

### 2.2 Espais singulars per a la connectivitat

A partir de les dades del Sistema d'Informació Territorial de la Xarxa d'Espais Lliures de la Província de Barcelona (SITxell), es constata que dins de l'àmbit del PMU no hi ha cap espai que es pugui considerar important per a la connectivitat de la fauna, perquè es troba en una zona urbana allunyada de torrents o rieres.

### 2.3 Cicle de l'aigua

En l'àmbit no es troba cap curs fluvial i no es té constància de la presència de cap aqüífer protegit. Així, pel que fa a la preservació enfront el risc d'inundació, l'àmbit del PMU queda fora de la delimitació de zones inundables, atenent als criteris de modelització hidràulica.

### 2.4. Sòls

No es té coneixement de la presència de sòls contaminats, si durant alguna de les fases de desenvolupament del PMU es detectés la presència o indicis de sòls que puguin presentar problemàtiques de contaminació, caldrà prendre les mesures correctores adients.

### 2.5. Canvi climàtic

Amb l'entrada en vigor el 23 d'agost de 2017, es donarà compliment a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic amb l'objectiu de:

Reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic i afavorir la transició cap a una economia neutra en GEH.

Adaptar els sectors i incorporar l'anàlisi de resiliència al canvi climàtic en la planificació del territori, activitats, infraestructures i edificacions

Establir mecanismes per avaluar tots els aspectes relacionats amb el canvi climàtic.

D'acord amb l'article 27 de la Llei 16/2017, les mesures que s'adoptin en matèria d'urbanisme i habitatge han d'anar encaminades a un canvi de model urbanístic que prioritzi la rehabilitació del parc d'habitatges i els edificis de consum energètic gairebé nul i a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, a partir de criteris bioclimàtics en la construcció. Alhora també cal tenir en compte la reserva de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els centres de treball i edificis públics.

El present PMU s'ajustarà a les determinacions del Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i mesures d'ecoeficiència així com les del Codi Tècnic de l'Edificació, l'Ordenança municipal per a l'estalvi d'aigua de Granollers i altres que puguin ser d'aplicació en relació amb aquest repte.

### 2.6. Contaminació atmosfèrica

El terme municipal de Granollers forma part de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric per al diòxid de nitrogen i per les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres d'acord amb el Decret 226/2006, de 23 de maig i segons l'Acord de Govern 82/2012, de 31 de juliol.

D'acord amb l'abast i l'objecte del PMU, no es preveuen efectes significatius en relació a la contaminació atmosfèrica. Tot i això, en el seu desenvolupament es tindrà en compte les determinacions contemplades en el Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre.

2.7. Contaminació lumínica

D'acord amb el Mapa de protecció envers la contaminació lumínica, aprovat el 29 de juny de 2018 pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, l'àmbit del PMU es troba dins d'una zona de protecció lumínica moderada E3 (color groc).

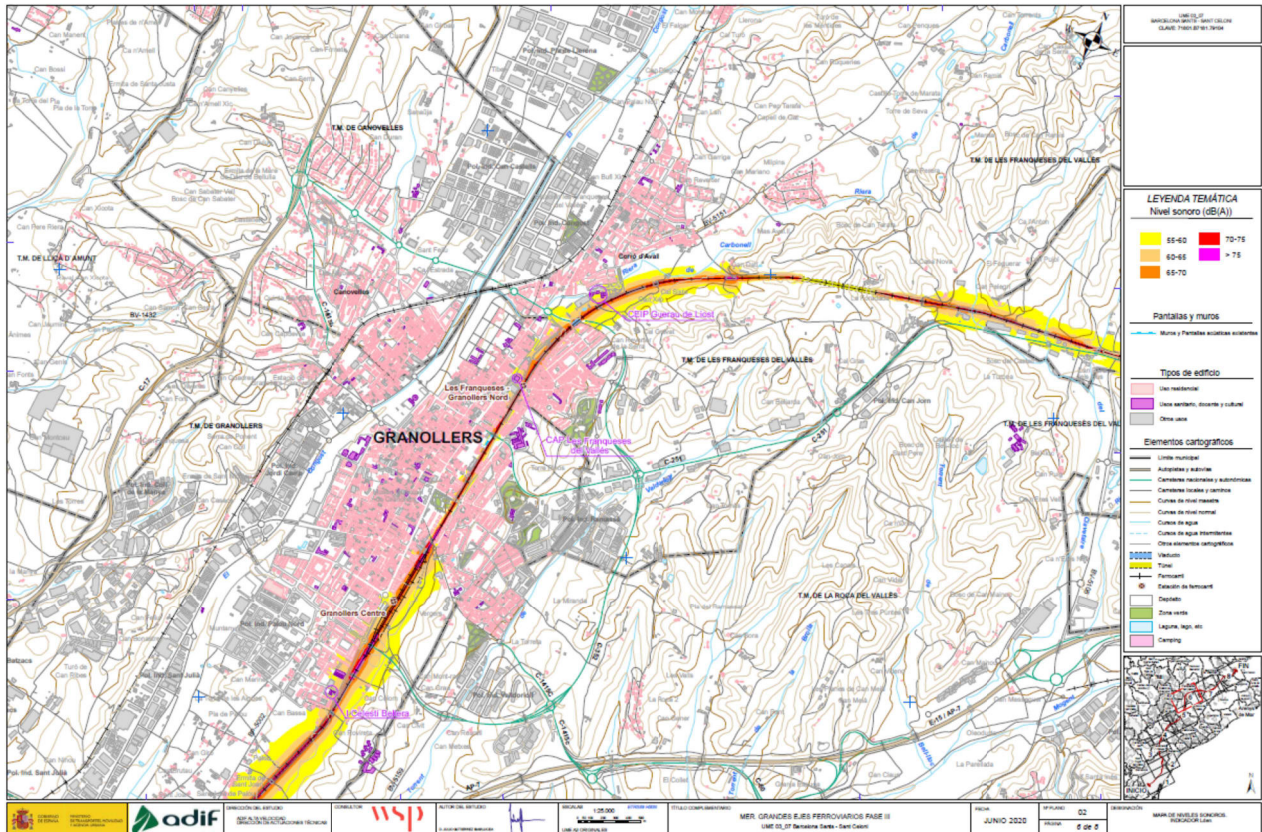
Quan es desenvolupin els projectes caldrà preveure les mesures per evitar la contaminació lumínica segons el que estableix el Decret 190/2015, de 25 d'agost, de desplegament Llei 6/2001 ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.

2.8 Contaminació acústica

Situació acústica actual:

L'àmbit del PMU es troba just davant de l'estació de Granollers, i relativament a prop de la línia ferroviària.

El 21 de setembre de 2020, la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, va aprovar provisionalment els "Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios. Fase III", i es van sotmetre a exposició pública. Per Resolució de 8 de març de 2022 es van aprovar definitivament els "Mapas Estratégicos de Ruido", que determinen el grau d'exposició de la població al soroll ambiental.



Mapa niveles sonoros en el ámbito del PMU110b. del MER. GRANDES EJES FERROVOARIOS FASE III, que analiza tram Barcelona-Sants fins a Sant Celoni.

Atenent a aquest document, s'estableixen els següents objectius de qualitat acústica per al soroll:

Àrea acústica	Índices de ruido		
	Ld	Le	Ln
Tipo e: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
Tipo a: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
Tipo d: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en áreas acústicas tipo "c"	70	70	65
Tipo c: Sectores del territorio con predominio del suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
Tipo b: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
Tipo f: Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	(2)	(2)	(2)
Tipo g: Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

*(1) En estos sectores se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo al apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre*

La Llei 16/2002 i el Decret 176/2009, estableixen l'obligació de delimitar el territori en zones de sensibilitat acústica en funció dels usos i els objectius de qualitat i determinen la regulació d'un règim específic per a les infraestructures de transport, amb l'establiment de zones de soroll per a garantir uns mínims de qualitat acústica en les noves construccions.

En el tram del carrer Esteve Terrades que confronta amb el subàmbit on el PMU ordena els nous edificis residencials, s'estableix una capacitat acústica B1: Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents. Per tant s'hauran de respectar els valors límit d'immissió establerts per aquestes zones, d'acord amb el que estableix el Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, així com l'Ordenança municipal sobre soroll, vibracions i olors.



Mapa de la capacitat acústica de Granollers 2014. (Font: Ajuntament de Granollers)

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_d$ (7h - 21h)	$L_e$ (21h - 23h)	$L_n$ (23h - 7h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	70	60

$L_d$ ,  $L_e$  i  $L_n$  = índexs d'immissió de soroll pel període de dia, vespre i nit respectivament.

Aquestes zones poden incorporar els valors límit dels usos del sòl d'acord amb la taula següent:

Usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_d$ (7h - 21h)	$L_e$ (21h - 23h)	$L_n$ (23h - 7h)
<b>ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)</b>			
(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
<b>ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)</b>			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
<b>ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)</b>			
(C1) Recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3) Sectors del territori afectats per sistemes generals	-	-	-

\*  $L_d$ ,  $L_e$  i  $L_n$  = índexs d'immissió de soroll pel període de dia, vespre i nit respectivament.

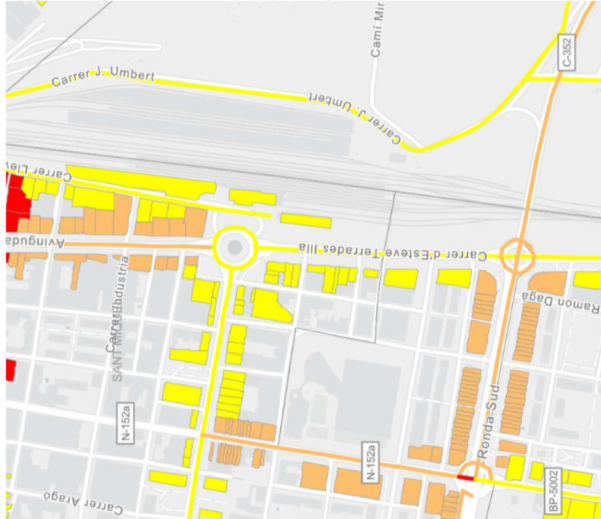
\* En els usos de sòl (A2), (A4) i (B2), el valor límit d'immissió s'incrementarà en 5 dB(A) i en l'ús (C1) en 2 dB(A) per a les zones urbanitzades existents.

Objectius de qualitat acústica establerts per la normativa vigent (Font: Ajuntament de Granollers)

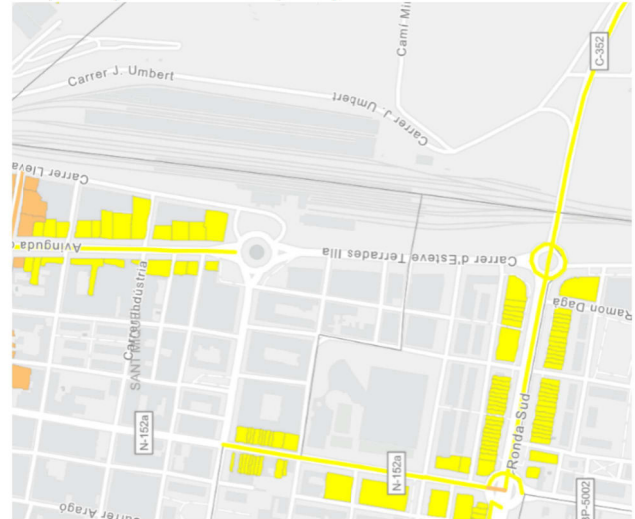
Durant el dia en un 80% dels metres de carrer al municipi no se superen els objectius de qualitat acústica aprovats en el mapa de capacitat i és a la nit on aquest percentatge es redueix per sota del 60%, amb valors de superacions moderats i alts en els grans eixos viaris i en zones properes a la via del tren.

Respecte l'àmbit del PMU es pot observar en els dos fragments dels mapes de superacions com el tram del carrer Esteve Terrades no està afectat per superacions d'objectius locals durant el dia, i ho fa de manera lleu (1 - 5 dBA) durant la nit. Per tant, es pot concloure que en aquest àmbit es compleixen els objectius de qualitat acústica de Granollers durant el dia, però no per la nit.

Mapa superacions dia (dBA)



Mapa superacions nit (dBA)



D'acord amb aquests mapes, el soroll que arribaria a la façana del carrer Esteve Terrades seria de 60-65dB(A) en horari diürn i entre 55-60dB(A) en horari nocturn.

D'acord amb l'article 9.7 de la Llei 16/2002, "Els instruments de planejament urbanístic han de tenir en compte les zones de sensibilitat acústica definides en els mapes de capacitat acústica d'àmbit municipal i les normes per a les noves construccions en zones de soroll".

D'acord amb l'article 7.11 del Decret 176/2009, "Correspon als ajuntaments, o bé als consells comarcals o a les entitats locals supramunicipals, en cas que els municipis els hagin delegat les competències, comprovar que els projectes de noves construccions dins la zona de soroll són compatibles amb els objectius de qualitat acústica que els sigui d'aplicació".

I segons l'article 12 del mateix Reglament, en les zones on s'incomplixen els objectius de qualitat acústica, com són les zones de soroll, només es poden concedir noves llicències de construcció d'edificacions destinades a habitatges, usos hospitalaris, educatius o culturals en zones urbanitzades existents, sempre i quan es compleixin els objectius aplicables a l'espai interior, d'acord amb l'Annex B.

Ús de l'edifici	Dependències	Valors límit d'immissió		
		$L_{d7h-21h}$	$L_{n21h-23h}$	$L_{n23h-7h}$
Habitatge o ús residencial	Habitacions d'estar	45	45	35
	Dormitoris	40	40	30
Ús hospitalari	Zones d'estada	45	45	35
	Dormitoris	40	40	30
Ús educatiu o cultural	Aules	40	40	40
	Sales de lectura, audició i exposició	35	35	35

$L_d$ ,  $L_n$  i  $L_n$ : índexs d'immissió de soroll en el període de dia, vespre i nit, respectivament.

Es considera que es respecten els objectius de qualitat acústica establerts en aquest annex per cada un dels índexs d'immissió de soroll quan es compleix, per al període d'avaluació d'un any, el següent:

- La mitjana anual no supera els valors fixats en aquest annex.
- El 97% de tots els valors diaris no supera en 3 dB(A) els valors fixats en aquest annex.

A l'article 17 s'estableixen les normes per a les noves construccions en les zones de soroll:

1. En les noves construccions situades a les zones de soroll on hi hagi una contaminació acústica superior als valors límit d'immissió, els promotors han d'adoptar, entre d'altres, les mesures següents, d'acord, en tot cas, amb la normativa tècnica de l'edificació i amb els annexos 9 i D:
  - a. Mesures de construcció o reordenació susceptibles de protegir l'edifici contra el soroll.
  - b. Disposició, si escau, de les dependències d'ús sensible al soroll a la part de l'edifici oposada al soroll.
  - c. Insonorització dels elements de construcció.
  - d. Apantallament per motes de terra o barreres artificials en la proximitat de la infraestructura.
2. Les mesures que s'adoptin han de ser definides en la fase d'ordenació, disseny o execució, i han de ser susceptibles d'aplicació, eficients i proporcionades.

D'acord amb l'Annex 9 l'aïllament acústic a les façanes contra el soroll aeri  $D_{2m,nT,Atr}$  no ha de ser inferior als valors de la taula següent, segons l'ús de l'edifici i el nivell d'avaluació dia  $L_d$  que els ens locals han de facilitar a partir dels mapes estratègics de soroll, mapes de la situació acústica existent, mapes de capacitat acústica, mesuraments representatius o mètodes de càlcul.

$L_d$ dB(A)	Valors mínims d'aïllament acústic a les façanes contra el soroll aeri, $D_{2m,nT,Atr}$ dB(A)			
	Ús de l'edifici			
	Residencial i sanitari		Cultural, educatiu, administratiu i religiós	
	Dormitori	Estances	Estances	Aules
$L_d \leq 60$	30	30	30	30
$60 < L_d \leq 65$	32	30	32	30
$65 < L_d \leq 70$	37	32	37	32
$70 < L_d \leq 75$	42	37	42	37
$L_d > 75$	47	42	47	42

Si s'han de dur a terme mesuraments per comprovar les exigències de l'aïllament acústic a les façanes contra el soroll aeri, els ha de realitzar in situ una entitat col·laboradora de l'Administració en el sector de la contaminació acústica, d'acord amb la metodologia establerta a la norma UNE-EN ISO 140:5.

En els mesuraments in situ s'admeten toleràncies de 3 dB(A) respecte dels valors d'aïllament acústic establerts en la taula d'aquest annex.

D'acord amb l'Annex D Mesures per a les noves construccions a les zones de soroll:

Les mesures aplicables a les noves construccions en zona de soroll s'han de definir en la fase d'ordenació, disseny o execució, i han de ser eficients, proporcionades i susceptibles d'aplicació.

1. Mesures de construcció susceptibles de protegir acústicament l'edifici:
  - a. Moviments de façana. Reculada o variació de profunditat del pla de la façana exposat al soroll del trànsit respecte de la línia edificada més propera a la calçada que és sensible. La reculada pot incorporar-se tant en planta com en secció. La reculada en secció es pot dur a terme en edificis de més d'una planta, en recular la façana exposada d'una planta respecte de la de la planta inferior, ja sigui perquè l'edifici trenca el pla de façana o bé perquè s'hi implanta una terrassa o balcó profund. Els balcons amb paraments en els edificis de més d'una planta són pantalles acústiques naturals i superfícies que, com a mínim, dispersen les ones sonores.
  - b. Orientació de la façana. Cal orientar les façanes de manera que la seva disposició total o parcial permeti assolir una millor qualitat acústica en les estances més sensible al soroll, com ara dormitoris, habitacions d'estada, sales de lectura o d'altres dependències assimilables.
  - c. Transmissió de vibracions. Les noves construccions en zones de soroll no han de presentar continuïtat estructural directa amb les infraestructures. La continuïtat indirecta entre la infraestructura i les construccions del seu entorn s'ha de trencar amb l'aplicació preferent en l'emissor de mesures d'absorció i separació. Cal allunyar-se al màxim possible de les infraestructures existents perquè l'efecte de la distància afebleixi la transmissió de les vibracions.

2. Mesures de reordenació susceptibles de protegir l'edifici contra el soroll:
  - a. Emplaçar al més a prop possible de la infraestructura construccions amb usos poc sensible o altres equipaments menys sorollosos que la infraestructura perquè el seu volum i ocupació en planta generin una zona esmorteïdora que atenuï la propagació de la immissió acústica sobre les noves construccions a la zona de soroll.
  - b. Allunyar de la infraestructura les construccions amb dependències i usos sensible als sorolls i/o emplaçar-les a la zona d'ombra acústica.
3. Disposició de les dependències d'ús sensible al soroll:
  - a. Disposar les dependències d'ús sensible al soroll, com ara dormitoris, sales d'estar, menjadors, despatxos d'oficina, aules escolars o d'altres dependències assimilables, a la part de l'edifici oposada al soroll.
  - b. Procurar que els espais amb usos poc sensibles al soroll, com ara cuines, cambres de bany, passadissos, escales, aparcaments o d'altres assimilables. s'anteposin com a protecció de les dependències d'ús més sensibles al soroll.
  - c. La decisió de situar el dors de l'edifici al costat de la via sorollosa comporta la necessitat de crear àmbits compensatoris de més qualitat acústica com, per exemple, centres d'illa, espais privats o públics restringits, o espais de prioritat per a vianants.
4. Insonorització dels elements de construcció:  
Aïllament de la façana i les obertures, com ara les finestres i els elements de construcció que en formen part, consistent en sistemes d'envidrament aïllant acústic sostinguts per estructures de materials adequats que hauran de garantir els valors d'aïllament descrits en l'annex 9 d'aquest Reglament.
5. Apantallament
  - a. Mitjançant motes de terra en la proximitat de la infraestructura.
  - b. Mitjançant barreres artificials en la proximitat de la infraestructura amb pantalles reflectants o absorbents.

### 2.9 Riscos ambientals

En l'àmbit del pla no es localitza cap risc ambiental significatiu. Consultant el mapa de protecció civil de Catalunya es constaten les següents situacions

Riscos naturals:

- En l'àmbit no hi ha existència d'àrees potencialment inundables.
- El municipi no es troba inclòs al llistat de municipis amb risc d'incendi (Decret 67/1995) i presenta una vulnerabilitat baixa.
- Hi ha un risc sísmic amb una intensitat d'afectació en l'escala MSK de VII-VIII.
- El municipi no es troba inclòs al llistat de municipis amb un risc alt enfront les nevades.
- El municipi no es troba inclòs al llistat de municipis amb un risc alt enfront d'allaus.
- El municipi no presenta un risc de ventades, trobant-se amb un nivell de perillositat de nivell 1.

### 2.10 Riscos tecnològics:

Pel que fa a l'avaluació dels riscos tecnològics, aquest apartat està justificat en el punt corresponent de la Memòria.

## 3. Identificació dels efectes significatius de l'ordenació proposada.

L'ordenació proposada en aquest PMU, pretén ser respectuosa amb el medi que ens envolta, no tan sols mantenint els aspectes que puguin tenir un grau d'interès ambiental sinó també, intentant corregir alguns aspectes millorables de la situació actual. Com per exemple la disminució del volum sonor generat per les vies ferroviàries en l'entorn del carrer Esteve Terrades o la millora de la relació ambiental i social del cobriment ferroviari del parc Torras Villà.

En la redacció del PMU, s'han considerat els objectius mediambientals establerts a la Llei d'Urbanisme i el seu Reglament, així com els de la legislació en matèria ambiental, especialment tots aquells que fan referència a sòl urbà.

Atenent al marc legal anterior, els objectius, criteris i obligacions genèrics per tal de garantir el concepte de desenvolupament sostenible en l'àmbit de planejament són:

- Afavorir la compactació urbana, evitant creixements dispersos en el territori i garantint una utilització racional del territori i del sòl, en ser aquest un recurs natural no renovable. El POUM defineix aquestes actuacions, sobre sòls ja antropitzats i interiors de la ciutat com una estratègia per la regeneració urbana. Un model de sostenibilitat urbana que permet generar nous espais de centralitat amb vitalitat i qualitats urbanes que millori substancialment aquest àmbit i que reverteixi positivament en tot el seu entorn urbà.
- Fomentar la mobilitat sostenible i el transport col·lectiu. L'àmbit de planejament es troba molt proper amb l'estació de Granollers. A més d'aquest mode de transport públic, existeixen parades d'autobús que la en una zona altament irrigada pel transport públic, tal com es mostra al Títol VI corresponent a la mobilitat.
- Atendre les necessitats socials d'accés a l'habitatge. És objectiu principal del PMU la concreció del 30% del sostre residencial dedicat a protecció oficial. Els 108 habitatges de protecció oficial col·laboraran al conjunt de polítiques d'habitatge que està desenvolupant l'Ajuntament a través del lloguer o altres modalitats que s'estableixin en base a les necessitats socials.
- L'ordenació i urbanització d'una superfície global d'espais lliures de 8.661 m<sup>2</sup>s. El POUM establí una reserva mínima genèrica de sòl públic del 60% sense concretar quina part d'aquesta seria d'espais lliures. Aquesta quantitat queda reforçada per tot un seguit de criteris qualitius que queden regulats a la normativa per incloure la perspectiva de gènere, mesures ambientals i criteris constructius més sostenibles.
- Regulació dels usos per afavorir la cohesió social. La configuració dels nous edificis i els usos que inclouen reforcen la creació de zones d'interrelació social, en el mateix espai públic però també en les plantes baixa, destinada a usos diferents al residencial. La configuració volumètrica porxada reforçaran encara més aquesta condició més col·lectiva i amb usos comunitaris que capgirin aquest tram del carrer Esteve Terrades.
- Afavorir la cohesió territorial. L'àmbit de planejament es troba dins d'uns sòls estratègicament situats vora l'estació dels Granollers i també sobre les vies del tren on es preveu fer el cobriment. En l'ordenació indicativa del sector plantejada pel POUM, ubicava els espais verds situats darrera del nou front residencial respecte el carrer Esteve Terrades. Aquesta posició posterior, perjudicaria clarament la seva funcionalitat des d'un punt de vista estructurant però també des d'una perspectiva de gènere. La proposta ubica el conjunt dels espais lliures en espais amb màxima visibilitat i control social per garantir el seu bon funcionament i el reforçament del seu potencial estructural.
- Protegir i gestionar adequadament el medi ambient i el patrimoni natural, mitjançant la preservació de les funcions ecològiques del sòl, la millora de la qualitat ambiental, la gestió del paisatge per tal de preservar-ne els valors, la utilització racional dels recursos naturals i el foment de l'eficiència energètica. En aquest sentit, es garanteix la protecció ambiental de l'àmbit en referència a la situació de confrontant de l'àmbit amb l'estació de tren, tant pel que fa a la contaminació acústica com a la línia d'edificació. En aquest sentit, el PMU incorpora els següents elements:
  - Es recullen en el present document els mapes de soroll elaborats per l'Ajuntament de Granollers i en la normativa els requeriments fixats per la normativa sectorial vigent en relació amb la protecció de les noves edificacions en vers a la contaminació acústica.
- Mesures mediambientals per a la redacció dels projectes d'urbanització:
  - Per tal de protegir la visió del cel nocturn es tindrà especial cura en aplicar la legislació vigent, reduint al màxim la contaminació lumínica.
  - Per tal de reduir la contaminació acústica, en els paviments del viari local (clau SX2) es faran en configuració en plataforma única i fent servir materials sono-reductors reduint la velocitat dels vehicles i disminuint l'impacte sonor dels vehicles.
  - També en relació al vector acústic, caldrà que les solucions tècniques i el disseny de l'espai públic donin compliment a les determinacions del TRLU de protecció contra la contaminació acústica i els corresponents annexos.
  - Per tal d'afavorir la reducció de l'efecte illa de calor i ajudar a la mitigació de canvi climàtic, la urbanització dels carrers incorporarà sistemes de drenatge sostenible (SUD's) per a la gestió de

- l'aigua d'escorrentia superficial i es prioritzaran els paviments infiltrants, a excepció dels espais lliures sobre el sistema ferroviari o sobre aparcament. En aquest cas, la preservació de l'estructura sota rasant comporta la total impermeabilització de tota la superfície, havent de resoldre els drenatges pluvials cap als espais lliures adjacents de manera superficial o a través de xarxes que permetin la seva conducció.
- En el tractament de l'espai lliure públic es considerarà la incorporació d'elements d'infiltració de les aigües pluvials, tant procedents de la zona verda i en la mesura del possible de les noves edificacions, integrades en la proposta d'ordenació, per tal d'afavorir la infiltració natural i la no sobrecàrrega de la xarxa de clavegueram existent de tipus unitari.
  - Planteja diverses mesures mediambientals per a la redacció dels projectes d'urbanització i d'arquitectura.
- Criteris per l'arbrat i vegetació admesa en l'espai públic
    - L'arbrat del nou espai públic estarà compost preferiblement per exemplars de mida mitjana o gran, d'espècies de valor ornamental i d'espècies d'aportació biològica al conjunt.
    - Les espècies vegetals que s'utilitzaran per a la plantació dels espais lliures seran les que s'adaptin a la regió bioclimàtica a la qual pertany l'àrea d'ordenació. Podran ser espècies autòctones o bé naturalitzades i es procurarà que afavoreixin el cicle vital per a la fauna beneficiosa (aportació de recursos tròfics i que generin àrees de recer o de cria).
    - La tria de les espècies es farà tenint en compte la mida de l'àrea a on s'han de plantar, la disponibilitat d'aigua pel reg i les necessitats hídriques de la planta, les característiques edafològiques del sòl i la capacitat que pugui tenir la planta per donar confort climàtic a l'àmbit. La vegetació que s'utilitzi haurà de tenir un bon comportament en vers els paviments urbans, la conveniència biològica i la coherència amb la morfologia de l'arbrat de Granollers.
    - En l'enjardinament de l'espai públic no es permetrà la utilització d'espècies de gran capacitat colonitzadora (tipus invasores).
    - Les tanques dels espais privats cap a l'espai públic (sigui viari o espai lliure) hauran de tenir un tractament vegetal que contribueixi a la qualificació ambiental del conjunt.
  - Mesures mediambientals per a la redacció dels projectes d'arquitectura.
    - Es donarà compliment a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic amb l'objectiu de:
      - o Reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic i afavorir la transició cap a una economia neutra en GEH.
      - o Adaptar els sectors i incorporar l'anàlisi de resiliència al canvi climàtic en la planificació del territori, activitats, infraestructures i edificacions
      - o Establir mecanismes per avaluar tots els aspectes relacionats amb el canvi climàtic.
    - Es donarà compliment a les determinacions del Decret 21/2006, de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i mesures d'ecoeficiència així com les del Codi Tècnic de l'Edificació i altres ordenances municipals relacionades.
    - En el seu desenvolupament es tindrà en compte les determinacions contemplades en el Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, prorrogat pel Decret 203/2009, de 22 de desembre.
    - Quan es desenvolupin els projectes caldrà preveure les mesures per evitar la contaminació lumínica segons el que estableix el Decret 190/2015, de 25 d'agost, de desplegament Llei 6/2001 ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.
    - Per tractar-se d'una zona urbanitzada existent on es superen lleument els objectius de qualitat acústica, d'acord amb la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica i el Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002 i se n'adaptin els annexos, es determinen un seguit de mesures relatives als següents conceptes:
      - o Reculada o variació de profunditat del pla de la façana exposat al soroll del trànsit respecte de la línia edificada més propera a la calçada que és sensible.
      - o Orientació de la façana.
      - o Transmissió de vibracions.
      - o Mesures de reordenació susceptibles de protegir l'edifici contra el soroll.
      - o Disposició de les dependències d'ús sensible al soroll.
      - o Insonorització dels elements de construcció.

#### **4. Avaluació global del pla**

Considerant els objectius mediambientals del PMU, anteriorment descrits, no hi ha efectes significatius negatius sobre el medi ambient. Així doncs, aquesta actuació, que s'efectua en terrenys de titularitat pública -ADIF-, no en deriva cap risc per a la seguretat i el benestar de les persones i s'augmenta la conservació dels valors mediambientals susceptibles de preservació. El desenvolupament del PMU tal com es proposa tindrà efectes globalment beneficiosos per l'entorn del Sector.

#### **5. Descripció de les mesures de seguiment i supervisió previstes**

Per la naturalesa i objecte d'aquest PMU no s'escau la descripció de les mesures de seguiment i supervisió.

**V. AVALUACIÓ ECONÒMICA FINANCERA**

## OBJECTE

D'acord amb els articles 91 i 89 del Decret 305/2006, de 18 de juliol pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, relatiu al contingut i documentació dels Plans de Millora Urbana, es redacta la present avaluació econòmica per justificar que el sector és viable urbanísticament segons les càrregues i l'aprofitament urbanístic.

Així mateix, en conformitat amb el Conveni de col·laboració subscrit entre l'Ajuntament de Granollers i ADIF per a la gestió del sector 110b del POUM de Granollers, el sistema d'expropiació no produirà cap cost a l'Ajuntament atès que el justipreu serà retribuït a través de l'obtenció d'aprofitament equivalent dins del mateix sector, en els termes que es preveu en el propi conveni.

Finalment, referent a les càrregues d'urbanització, correspon al Projecte d'Urbanització la concreció dels valors definitius de l'execució del planejament, raó per la qual l'avaluació econòmica es realitzarà en base a una estimació aproximada.

## MARC LEGAL D'APLICACIÓ

D'acord amb l'article 44 del TRLU, els propietaris de sòl urbà no consolidat inclosos en àmbits d'actuació urbanística tenen els deures comuns següents:

- Repartir equitativament els beneficis i les càrregues derivats del planejament urbanístic.
- Cedir a l'administració actuant, de manera obligatòria i gratuïta, el sòl reservat pel planejament urbanístic per als sistemes urbanístics locals i generals inclòs en l'àmbit d'actuació urbanística en què els terrenys siguin compresos o en què estiguin adscrits per a l'obtenció del sòl.
- Costejar i, si s'escau, executar i cedir a l'ajuntament, amb el sòl corresponent, totes les obres d'urbanització previstes en l'actuació, com també les infraestructures de connexió amb les xarxes generals de serveis.
- Edificar els solars i executar en els terminis establerts pel planejament urbanístic la construcció de l'habitatge protegit que eventualment els correspongui.
- Conservar les obres d'urbanització, agrupats legalment com a junta de conservació, en els supòsits en què s'hagi assumit voluntàriament aquesta obligació o bé ho imposi justificadament el pla d'ordenació urbanística municipal, vinculant-la objectivament a la manca de consolidació del sòl o la insuficiència de la urbanització.

És d'aplicació, tal i com també consta a la fitxa del POUM de sector, l'article 43.1 del TRLUC que fixa el deure de cessió gratuïta del sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector.

Així mateix també és d'aplicació els acords del Conveni Urbanístic subscrit entre l'Ajuntament de Granollers i l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries (ADIF) per a la gestió del sector 110b del POUM de Granollers i per a la integració del traçat ferroviari el seu pas per nucli urbà de la ciutat.

## METODOLOGIA DE VALORACIÓ

A les operacions urbanístiques de repartiment de beneficis i càrregues les valoracions s'han de realitzar en conformitat amb RDL 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, ajustada al mètode establert a l'article 19 i següents del RD 1492/2011, de 24 d'octubre, pel que s'aprova el Reglament de valoracions de la Ley de Suelo.

Atès que es tracta de sòls pendents d'urbanitzar, el valor del sòl s'obtindrà mitjançant la fórmula del valor residual pel procediment estàtic establert en l'art. 22.3 del Reglament de valoracions de la Llei del Sòl, tal i com estableix l'article 27 del mateix Decret.

Respecte a "altres usos" previstos en planta baixa, es realitzarà d'acord amb el mercat de locals comercials.

### **Valor del sòl urbanitzat**

Atès que es tracta de sòls pendents d'urbanitzar, el valor del sòl s'obtindrà mitjançant la fórmula del valor residual pel procediment estàtic establert en l'art. 22.3 del Real Decret 1492/2011, de 24 d'octubre, pel que s'aprova el Reglament de valoracions de la Llei del Sòl, tal i com estableix l'article 27 del mateix Decret.

Fórmula del mètode residual estàtic:

$$VRS = (Vv / k) - Vc$$

On: VRS = Valor de repercussió del sòl en euros per metre quadrat de l'ús considerat.

Vv = Valor en venda del metre quadrat d'edificació de l'ús considerat del producte immobiliari acabat, calculat en base a un estudi de mercat estadísticament significatiu, en euros per metre quadrat edificable.

K = Coeficient que pondera la totalitat de les despeses generals, incloses les de finançament, gestió i promoció, així com el benefici empresarial normal de l'activitat de promoció immobiliària necessària per la materialització de l'edificabilitat. Com a caràcter general, tindrà un valor de 1,40 que podrà reduir-se fins a 1,20 per habitatges unifamiliars, habitatges de protecció oficial o naus industrials. I podrà augmentar-se fins a 1,50 a raó de situació extraordinàries, gran dinàmica immobiliària, acabats de gran qualitat...

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

#### Estimació del valor de venda dels immobles acabats (Vv):

El valor dels immobles acabats es calcularà pel mètode de comparació en base a un mínim de 6 mostres comparables que s'han extret d'un mostreig d'ofertes obtingudes d'immobiliàries que operen a través d'internet com és Idealista.com o Habitacalia.com. Les mostres d'habitatge lliure es corresponen a promocions d'obra nova, i per tal de que siguin mostres comparables s'ha homogeneïtzat les situacions relatives d'aquestes promocions al municipi de Granollers envers a la situació del sector PMU-110b. Les mostres de locals comercials es corresponen a locals de segona mà situades en un entorn proper i per tal de que siguin mostres comparables s'ha homogeneïtzat la situació relativa, antiguitat, estat de conservació així com l'accés a façana.

#### HABITATGE LLIURE:

Situació	Promoció	Sup. m²	Valor immoble V. Oferta (€)	Coef. Homogenització				V. Homog.	
				Situació	Mida	Antiguitat	Conserv.	€	€/ m²
1 Tetuan 93	Obra Nova	100	315.000	0,95	1,10	1,00	1,00	329.175	3.291,75
2 Albert Einstein 4*	Obra Nova	103	300.000	0,95	1,10	1,00	1,00	313.500	3.043,69
3 Joan Coromines	Obra Nova	79	292.200	0,95	1,00	1,00	1,00	277.590	3.513,80
4 Sant Antoni M. Claret 5	Obra Nova	84	253.000	1,00	1,00	1,00	1,00	253.000	3.011,90
5 Girona 38	Obra Nova	83	285.000	0,95	1,00	1,00	1,00	270.750	3.262,05
6 St. Josep de Calassanç	Obra Nova	86	311.153	0,90	1,00	1,00	1,00	280.038	3.256,25
7 Foment, 20-24	Obra Nova	80	280.000	0,90	1,00	1,00	1,00	252.000	3.150,00
								<b>Promig</b>	<b>3.218,49</b>

\* Es resta plaça d'aparcament valorada en uns 15.000 euros.

De l'homogeneïtzació dels testimonis s'obté un valor mig de repercussió per l'ús residencial lliure de 3.218,49 €/m² sup. construïda.

#### LOCALS COMERCIALS:

Situació	Promoció	Sup. m²	Valor immoble V. Oferta (€)	Coef. Homogenització				V. Homog.	
				Situació	Façana	Antiguitat	Conserv.	€	€/ m²
1 Josep Serrat i Bonastre	2a mà	40	55.000	1,00	1,00	1,10	1,20	72.600	1.815,00
2 Francesc Serra	2a mà	59	50.000	1,20	1,10	1,15	1,20	91.080	1.543,73
3 Isaac Albéniz 25	2a mà	171	140.000	1,20	1,10	1,20	1,20	266.112	1.556,21
4 Marie Curie 13	2a mà	120	189.900	1,15	1,05	1,05	1,05	252.808	2.106,73
5 Marie Curie	2a mà	153	220.000	1,15	1,05	1,05	1,05	292.879	1.914,24
6 Pla de Baix	2a mà	128	182.000	1,15	1,05	1,05	1,05	242.291	1.892,90
								<b>Promig</b>	<b>1.804,80</b>

De l'homogeneïtzació dels testimonis s'obté un valor mig de repercussió per l'ús comercial de 1.804,80 €/m<sup>2</sup> sup. Construïda.

#### HABITATGE PROTECCIÓ OFICIAL:

Pel valor de repercussió de l'habitatge protegit s'utilitzarà els mòduls establerts al DL 50/2020, de 9 de desembre, de mesures urgents per estimular la promoció d'habitatge, actualitzats d'acord amb la Instrucció 1/2024, d'actualització dels mòduls d'habitatges amb protecció oficial (2.759,33 €/m<sup>2</sup> sup. útil, que equival a 2.069,50 €/m<sup>2</sup> sup. Constr.).

#### Estimació del valor de la construcció (Vc):

El cost de construcció ha d'incloure els pagaments necessaris per a realitzar l'edificació: el cost de construcció per contracta (inclou despeses generals i benefici industrial del constructor) i les despeses necessàries per construir (impostos i taxes no recuperables, assegurances i honoraris tècnics).

Com a cost de construcció s'utilitzarà la mitjana del valor que s'obtingui de la fórmula del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) amb el mòdul bàsic (MB) de l'any 2021, al qual s'haurà d'afegir les despeses generals, i el valor de construcció per l'any 2021 del Boletín Económico de la Construcción (BEC) pel quart trimestre del 2020.

Fórmula del COAC:

$$C_c = [MBC \times C_g \times C_t \times C_q \times C_u]$$

On: MBC = 646 euros/m<sup>2</sup> per l'exercici 2024.

C<sub>g</sub> = 0,95 (Resta província Barcelona, Província de Girona, Província de Tarragona (excepte comarques del següent apartat), Lleida capital i les comarques de la Cerdanya, la Vall d'Aran, l'Alta Ribagorça i l'Alt Urgell).

C<sub>t</sub> = 1,20 (Edifici en aïllat, 4 façanes) i 1,10 (Edifici en testera, 3 façanes i soterranis).

C<sub>q</sub> = 1,00 (Nivell estàndard d'ús. Mínim obligatori en edificis d'habitatges, també en garatges d'habitatges unifamiliars).

0,80 (Nivell inferior a l'estàndard d'ús. Aplicable a locals, naus i magatzems sense ús definit o que requereixen una actuació posterior).

C<sub>u</sub> = 1,40 (Vestuaris. Habitatges entre 100 m<sup>2</sup> i 50 m<sup>2</sup>)

1,00 (Locals comercials en planta baixa sense ús específic. Aparcaments sense activitat en edificis plurifamiliars. Garatges d'habitatges unifamiliars).

Pel que fa a la resta de despeses necessàries per la construcció de l'edificació (Dc), es valoren en un % del cost de construcció:

Despeses Generals	13% del PEM
Benefici industrial	6% del PEM
<b>Total Pressupost per Contracta (PEC)</b>	

Seguretat i Salut	2% del PEC
Llicències, taxes i assegurances	4% del PEC
Honoraris tècnics	6% del PEC
<b>Total despeses necessàries per construir</b>	

#### COST DE CONSTRUCCIÓ:

USOS	MBC	C <sub>g</sub>	C <sub>t</sub>	C <sub>q</sub>	C <sub>u</sub>	PEM	19,00 %	PEC	12,00 %	TOTAL
Hab. Lliure	646,00 €	0,95	1,20	1,00	1,40	<b>1.031,02 €</b>	195,89 €	<b>1.226,91 €</b>	147,23 €	<b>1.374,14 €</b>
Hab. Protegit	646,00 €	0,95	1,20	0,90	1,40	<b>927,91 €</b>	176,30 €	<b>1.104,22 €</b>	132,51 €	<b>1.236,72 €</b>
Local comercial	646,00 €	0,95	1,10	0,80	1,00	<b>540,06 €</b>	102,61 €	<b>642,67 €</b>	77,12 €	<b>719,79 €</b>

Coeficient de despeses generals (K):

Per l'edificació residencial en tipologia de blocs plurifamiliars i els altres usos previstos en planta baixa, correspon utilitzar el valor 1,40 pel coeficient K. Pels habitatges de protecció oficials s'utilitzarà el valor 1,20.

Valor de repercussió del sòl (VRS):

Dels valors obtinguts i en aplicació de la fórmula del mètode residual estàtic, en resulta el següent valor de repercussió per l'ús industrial:

$$VRS = (Vv / k) - Vc$$

Tipologia de sostre	Valor de venda	k	Valor constr.	VRS
Habitatge lliure	3.218,49 €/m <sup>2</sup> st	1,4	1.374,14 €/m <sup>2</sup> st	<b>924,78 €/m<sup>2</sup>st</b>
Habitatge protecció oficial	2.069,50 €/m <sup>2</sup> st	1,2	1.236,72 €/m <sup>2</sup> st	<b>487,86 €/m<sup>2</sup>st</b>
Altres usos	1.804,80 €/m <sup>2</sup> st	1,4	719,79 €/m <sup>2</sup> st	<b>569,36 €/m<sup>2</sup>st</b>

Valor total del sòl urbanitzat:

El valor del sòl urbanitzat del sector s'obtindrà a partir dels valors de repercussió per la superfície edificable per a cadascuna de les diferents tipologies de sostre.

Tipologia de sostre	Sostre edif.	VRS	Valor del sòl
Habitatge lliure	17.561,60 m <sup>2</sup> st	924,78 €/m <sup>2</sup> st	16.240.696,10 €
Habitatge protecció oficial	7.526,40 m <sup>2</sup> st	487,86 €/m <sup>2</sup> st	3.671.806,46 €
Altres usos	7.090,00 m <sup>2</sup> st	569,36 €/m <sup>2</sup> st	4.036.746,18 €
<b>TOTAL</b>			<b>23.949.248,74 €</b>

**Despeses d'urbanització del sector:**

L'article 120 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost especifica les despeses que van a càrrec dels titulars del terrenys compresos dins del sector. El càlcul de les despeses del sector s'agruparà en dos grans conceptes:

- Pressupost d'urbanització pel coneixement de l'administració, que inclou despeses d'urbanització de vials i zones verdes, arqueologia i la despesa associada a la portada de serveis i cànons a pagar a companyies.
- Despeses de gestió per al desenvolupament de l'àmbit.

Com s'ha dit, l'objecte de la present avaluació econòmica és la justificació de la viabilitat econòmica de les previsions de l'ordenació urbanística, sense perjudici dels acords subscrits al Conveni Urbanístic entre l'Ajuntament de Granollers i l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries (ADIF) per a la gestió del sector 110b del POUM de Granollers.

Costos d'urbanització del sector:

Cost d'Urbanització	Sup.	€/m <sup>2</sup> i unitat	€
Sistema viari	9.028,00 m <sup>2</sup>		
Sistema viari paviment drenant	2.642,70 m <sup>2</sup>	40,00 €/m <sup>2</sup> s	105.708,00 €
Sistema viari pavimentat	6.166,30 m <sup>2</sup>	190,00 €/m <sup>2</sup> s	1.171.597,00 €
Sistema viari entorn	219,00 m <sup>2</sup>	10.0000 €	10.000,00 €
Sistema Espais Lliures	8.661,00 m <sup>2</sup>		
Sistema Espais Lliures drenant	6.495,75 m <sup>2</sup>	40,00 €/m <sup>2</sup> s	259.830,00 €
Sistema Espais Lliures pavimentat	2.165,25 m <sup>2</sup>	90,00 €/m <sup>2</sup> s	194.872,50 €

Moviments de terres	200.000,00 €	200.000,00 €
Connexions	150.000,00 €	150.000,00 €
Cànon	100.000,00 €	100.000,00 €
	<b>PEM</b>	<b>2.192.007,50 €</b>

Despeses Generals	13% del PEM	
Benefici industrial	6% del PEM	
Total Pressupost per Contracta (PEC):		2.608.488,93 €
Seguretat i Salut	2% del PEC	
Despeses de Gestió	6% del PEC	
<b>DESPESES D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR:</b>		<b>2.896.518,70 €</b>

**Justificació de la viabilitat econòmica de l'actuació**

VALOR DEL SÒL URBANITZAT:	23.554.323,86 €
CESSIÓ DE FAVOR DE L'AJUNTAMENT (10%):	2.394.924,87 €
INGRESSOS DE L'ACTUACIÓ:	21.554.323,86 €
DESPESES D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR:	2.896.518,86 €
<b>RENDIMENT URBANÍSTIC DE L'ACTUACIÓ:</b>	<b>18.657.805,15 €</b>

VALOR DE REPERCUSSIÓ PER SÒL APORTAT (18.657.805,15 € / 29.253 m<sup>2</sup>): **637,81 €**

D'acord amb els valors obtinguts es considera que l'actuació és viable econòmicament.

## INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

### MARC LEGAL D'APLICACIÓ

D'acord amb els articles 59.3 i 66.1.d del TRLU, la documentació de planejament ha de contenir un informe de sostenibilitat econòmica ) L'informe de sostenibilitat econòmica que justifiqui 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 aquest mateix sentit, l'article 22 del RDL 7/2015 de 30 d'octubre, estableix en el seu art. 22 l'obligació d'incloure a les actuacions de transformació urbanística «un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.»

### JUSTIFICACIÓ DE LA SUFICIÈNCIA I ADEQUACIÓ DEL SÒL DESTINAT A USOS PRODUCTIUS

El sector 110b es compon de dos subàmbits; el subàmbit nord que amb una superfície de 9.161 m<sup>2</sup> es correspon amb les vies del ferrocarril de les línies R2-R8 al tram comprès entre el carrer Agustí Vinyamata i carrer Josep Umbert, i el subàmbit sud que amb una superfície de 20.092 m<sup>2</sup> es correspon amb el marge est del carrer Esteve Terrades al tram comprès entre la plaça Serrat i Bonastre i la Ronda Sud (carretera C-352).

Tot l'aprofitament urbanístic previst en aquest sector s'ha d'ubicar al subàmbit sud, permetent l'acabament del carrer Esteve Terrades en aquest tram. Així l'ordenació prevista preveu una certa simetria entre les dues bandes al mateix vial: les plantes baixes de les edificacions es reserven per a usos terciaris creant petits espais d'eixamplament i de trobament, i les plantes pis, destinades majoritàriament a usos residencials, es disposen d'acord amb l'ample de les illes situades a la banda oest.

La voluntat d'integrar el marge est del carrer Esteve Terrades farà que el nou sector participi i millori l'activitat econòmica global del municipi.

La seva situació estratègica envers l'entrada de Granollers (accés directe per la Ronda Sud) i envers el transport públic, farà aquest sector un espai de pas que ha de agilitzar la implantació de noves activitats terciàries.

### BALANÇ ECONÒMIC DEL PLANEJAMENT

#### Despeses de manteniment de les infraestructures:

En aquest apartat es quantifica les despeses de manteniment del sistema viari i dels espais lliures en un àmbit d'ús principalment residencial, estimats en un cost anual que incorpora totes aquelles despeses i serveis que no queden finançats per taxes o preus públics específic.

Per les característiques del sistema viari previst, s'estima un mòdul de cost anual de manteniment de 3,5 €/m<sup>2</sup>s, per les característiques del sistema d'espais lliure s'estima un mòdul anual de manteniment de 2,2 €/m<sup>2</sup>s.

D'acord amb les superfícies de sistema viari i espais lliures es considera que el sector implicarà un cost anual d'aproximadament d'uns 50.652,20 €/any:

	Superfície	Mòdul	Cost
Sistema viari	9.028,00 m <sup>2</sup>	3,5 €/m <sup>2</sup> any	31.598,00 €/any
Sistema d'espais lliure	8.661,00 m <sup>2</sup>	2,2 €/m <sup>2</sup> any	19.054,20 €/any

Estimació dels ingressos municipals generats:

En aquest apartat s'ha de quantificar la recaptació econòmica en concepte d'impostos de béns immobles (IBI), impostos d'activitats econòmiques (IAE), altres impostos extraordinaris com l'impost sobre Construccions, Instal·lacions i Obres (ICIO), taxes de construcció de les llicències d'obra així com els ingressos derivats de la cessió d'aprofitament privatiu, si bé els ingressos ordinaris són principalment els ingressos en concepte de l'impost sobre béns immobles (IBI).

L'impost sobre béns immobles es calcula en base al valor cadastral, un valor format pel valor del sòl i pel valor de les construccions.

Respecte al valor del sòl, al sector 110b li correspon el valor cadastral de sòl de 30.281 ptes. (181,992475€) que per un total de 32.178 m<sup>2</sup>st, s'obté un valor del sòl de 5.856.153,86 € a l'exercici 1998 (any ponència valors de Granollers).

Referent al valor de les construccions, diferenciarem el sostre destinat a ús principal residencial i el sostre reservat a usos terciaris. Així doncs, el valor de construcció d'habitatges és 9.675.975,59 € que resulta d'aplicar al sostre màxim previst al PMU (28.088 m<sup>2</sup>) pel valor del mòdul de construcció (385,669467 €/m<sup>2</sup>). I el valor de construcció dels usos terciaris (majoritàriament comercials) és 3.209.943,74 € que resulta d'aplicar al sostre màxim previst al PMU (7.090 m<sup>2</sup>) pel valor del mòdul de construcció (452,742418 €/m<sup>2</sup>). Per tant, el valor de construcció total a l'exercici 1998 és 12.885.619,33 €.

Sumant els dos valors obtinguts, s'obté un valor de ponència total de 18.741.773,19 €. A aquest valor cal aplicar els coeficients correctors de despeses i beneficis "GB" (1,4) i el de Reducció de Mercat "RM" (0,5), valor cadastral de 13.119.241,23 €.

Així mateix s'ha d'aplicar l'increment de coeficient acumulat fins a aquest exercici del 1,287709, obtenint finalment com a valor cadastral total per l'exercici 2024 16.893.7654 €.

Per un tipus impositiu IBIU'24 = de 0,962%, resulta un ingrés anual en concepte d'IBI de 162.518,02 €.

Conclusió del balanç econòmic del PMU-110b:

D'acord amb els apartats anteriors s'han obtingut les següents dades:

- Despeses manteniment: 50.652,20 €/any
- Principal ingrés ordinari (IBI): 162.518,02 €/any

Els ingressos municipals anuals obtinguts són superiors a les despeses associades al manteniment dels serveis i infraestructures que ocasiona el desenvolupament d'aquest planejament, amb un balanç positiu de 111.865,82 €/any.

Així doncs, es conclou que el desenvolupament urbanístic del sector és econòmicament sostenible amb una repercussió favorable per la hisenda municipal.

**VI. ANÀLISI MOBILITAT**

## 1. INTRODUCCIÓ

L'àmbit d'aquest Pla de Millora Urbana són els sòls del sector 110b definit pel POUM, amb una delimitació discontinua situada entorn de l'estació i sobre del calaix ferroviari a l'alçada del parc de Torras Villà.

El PMU del sector 110B **no modifica ni intensifica usos o activitats, ni tampoc incrementa la densitat dels habitatges previstos pel POUM en el sector**. Aquest desenvolupament preveu habitatges amb baixos comercials i la superfície de zona verda està tota situada al subàmbit nord, la part de cobriment de la via entre carrers A. Vinyamata i J. Umbert.

Per tant, d'acord amb l'article 3.1 del Decret 344/2006, **no és necessari** un estudi de mobilitat generada. De totes maneres, s'inclou el present *Informe de la mobilitat generada* amb la finalitat de promoure actuacions que permetin millorar les condicions de mobilitat i accessibilitat en el propi àmbit i el seu entorn immediat.

El sector 110B, es divideix en dos subàmbits, i és el subàmbit sud de 20.092 m<sup>2</sup>, coincident en l'àmbit de l'estació de tren de Granollers Centre, on es desenvolupa la totalitat del sostre previst pel POUM que ha de fer viable el cobriment de la llosa del ferrocarril (en el subàmbit nord del sector), així com la reserva dels sistemes (vials i espais lliures) necessaris per dotar dels serveis i condicions indispensables que requeriran les noves edificacions.



Imatge: zonificació proposada PMU 110 B (Àmbits Nord i Sud)

El subàmbit nord es troba delimitat amb el carrer Agustí Vinyamata, al nord; a l'est amb el Parc Torras Villà i els espais lliures dels edificis residencials que afronten a la Rambla Josep Tarradellas; al sud amb carrer Josep Umbert; i a l'oest amb edificacions i espais lliures del tram sud del passeig de la Muntanya.

El subàmbit sud es troba delimitat amb la plaça Serrat i Bonastre i l'estació actual de Rodalies Granollers-Centre, al nord; a l'est pel carrer Esteve Terrades; al sud per la C-352 i terrenys propietat d'ADIF; i a l'oest les vies de tren de la línia Barcelona-Portbou. Aquest subàmbit té una configuració allargada: una franja longitudinal paral·lela a la línia del ferrocarril, amb una amplada de poc més de 60 metres, i una diferència de cotes de oest (carrer Esteve Terrades) a est (plataforma de vies) de vora 4 metres. El teixit residencial previst ha de completar el front est del carrer Esteve Terrades, dins de la trama urbana del barri de Tres Torres.

## 2. AFECTACIÓ DEL PDU dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic - vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona EN L'ÀMBIT DE L'ESTACIÓ DE TREN DE GRANOLLERS - CENTRE

El desenvolupament del Pla de Millora Urbana, coincideix en l'àmbit inferior a 300 metres de l'estació de transport de tren de Granollers Centre, inclosa en al **Pla Director Urbanístic (PDU) dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic - vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona**, i per aquest motiu **es formula la proposta que justifica la coherència amb el objectius del Pla director i amb l'objectiu de donar compliment a l'assoliment de les recomanacions establertes:**

El Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic-vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del transport metropolità de l'àrea de Barcelona (en endavant PDUSFX) va ser aprovat definitivament el 19 de desembre de 2022 i publicat al DOGC núm. 8840, de 17 de gener 2023.

L'Objectiu marc del Pla Director és el d'explotar les potencialitats dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat definits en el Pla Director d'Infraestructures (en endavant PDI) 2011-2020 situats a les estacions ferroviàries suburbanes, RENFE-ADIF i FGC i en algunes parades d'autobús, per donar resposta a la demanda creixent d'aquest tipus d'aparcaments.

Objectius específics urbanístics:

- Millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat al transport públic de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que col·labori també en la millora de la competitivitat del teixit econòmic del país.
- Plantejar una estructura general d'ordenació urbanística dels espais d'intercanvi modal.
- Plantejar aquells espais d'intercanvi modal d'àmbit plurimunicipal.
- Delimitar, ampliar o millorar els àmbits concrets dels espais d'intercanvi modal.
- Precisar les estratègies de desenvolupament urbanístic dels espais d'intercanvi modal.
- Contribuir a la qualitat del paisatge urbà, determinant patrons comuns d'urbanització per als espais d'intercanvi modal.
- Determinar els usos complementaris en els espais d'intercanvi modal.
- Ampliar el nombre de places d'aparcament de totes les tipologies de vehicle privat (cotxes, motos, bicicletes i vehicles de mobilitat personal).
- Dotar als sòls necessaris de les condicions urbanístiques per a poder posar en funcionament el nombre de places resultants de l'estudi de mobilitat, de forma programada.
- Definir, si s'escau, els àmbits d'ampliació dels espais d'intercanvi modal, la seva qualificació, l'àmbit de planejament derivat i/o de gestió i el sistema de gestió (expropiació, per compensació o cooperació) per a la seva obtenció.
- Definir normativament què es considera com a espai d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat, establint el mínim de places per a cada tipus de vehicle privat, els serveis mínims, la titularitat, gestió, etc.
- Definir el sistema d'aparcaments d'intercanvi modal, dins dels sistemes de la mobilitat.
- Definir el programa d'inversió adequat, i les fases del mateix, en les quals s'inclouran els espais d'intercanvi modal que es consideri.

Per tal de facilitar els objectius esmentats, i tenint present el model d'espais d'intercanvi modal que es vol aconseguir, aquest document proposa des d'una visió supramunicipal la creació del sistema públic anomenat Sistema de comunicacions per a l'intercanvi modal (SCIM), que tant es vincula a una estació de ferrocarril com a una estació de d'autobusos interurbans, i en proposa la seva regulació urbanística: defineix un nou sistema urbanístic SFX: Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal (SCIM) dins del sistema general de comunicacions. Més enllà de l'àmbit territorial del STI, es disposa que aquesta definició i nova qualificació podrà ser utilitzada en altres instruments de planejament urbanístic, si així es considera oportú.

Segons la seva funció urbanística i al rol que li correspon a cada estació dins els diferents corredors de mobilitat, es determinen diferents subsistemes.

En sòl urbà consolidat i sòl no urbanitzable:

- SFXp. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal principal (> 300 places)
- SFXs. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal secundari (100-300 places)
- SFXc. Sistema de comunicacions per l'intercanvi modal complementari (< 100 places)

Respecte els usos s'estarà al següent:

a) Usos dominants: aparcament. S'entén com a aparcament-intermodal: parada, guàrdia i potencial intercanvi de vehicles de transport de persones. Inclou l'aparcament de vehicles de diferents naturalesa i principalment el destinat als usuaris del transport públic, ja que l'objectiu bàsic és bescanviar la mobilitat privada individual pels diferents modes de mobilitat col·lectiva (ferrocarril o autobús-autocar) o compartida (car-sharing), reduint el nombre de vehicles de motor a la via pública.

b) Usos complementaris: aquells directament vinculats amb l'ús dominant i de manera particular els serveis a la mobilitat, serveis a les persones i serveis a les mercaderies, establint tipus i un sostre màxim atenent al subsistema de què es tracti:

			m <sup>2</sup> sostre màxim		% màxim
SFXp	Serveis a la mobilitat	Lloguer	1000 (40 ctx)	màx. 1.500 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	300		
		Taller	500		
	Serveis a les persones	Restauració	500	màx. 750 m <sup>2</sup> 10%	
		Comercial	500		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		
SFXs	Serveis a la mobilitat	Lloguer	500 (20 ctx)	màx. 750 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	200		
		Taller	250		
	Serveis a les persones	Restauració	250	màx. 375 m <sup>2</sup> 5%	
		Comercial	250		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		
SFXc	Serveis a la mobilitat	Lloguer	200 (8 ctx)	màx. 250 m <sup>2</sup> 10%	20,00%
		Rentat	100		
		Taller	0		
	Serveis a les persones	Restauració	100	màx. 125 m <sup>2</sup> 5%	
		Comercial	100		
		Turisme	25		
Serveis a les mercaderies	DUM	400	màx. 400 m <sup>2</sup>		

**Serveis a la mobilitat:** Inclou aquells serveis que afavoreixin l'intercanvi de la modalitat i, al mateix temps, ofereix petits serveis per la millora i manteniment dels mateix vehicles, com poden ser els serveis següents: flota de cotxes compartits (car sharing), flota de motos compartides (moto sharing), lloguer de cotxes, préstec-lloguer de bicicletes públic i/o privat, recarrega de vehicles elèctrics, intercanvi de vehicle, box o caixes de seguretat de vehicles de mobilitat personal (VMP), centres de petites reparacions de vehicles i, en general, els que justifiquin el seu servei a la mobilitat.

**Serveis a les persones:** Inclou aquells serveis de petit format que poden afavorir convertir el espai d'intercanvi modal en un lloc d'agradable estada amb oferta complementaria per atendre les necessitats més bàsiques de les persones i que integren, en general, els següents: restauració, petit comerç i turístic i, en general, els que justifiquin el serveis a les persones, sempre en un format del que podríem identificar similar a la botiga d'abast segons la terminologia de la legislació sectorial de comerç.

**Serveis a les mercaderies:** Inclou la localització d'aquells serveis destinats a una millor i més eficient gestió de la logística de les mercaderies podent, en el mateix espai d'intercanvi de modalitat, localitzar un dipòsit urbà de mercaderies que sigui el lloc on poder fer la concentració i distribució de l'ultima milla urbana del lliurament. Aquest servei només té raó de ser en posicions centrals i estratègicament ben ubicades.

Segons el grau de significació en la xarxa, el PDUSFX categoritza les estacions, i per cada àmbit o estació estableix les determinacions a través de: Prescripcions, Directrius, o Recomanacions.

L'estació de Granollers-Centre està inclosa en la categoria "Punts d'intercanvi modal principal" (qualificació SFXp), i s'hi estableixen **recomanacions**:



Fitxa específica del PDUSFX corresponent a l'estació de Granollers- Centre:

Places	Núm.	Serveis	Superfície (m²)
Actuals	176	Aparcament intermodal	7.150
Necessitats	110	Serveis a la mobilitat	x
<b>Totals</b>	<b>286</b>	Serveis a les persones	x
Vehicles + bicicletes	214 + 504	Serveis de logística de mercaderies	x

**Recomanacions**

Qualsevol modificació de planejament general o desenvolupament d'un instrument de planejament derivat l'àmbit de la qual estigui a menys de 300 metres de l'estació de transport inclosa en aquest Pla director urbanístic resta obligada a la sol·licitud del corresponent informe a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal de verificar si el seu desenvolupament és coherent amb els objectius del Pla director i pot donar compliment a l'assoliment total o parcial a les recomanacions per ell establertes.

S'eximiran aquelles actuacions situades a una distància de recorregut a través de la xarxa de mobilitat per a vianants existent o futura superior als 600 metres de l'estació.

Àmbit afectat pel Pla Especial d'Emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril a Catalunya.

Fitxa de recomanacions per l'estació de Granollers – Intercanvi modal principal (Font: PDUSFX):



L'àmbit d'afectació de 300 metres al voltant de l'estació central de ferrocarril de Granollers-Canovelles, afecta els següents àmbits pendents de desenvolupar:

PMU110b, afectant quasi el 70% del subàmbit sud del sector discontinu.

En aquest subàmbit, de 20.092 m<sup>2</sup> s'hi ha de materialitzar la totalitat del sostre previst pel POUM que ha de fer viable el cobriment de la llosa del ferrocarril (en el subàmbit nord del sector), així com la reserva dels sistemes (vials i espais lliures) necessaris per dotar dels serveis i condicions indispensables que requeriran les noves edificacions.

Aquest subàmbit té una configuració allargada: una franja longitudinal paral·lela a la línia del ferrocarril, amb una amplada de poc més de 60 metres, i una diferència de cotes de oest (carrer Esteve Terrades) a est (plataforma de vies) de vora 4 metres. El teixit residencial previst ha de completar el front est del carrer Esteve Terrades, dins de la trama urbana del barri de Tres Torres.

La totalitat del subàmbit que es troba a 300 metres de l'estació, està actualment afectat per la franja de risc per transport de mercaderies perilloses.

Sector Urbanitzable 129 (la Bòbila)

En relació a aquest àmbit, i la seva funció nodal, també en matèria de transport, el PTMB preveu la redacció del PDU del Baix Congost, on el paper de centralitat metropolitana consolidada que ofereix la ciutat de Granollers es complementa amb les potencialitats que ofereix el seu entorn urbà intermunicipal.

Aquest PDU, entre d'altres, ha de tractar les següents qüestions clau:

(...)

*B. La nova centralitat metropolitana entorn a l'estació central de Granollers, amb els aspectes d'ordenació i continguts especialment pel que fa a la integració de tots els nivells de xarxa ferroviària incidents (Rodalí, Regionals i nova línia orbital), als usos terciaris i els equipaments d'interès general a implantar en el seu entorn i a la relació dels espais públics a generar amb els teixits urbans existents i a desenvolupar.*

*C. Les noves centralitats a establir entorn a les estacions del futur ferrocarril orbital*

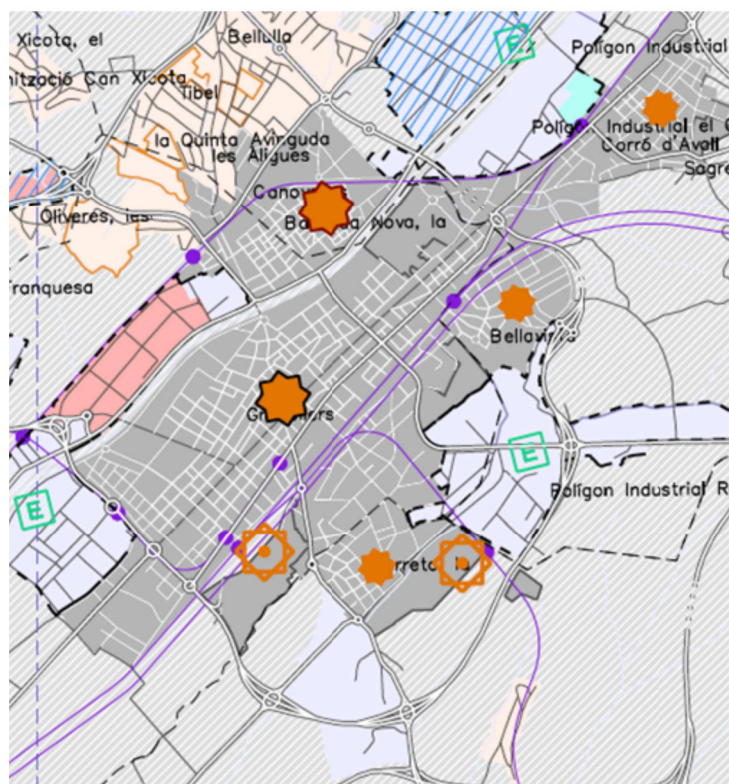
*D. La reconsideració del sistema de rondes viàries actualment existent i la seva inclusió en el sistema de bulevards urbans amb un clar paper estructural de la futura realitat urbana.*

(...)



Fotos: Imatges aèries dels terrenys situats a llevant de les vies de ferrocarril, Sector Urbanitzable 129 en continuïtat amb la platja de vies de la terminal de mercaderies a desmantellar.

Reforçant aquest aspecte i com ja s'ha esmentat en l'apartat anterior, a l'entorn de l'estació, el PTMB preveu una estratègia de nova centralitat urbana: el reconeixement de la nova peça que, per les seves condicions d'accessibilitat amb el transport públic d'alta capacitat de les xarxes existents o proposades per el PTMB poden assolir un paper de centre urbà, i com hem vist, interurbà.



Imatge: Fragment plànol estructura nodal del territori del PTMB (Font: PTMB)

D'acord amb el que s'ha exposat, i en relació a la coherència de l'ordenació proposada en el PMU 110b amb els objectius del PDSFX, s'indica el següent:

El PDSFX estableix recomanacions en l'àmbit d'influència de l'estació de ferrocarril Granollers Centre en el sentit d'incrementar en 110 places d'aparcament de vehicle privat. I estima en 7.150 m<sup>2</sup> la superfície necessària per a aquesta dotació.

Davant d'aquestes determinacions, es constata que el subàmbit sud del sector, dins l'àmbit d'influència dels 300 metres a l'entorn de l'estació, no compta amb prou superfície per absorbir aquestes previsions: aquest subàmbit ha d'acollir tot l'aprofitament previst pel POUM, a banda de la resta de sistemes necessaris (vials i espais lliures a preveure per donar coherència i accés als edificis),

per la seva dimensió i la configuració geomètrica, únicament podria absorbir parcialment el sistema de comunicacions per a l'intercanvi modal, integrat en la resta de qualificacions d'aprofitament privat, de manera que es compromet la viabilitat econòmica i dificulta en gran manera l'efectiva materialització d'aquest sistema.

L'encaix de l'àmbit, integrat en la trama urbana que limita amb la Zona de Baixes Emissions (ZBE) del municipi, ja tensionada des del punt de vista de la mobilitat, desaconsella l'increment de la mobilitat vinculada a l'estació, si bé pot absorbir la generada amb el desenvolupament propi de l'àmbit. En aquest sentit, és important destacar que no es considera adequat preveure el desenvolupament d'un punt d'intercanvi modal en un àmbit contigu en la Zona de Baixes Emissions, amb possibilitats d'ampliar-se en un futur, considerant que existeix una alternativa real propera que compleix amb els requisits del PDU i permet evitar l'accés de vehicles a l'àmbit urbà de ciutat.

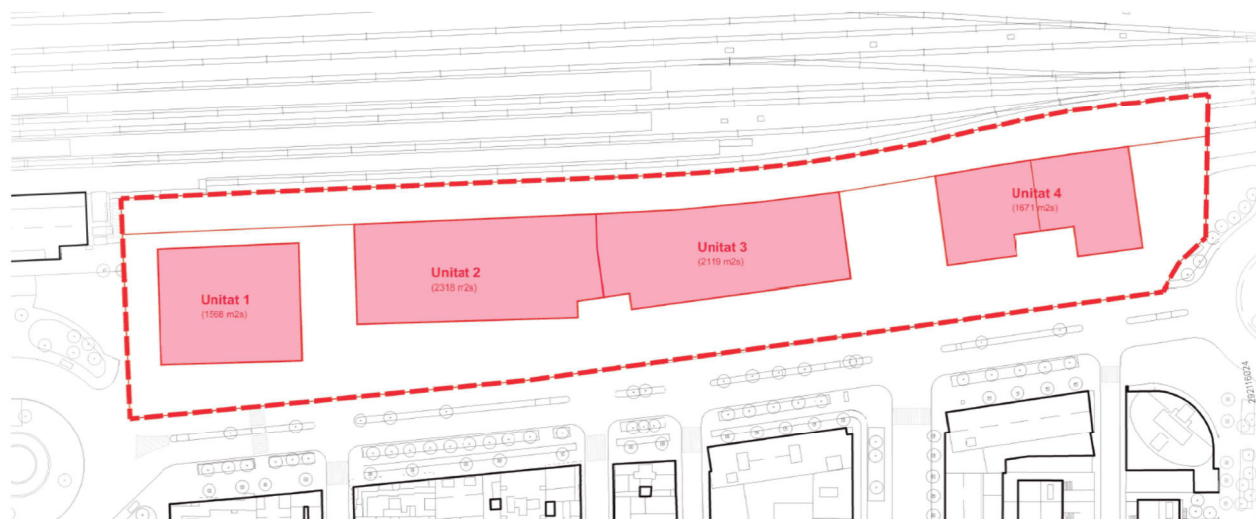
**En conseqüència, l'oportunitat d'ordenació del Sector Urbanitzable 129 es constata com més adequada i coherent per a assolir els objectius del PDSFX i desenvolupar amb garanties el paper nodal i de centralitat que li confereix el PTMB.**

### 3. OBJECTE

El present estudi té com a objecte el càlcul de viatges generats un cop desenvolupat el pla de millora urbana, la interacció d'aquests sobre la xarxa viària actual, així com fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles des del punt de vista ambiental i social garantint els espais adequats pels vianants, facilitant els desplaçaments amb mitjans de transport alternatius com la bicicleta, així com l'ús del transport públic.

#### 3.1 ÀMBIT D'ESTUDI:

El sector es preveu urbanitzar al sud-est del nucli urbà de la ciutat de Granollers, al llarg de l'àmbit comprès entre les vies del tren de Rodalies i el carrer Esteve Terrades, en la confluència amb el Passeig de Colom, la Plaça Serrat i Bonastre, l'avinguda Sant Esteve i la Ronda Sud (C-352).



Imatge: subàmbit sud 110b

### 4. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

#### 4.1 TRANSPORT PÚBLIC

Segons el Pla de Mobilitat urbana sostenible de Granollers, els desplaçaments en els diferents modes de transport públic representen únicament un 2% del total de desplaçaments interns, incrementant-se fins al 24% pels desplaçaments externs, i l'11,8% pel global de desplaçaments.



Totes les línies tenen parada a la rotonda de la Plaça Josep Serrat i Bonastre, tocant a l'extrem nord de l'àmbit del desenvolupament urbanístic. La línia L1 efectua el seu recorregut des de Can Gili fins a la Torreta. La línia L6 efectua el recorregut Corró d'Avall – Hospital – Granollers Centre. La línia 21 fa el recorregut de connexió entre Can Bassa i l'Hospital. La línia 22 connecta l'estació de França amb el barri de Bellavista. Finalment, la línia L20 té com a recorregut Can Bassa – Can Mònic – Bellavista durant els caps de setmana i festius.

#### 4.1.4 Taxis

La parada de taxis més propera es troba situada a la Plaça Josep Serrat i Bonastre, davant l'estació de Rodalies de Granollers Centre, a tocar de l'extrem nord de l'àmbit del desenvolupament urbanístic.

## 4.2 VIANANTS I BICICLETES

Segons el Pla de Mobilitat urbana sostenible de Granollers, els desplaçaments no motoritzats, és a dir vianants i bicicletes, representen un 80% del total de desplaçaments interns i només un 16% dels desplaçaments externs. Tanmateix, considerant la totalitat dels desplaçaments representa un 52% del total.

Tal i com succeeix en d'altres ciutats de la conurbació de Barcelona, l'ús de la bicicleta s'està estenent de forma continua a mesura que es desenvolupa la xarxa de carrils bici, carrers de prioritat invertida i les zones 30, així com un desplegament important de punts d'estacionament per a bicicletes.

L'emplaçament de l'àmbit a tocar de l'estació de Rodalies de Granollers Centre, fa d'aquest un espai de gran potencial atractor per a l'ús de modes de transport no motoritzats.

Actualment l'estació de Rodalies compta amb un aparcament tancat per a bicicletes amb capacitat fins a 58 bicicletes, amb un ràtio d'ús mig d'unes 12 bicicletes/dia.

Alhora, actualment, cal tenir en compte que s'han iniciat les obres d'urbanització de l'Avinguda Sant Esteve que incorporarà un nou carril bicicleta a l'Avinguda Sant Esteve, que connectarà el sector sud-est de la ciutat, a tocar de l'estació de Granollers Centre, on hi ha ubicat aquest desenvolupament urbanístic, fins el carrer Josep Umbert (a tocar de l'estació d'autobusos).

## 4.3 TRANSPORT PRIVAT

Segons el Pla de Mobilitat urbana sostenible de Granollers, els desplaçaments motoritzats representen un 18% del total de desplaçaments interns i fins un 60% dels desplaçaments cap a les afores. El global és del 36% dels desplaçaments.

La xarxa de viària de l'àmbit correspon als carrers immediats que serveixen al sector. En aquest sentit, a l'àmbit sud se situa la travessera de la carretera C-352 (coneguda com a ronda sud) , que és un dels principals vials de la ciutat de jerarquia primària, que creua d'est a oest la ciutat. L'eix nord-sud, també de jerarquia primària, està format pel carrer Esteve Terrades que és el tram que limita amb tot l'àmbit a urbanitzar i connecta cap al nord amb l'avinguda Sant Esteve.

## 4.4 APARCAMENT

Aquest àmbit compta amb la major part de les places d'estacionament no regulades, i té un comportament eminentment residencial. Aquest fet afavoreix que esdevingui un àmbit d'estacionament de forans durant el dia, que aprofiten les places estructurals lliures i les que desocupen els residents. La tipologia urbanística principal és d'habitatges plurifamiliars i unifamiliars amb aparcaments.

L'any 2020 es va realitzar un estudi d'estacionament que incloïa el barri de Sant Miquel, corresponent a l'àmbit nord del sector a urbanitzar, i es podria considerar que per la proximitat, la similitud urbanística i la tipologia d'habitatges, la situació global del sector, que inclouria el barri de les Tres Torres, té un comportament similar a l'estudiat. Per tant, és una zona amb la major part de places no regulades, i es considera que hi ha inexistència de dèficit d'aparcament residencial, tot i que l'àmbit de Sant Miquel rep usuaris residents d'altres zones (especialment del centre i Primer de Maig) i molts usuaris forans com a conseqüència de l'estació de ferrocarril d'àmbit comarcal. Aquest fet ha generat que sigui la zona amb major concentració d'estacionaments diaris a la calçada (134 usuaris/ha). Altres situacions que es donen en l'àmbit són l'elevada ocupació de les places en calçada tant per part de residents com de forans en

places no regulades. A mesura que ens allunyem de l'estació (a l'oest de F. Macià, ja més allunyat de l'àmbit d'estudi) la pressió d'estacionament (generada per la influència de l'estació i el centre ciutat) es va reduint i hi ha més possibilitats de trobar places buides.

També és important destacar que la baixa ocupació de la zona blava de Francesc Macià i l'aparcament Atenea – Colon (a 300 metres de l'àmbit d'estudi) contrasta amb la saturació total de l'aparcament de Renfe que no admet més abonaments (8,5€ abonament mensual).

També s'ha de destacar que el Palau d'Esports se situa a 150 metres de l'àmbit a urbanitzar, la qual cosa és un fort element atractor de mobilitat als horaris de més activitat, que tensiona l'oferta d'estacionament existent de l'entorn.

## 5. CÀLCUL DE LA DEMANDA DE MOBILITAT GENERADA

### 5.1 CÀLCUL DEL NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS

El càlcul de viatges al dia que generarà el desenvolupament del pla de millora urbana del Sector 110B de Granollers es calcula a partir dels ratis que fixa l'Annex I del Decret 344/2006, d'acord amb els ràtios definits a la següent taula.

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

Per tant, es disposa dels m<sup>2</sup> de sostre d'ús residencial (25.088m<sup>2</sup>) i del nombre d'habitatges previstos (315), i es considera aquest segons valor com a nombre màxim d'habitatges permesos (315). Del total d'habitatges, 207 seran en règim lliure i 108 seran habitatges de protecció oficial (HPO).

A efectes de càlcul també es consideren les superfícies destinades a usos del sòl comercials (7.090m<sup>2</sup>). La zona verda (8.661m<sup>2</sup>), situada a l'àmbit nord del sector i allunyada del sector principal a desenvolupar a efectes d'impacte de la mobilitat no es considera en aquest càlcul, atès que és una ampliació d'una zona verda ja existent i no es preveu cap impacte significatiu en la mobilitat del sector.

Així doncs, pel que fa al càlcul dels viatges que es generaran pels nous habitatges, tenint en compte el rati de 2,6 habitants per habitatge a Granollers (Font: *Idescat*) i el valor de 3 viatges/habitant, proposat pel Decret, el nombre de desplaçaments més gran és l'obtingut comptant els 3 viatges/habitant pel nombre total d'habitants en els 315 habitatges previstos, resultant en 945 habitants i 2.457 viatges. Pel que fa a l'ús comercial són de 50 viatges per 100m<sup>2</sup> de sostre, és a dir 3.545 viatges.

En total, 6.002 viatges generats al dia.

		Tipologia	viatges/dia
Habitatges	315	Habitatge (7 viatges /habitatge)	2.205
		Habitatge (3 viatges persona) (2,6 pers./hab)	2.457
sostre (m <sup>2</sup> )	25.088	residencial	2.506,8
	7.090	comercial	3.545
	0	equipament	0
	8.661	zona verda (tot al subàmbit nord)	No es consideren
		<b>TOTAL</b>	<b>6.002</b>

Segons el repartiment modal del nou sector, i tenint en compte la dada continguda a la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Granollers vigent, es preveu que el total de desplaçaments es reparteixi de la següent manera:

	Repartiment modal PMUS Granollers 2018-24 (%)	Viatges/dia generats segons mode de transport	Viatges/dia generats segons mode aplicant factor ocupació vehicle privat motoritzat 1,2
A peu+bici	51,97	3.119	<b>3.119</b>
Transport públic	11,83	710	<b>710</b>
Vehicles privat motoritzat	36,2	2.173	<b>1.811</b>
<b>TOTAL</b>	100%	6.002	<b>5.640</b>

Finalment, cal tenir en compte que s'ha considerat adient aplicant el factor d'ocupació mitjana del vehicle privat motoritzat d'1,2 persones i per tant el nombre de desplaçaments generats diàriament pel nou sector seran aproximadament de 5.640.

## 5.2 DISTRIBUCIÓ HORÀRIA I CÀLCUL DE L'HORA PUNTA.

Segons el PMUS 2018-2024 de Granollers, de mitjana el trànsit en hora punta representa el 8% de la IMD. Atenent a la tipologia de barri comentat anteriorment i la presència de l'estació de tren es poden establir dues franges horàries a on molt probablement es concentrarà la màxima mobilitat, entre les 7.00h i les 9.00h, i entre les 16.30h i les 19.30h.

En aplicar el factor d'hora punta als 1.811 viatges dia generats per vehicles privat, l'increment de desplaçaments en vehicle privat que generarà el nou sector a les **hores punta serà de 145 vehicles**. Aquest increment previst es considera que tindrà un baix impacte en la mobilitat en un àmbit que disposa de xarxa viària principal ben dimensionada i connectada amb l'àmbit urbà i interurbà.

### 5.3 CÀLCUL DEL NOMBRE D'APARCAMENTS

El Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, s'estableix les següents reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl.

Quant a aparcament de turismes fora de la via pública **per ús habitatge**, el Decret estableix 1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre com a mínim, per tant hi ha una previsió de **315 places per turismes**.

Pel que fa a les motocicletes el Pla estableix 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m<sup>2</sup> de sostre com a mínim, resultant una previsió de **157 places per motocicletes**.

**Tanmateix, les places d'aparcament de vehicles en espais privats (no sistemes), a preveure seran les que determina el POUM (art. 125) atenent als usos, en el cas que els valors fossin inferiors que els que determina el Decret, segons la superfície construïda de l'habitatge:**

- < 80 m<sup>2</sup> --> 1 plaça
- de 80 a 120 m<sup>2</sup> --> 1,5 places
- > 120 m<sup>2</sup> ---> 2 places

**Pel que fa a l'aparcament de turismes fora de la via pública, per l'ús comercial el POUM estableix que caldrà dotar de 71 places, atenent a la ràtio d'1 plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície construïda.**

I finalment, pel que fa a l'aparcament de bicicletes el Decret estableix 2 places/habitatge o 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre com a mínim en tipologia residencial, per tant hi ha una previsió teòrica de **630 places per a bicicletes al sector habitatges**. Aquesta ràtio coincideix amb la que determina el POUM.

D'altra banda, el Decret també estableix que pel que fa a l'aparcament de bicicletes caldria incorporar 1 plaça/100m<sup>2</sup> de sostre d'ús comercial, essent **71 places d'aparcament per a bicicletes** les necessàries pel sector comercial.

Taula resum de places d'aparcament necessàries:

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	25.088	315	630 (630)	315 (315)	157 (157)
Comercial	7.090	71 (71)	71 (71)	0 (71)	
Equipaments	0				
Zona verda*	8.661				
Sistema viari	8.809				
<b>TOTAL</b>	<b>49.648</b>	<b>386</b>	<b>701 (701)</b>	<b>315 (386)</b>	<b>157 (157)</b>

\* no es considera ja que forma part del subàmbit nord

## 6. SITUACIÓ FUTURA

### 6.1 TRANSPORT PÚBLIC

Es preveu que el volum de nous viatgers que suposarà el desenvolupament del nou sector podrà ser absorbit per l'actual xarxa de transport. No obstant, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible preveu la millora de l'intercanviador modal de la Pl. Serrat i Bonastre, ja que el volum d'expedicions diàries que accedeixen a la parada de la Plaça Serrat i Bonastre, davant l'estació de ferrocarril, han generat una manca d'espai per fer l'aturada, havent de buscar parades properes, desfavorint el vianant que connecta amb ferrocarril

D'altre banda, el fet de disposar de la parada de bus en rotonda dificulta als vehicles el seu acostament a la vorera, dificultant l'accés a l'autobús a persones amb mobilitat reduïda.

Es requereix una reforma urbanística de la Plaça que:

- Millori l'accessibilitat a peu
- Augmenti l'espai d'estacionament dels autobusos
- Connecti amb la xarxa ciclable
- Disposi d'aparcament segur per a bicicletes (actualment ja present)
- Millori de la informació de l'espai intermodal (bici, a peu, tren i autobusos) i de connexió amb l'estació d'autobusos a l'Av. Del Parc.

Així mateix, cal tenir en compte la millora contínua de les línies de bus urbà per ajustar-se a les necessitats de la demanda.

## 6.2 XARXA DE BICICLETA

Com s'ha comentat anteriorment, l'Avinguda Sant Esteve està en fase d'obres d'urbanització que incorporarà un nou carril bicicleta, que permetrà connectar el sector sud-est de la ciutat, a tocar de l'estació de Granollers Centre, on hi ha ubicat aquest desenvolupament urbanístic, fins el carrer Josep Umbert (a tocar de l'estació d'autobusos).

D'altra banda, s'han de preveure a l'interior del edificis un nombre total de places d'aparcament de bicicletes en funció del rati del establert al Decret.

Malgrat actualment ja existeix un aparcament amb capacitat per a bicicletes, amb oferta suficient, caldrà estar amatent a la previsible augment de la demanda, per si fos necessari una ampliació de l'aparcament que actualment ja compta amb 58 places (<https://www.granollers.cat/mobilitat/aparcament-p%C3%B0Ablic-gratu%C3%A0t-bicicletes-al-costat-de-lestaci%C3%B3-de-granollers-centre>).



## 6.3 RECORREGUT DE VIANANTS

El desenvolupament ha de disposar d'allò establert a la normativa vigent, tant pel que fa a l'orde Ministerial TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats, així com al Codi d'accessibilitat per Decret que s'integra en el marc normatiu de Catalunya.

Caldrà tenir en compte generar recorreguts accessibles per a vianants connectant amb la trama urbana existent en l'entorn i cap a eixos cívics, equipaments i espais lliures significatius, si és el cas.

## 6.4 TRANSPORT PRIVAT

El nombre de viatges generats pels nous habitatges i activitats proposades pel nou Sector es considera que tindrà un impacte baix al sector (145 vehicles d'increment en hora punta) pel que fa a l'increment de la circulació en l'àmbit més proper. Tanmateix, els edificis proposats hauran de disposar d'espai suficient per complir amb el nombre de places requerides que marqui la normativa del POUM i, en la mesura del possible, les recomanacions d'aquests informe.

Per tal de millorar la seguretat viària i evitar possibles accidents, es recomana que en el desenvolupament del sector es realitzin accions per millorar la seguretat viària, parant especial atenció als girs de vehicles, velocitats excessives i presència de vehicles pesants a la via.

## 6.5 APARCAMENT

Es considera que l'aparcament associat a les edificacions del nou sector ha de poder absorbir la nova demanda de l'aparcament en l'àmbit del Sector, malgrat l'entorn proper ofereix places d'estacionament lliures a via pública, i pot tensionar-se més la demanda en horari diürn atenent a la nova oferta comercial que es pot desenvolupar. Pel que fa a la inexistència de dèficit d'aparcament residencial de l'àmbit més

proper es considera que no es veurà alterat si es mantenen les places d'estacionament actuals del carrer Esteves Terrades.

En relació als punts de recarrega elèctrica per a vehicles es complirà el Reial Decret llei 29/2021, pel qual s'adopten mesures urgents a l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables, introdueix mesures urgents a l'àmbit energètic amb l'objectiu de fomentar la mobilitat elèctrica.

**DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

## ÍNDEX - DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

### PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

- i.01 Ortofotoplà
- i.02 Topogràfic
- i.03 Estructura viària
- i.04 Estructura del teixit construït
- i.05 Vertebració urbana actual
- i.06a Ortofotoplà – subàmbit sud
- i.06b Ortofotoplà – subàmbit nord
- i.07a Topogràfic i edificacions existents – subàmbit sud
- i.07b Topogràfic i edificacions existents – subàmbit nord
- i.08a Estructura de la Propietat – subàmbit sud
- i.08b Estructura de la Propietat – subàmbit nord
- i.09a Geomorfològic – subàmbit sud
- i.09b Geomorfològic – subàmbit nord
- i.10 Planejament vigent
- i.10a Planejament vigent – subàmbit sud
- i.10b Planejament vigent – subàmbit nord
- i.11a Afectacions sectorials sobre l'àmbit – subàmbit sud
- i.11b Afectacions sectorials sobre l'àmbit – subàmbit nord
- i.12a Seccions actuals
- i.12b Seccions actuals
- i.12c Secció proposta cobriment ADIF
- i.13a Projecte d'ADIF de cobriment de l'àmbit 110b
- i.13b Projecte d'ADIF de reordenació de l'estació de Granollers Centre

### Plànols Annex de Serveis Existents i Proposats

- st.1a Serveis existents – subàmbit sud
- st.1b Serveis existents – subàmbit nord
- st.2a Serveis tècnics proposats – subàmbit sud
- st.2b Serveis tècnics proposats – subàmbit nord

### PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

- o.1 Qualificació del sòl
- o.1' Qualificació del sòl d'acord amb l'estàndard urbanístic
- o.2a Qualificació del sòl – subàmbit sud
- o.2a' Qualificació del sòl – subàmbit sud d'acord amb l'estàndard urbanístic
- o.2b Qualificació del sòl – subàmbit nord
- o.2b' Qualificació del sòl – subàmbit nord d'acord amb l'estàndard urbanístic
- o.3.1 Usos proposats
- o.3.2 Usos proposats per plantes
- o.4a Tractament de l'espai públic – subàmbit sud
- o.4b Tractament de l'espai públic – subàmbit nord
- o.5.1 Unitats Mínimes de Projecte
- o.5.2 Parcel·lació indicativa
- o.6.1 Ordenació volumètrica vol i subsòl
- o.6.2 Ordenació plantes sobre rasant
- o.6.3 Ordenació volumètrica. Alçat
- o.7.1 Regulació volumètrica. Unitat 1
- o.7.2 Regulació volumètrica. Unitat 2
- o.7.3 Regulació volumètrica. Unitat 3
- o.7.4 Regulació volumètrica. Unitat 4
- o.8 Replantejament
- o.9.1 Proposta ajust servituds ferroviàries
- o.9.2 Comparativa servituds i sol·licitud ajust
- o.9.3 Seccions de l'ajust de les servituds
- o.9.4 Servituds amb planejament proposat