

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT GRANVIA - LLOBREGAT

1. **Document comprensiu**
2. Memòria
3. Normativa urbanística
4. Documentació gràfica
5. Estudi ambiental estratègic
6. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
7. Avaluació econòmica i financera
8. Estudi de sostenibilitat econòmica
9. Annexos

Juny 2016

Índex

1. DOCUMENT COMPRENSIU

1. Introducció.....	3
2. Resum de l'abast de les determinacions del PDU.....	4
2.1. Context general i justificació de l'àmbit del PDU	4
2.2. Objectius del Pla	6
2.3. Descripció de les actuacions	7
2.4. Descripció dels sectors d'interès supramunicipal	10
3. Àmbit de suspensió de llicències i de tramitació de procediments	16
4. Documentació.....	17

1. DOCUMENT COMPRESIU

1. Introducció

En compliment del que estableix l'article 8.5.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU), conjuntament amb el present Pla director urbanístic (PDU) de l'àmbit Granvia-Llobregat de l'Hospitalet del Llobregat, s'exposa aquest document compresiu dels extrems següents:

- Resum de l'abast de les determinacions del PDU.
- Plànol de delimitació d'àmbits subjectes a suspensió de llicències i tramitacions.

Antecedents

El Consell General del Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat de data 3 d'octubre de 2013, va ratificar el contingut del conveni de col·laboració de data 22 de maig de 2006 pel qual s'encomanava al Consorci la formulació dels documents urbanístics per desenvolupar l'àmbit Granvia-Llobregat, elevant la proposta al conseller de Territori i Sostenibilitat relativa a la formulació del corresponent Pla director urbanístic d'interès supramunicipal a l'empara del que disposa l'article 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme (DL 1/2010, de 3 d'agost TRLU).

La Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya en sessió de data 2 de desembre de 2013, va declarar d'interès territorial, als efectes de l'article 157 bis 2 TRLU, la transformació de la Granvia, mitjançant la delimitació i ordenació de l'àmbit situat en el tram central de la C-31 entre riu Llobregat i el carrer de Miguel Hernández, i entre l'encreuament de la ronda del Litoral amb la C-31 i el nus de la rambla de la Marina, en el municipi de l'Hospitalet de Llobregat, i va emetre informe favorable en relació amb la proposta de formulació del Pla director urbanístic per a la delimitació i ordenació del sector d'interès supramunicipal Granvia-Llobregat, de conformitat al que preveu l'article 56 TRLU.

De conformitat amb allò establert a l'article 76.1 i 157 bis.2 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, i d'acord amb la proposta de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya, el conseller de Territori i Sostenibilitat, en data 17 de gener de 2014, va resoldre acordar la iniciació del procediment de formulació del Pla director urbanístic Granvia-Llobregat per a la delimitació i l'ordenació de l'àmbit abans esmentat, en coherència amb els objectius del Pla territorial metropolità de Barcelona, i va resoldre encarregar al Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat la redacció del document, amb la participació de l'Ajuntament i prèvia consulta a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

De conformitat amb el que estableix l'article 83.1 del TRLU, reguladors de la tramitació urbanística dels plans directors, amb caràcter previ a l'aprovació inicial es va redactar el Document d'objectius i propòsits generals i en data 9 d'abril de 2014 es va efectuar la consulta a les corporacions locals incloses en l'àmbit del PDU (Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat), per tal garantir en la redacció del Pla la participació dels ens locals afectats i donar a conèixer els objectius i propòsits generals de la iniciativa.

Val a dir que, en data 15 de gener de 2015, la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona va aprovar inicialment el Pla director urbanístic Granvia-Llobregat, redactat pel Consorci per a la Reforma de la Granvia, de l'Hospitalet de Llobregat, en virtut del que determina l'article 83.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer.

Com a resultat del contingut dels informes emesos i de les al·legacions presentades durant la informació pública de l'expedient, els serveis tècnics de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme han elaborat un nou document del Pla director urbanístic Granvia-Llobregat que es torna a aprovar inicialment i que servirà per garantir i fomentar la informació i participació de la ciutadania en la redacció dels instruments de planejament urbanístic.

2. Resum de l'abast de les determinacions del PDU

2.1. Context general i justificació de l'àmbit del PDU

Encaix territorial

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), aprovat definitivament el 20 d'abril de 2010, reconeix en l'àmbit que es proposa per al Pla director urbanístic de delimitació, les vigents qualificacions urbanístiques establertes al Pla general Metropolità (PGM) com a Sistemes urbanístics: sistema de Parc i Jardins urbans, sistema d'Equipaments comunitaris i dotacions, Protecció de sistemes generals i Serveis tècnics, com a àrea especialitzada d'equipaments, parcs i altres sistemes. Tanmateix, li atribueix també, la estratègia com a àrea de transformació urbana d'interès metropolità, de manera que li correspon la definició de sectors o conjunts de sectors de sòl urbà en procés de transformació per canvi d'ús i/o intensitat edificatòria.

El mateix document determina la formulació de diversos plans directores urbanístics a l'àmbit de la regió metropolitana amb l'obligatorietat de definir els continguts d'ordenació urbanística de caràcter supramunicipal que requereixen major detall del que pugui oferir el planejament territorial per a assegurar la coherència espacial dels plans d'ordenació urbanística municipal.

Els terrenys objecte de la proposta per a la delimitació a l'empara de l'article 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme, d'un sector d'activitat econòmica i interès social, estan inclosos en l'àmbit del Pla director urbanístic de l'Àrea Metropolitana que preveu el Pla Territorial Metropolità, els objectius del qual s'estableixen en l'article 5.2.1 de la Normativa .

Aquest mateix article 5.2 de la normativa del Pla Territorial Metropolità preveu la possibilitat, en coherència amb la legislació urbanística, que el Departament de Territori i Sostenibilitat promogui la formulació de plans directores urbanístics (PDU) i plans especials en àmbits plurimunicipals que consideri convenient, que requereixen major detall per a assegurar la coherència espacial dels plans d'ordenació.

La situació dels terrenys que conformen el PDU, en una posició estratègica com a porta d'entrada a la gran ciutat metropolitana (l'Hospitalet - Barcelona), i entre l'Aeroport, el Port, la zona Franca, Mercabarna, tenen un alt grau de representativitat, visibilitat i accessibilitat dins el territori metropolità.



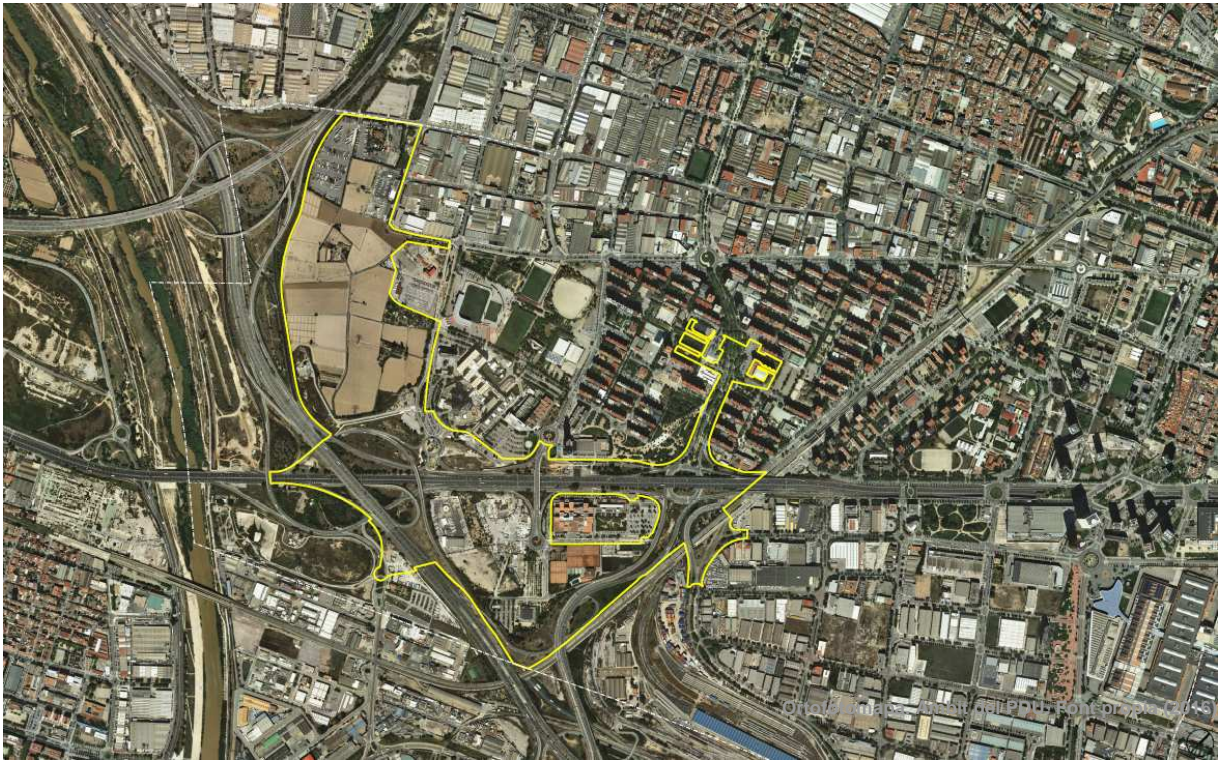
Situació territorial.
Font: pròpia (2016)

Àmbit del Pla

L'àmbit que es proposa del Pla director urbanístic de delimitació constitueix, actualment, un espai inacabat de ciutat entre el riu Llobregat i els equipaments existents en el sòl urbà, els hospitals de Bellvitge i de Duran i Reynals, travessat per la Granvia, fet que suposa una fractura dins el teixit urbà, i per diverses infraestructures que cal redimensionar i ordenar d'acord amb les previsions dels plans sectorials, i que permetran millorar la connectivitat i la mobilitat tant del diversos barris que envolten aquest àmbit en el municipi de l'Hospitalet de Llobregat, com dels municipis de l'entorn.

L'àmbit de l'actuació abasta 1.045.141m². Al nord de la Granvia-C-31, l'integren els terrenys de Cal Trabal a tocar de l'hospital de Bellvitge, avui conreats de forma majoritària on hi trobem 3 masies patrimonials. Al sud de l'actual C-31, incorpora tot l'espai de forma triangular situat entre la ronda i la traça del ferrocarril de Vilanova excloent els sòls de l'hospital Duran i Reynals i incorporant els terrenys del club esportiu de tennis, el tanatori municipal, les cotxeres de TMB, a banda d'altres activitats i instal·lacions que ocupen part dels sòls i que no tenen edificació.

També s'incorporen dins l'àmbit de l'actuació els sòls a l'entorn de l'estació de metro de Bellvitge que avui tenen la qualificació de centre direccional, zona 11.



2.2. Objectius del Pla

Objectius generals del PDU

Els objectius principals del PDU Granvia-Llobregat són la reforma de la Granvia donant-li una continuïtat urbana en coherència amb el tram comprés entre els carrers de l'Alhambra i de Can Tries ja executat, la reordenació urbanística dels terrenys adjacents amb la creació de noves zones per a la localització d'activitat econòmica terciària, i la creació del Parc de Cal Trabal, mitjançant la classificació, qualificació i execució de part d'aquests sòls per a usos que permetin potenciar i dinamitzar l'activitat econòmica i el mercat laboral en un àmbit supramunicipal.

Així mateix, una nova ordenació del territori al voltant de la reforma de la Granvia permetrà:

- Aconseguir una major permeabilitat entre les peces destinades a equipaments públics i d'activitat econòmica per tal d'aconseguir una integració en el territori i trencar el funcionament amb lògiques aïllades.
- Adaptar les infraestructures a les previsions del planejament sectorial, facilitant l'accessibilitat als terrenys adjacents al tram de la Granvia renovat i la millora de l'accés viari de l'accés sud de Barcelona.
- Aplicar criteris de sostenibilitat en l'ordenació, l'edificació i la mobilitat, incorporar mesures d'integració paisatgística i d'impacte ambiental per a l'execució de les infraestructures.

L'interès territorial de l'actuació radica en la consecució dels objectius del PDU que exigeix coordinar la seva execució amb el desenvolupament de les infraestructures al servei del territori, així com el seu encaix a nivell ambiental i territorial.

Criteris pel desenvolupament del PDU

La redacció del PDU s'ha efectuat sota els següents criteris:

- Entendre i potenciar la situació estratègica de l'àmbit dins del context metropolità, alhora que aconseguir articular i donar continuïtat als teixits i usos urbans actuals.
- La permeabilitat de l'avinguda de la Granvia en sentit nord/sud per possibilitar els nous desenvolupaments urbanístics.
- La configuració d'una nova façana a la Granvia que sigui representativa i referent, tant en el context local com metropolità.
- La connectivitat viària i cívica, tant a nivell local com metropolità.
- La preservació del patrimoni històric agrícola i paisatge actual i la conservació com a espai lliure d'edificació de l'espai lliure de Cal Trabal. La delimitació i protecció d'aquests terrenys per tal de concentrar el sostre edificable en els extrems nord i sud del sector, utilitzant els terrenys avui més desnaturalitzats.
- La preservació de la reserva d'espai lliure metropolità, tot constituint un corredor paisatgístic amb capacitat de connectar la nova ciutat amb el corredor fluvial/ecològic del riu Llobregat.
- Entendre la rellevància especial de les masies existents que formen part del catàleg del Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic de l'Hospitalet de Llobregat i atorga'n-les un sentit i ús en concordança en l'ordenació proposada.
- La incorporació d'usos i paràmetres d'edificació més adients amb el caire terciari i cívic previst per a aquest espai de nova centralitat i posició singular a nivell territorial.
- La resposta a l'augment de la demanda de serveis i al context que suposen els dos hospitals universitaris de referència situats en l'entorn del PDU: Bellvitge i el Duran i Reynals de l'Institut Català d'Oncologia, del Campus Universitari de Bellvitge de la Universitat de Barcelona i dels centres d'investigació associats.

- L'articulació dels mecanismes de gestió urbanística necessaris per a garantir els creixements de nova ciutat apte per a la implantació de noves instal·lacions a l'entorn dels actuals equipaments sanitaris i educatius.
- El soterrament de les línies elèctriques i la millora de la xarxa de sanejament de desguàs cap al port.
- L'observació de les mesures ambientals, en especial pel que fa als projectes d'infraestructures, assegurant que continguin mesures per a la seva integració paisatgística i minimització dels possibles impactes ambientals actuals i futurs.
- La millora en el sistema de comunicacions per transport en públic.
- L'observació de les mesures de seguretat industrial i prevenció de riscos.

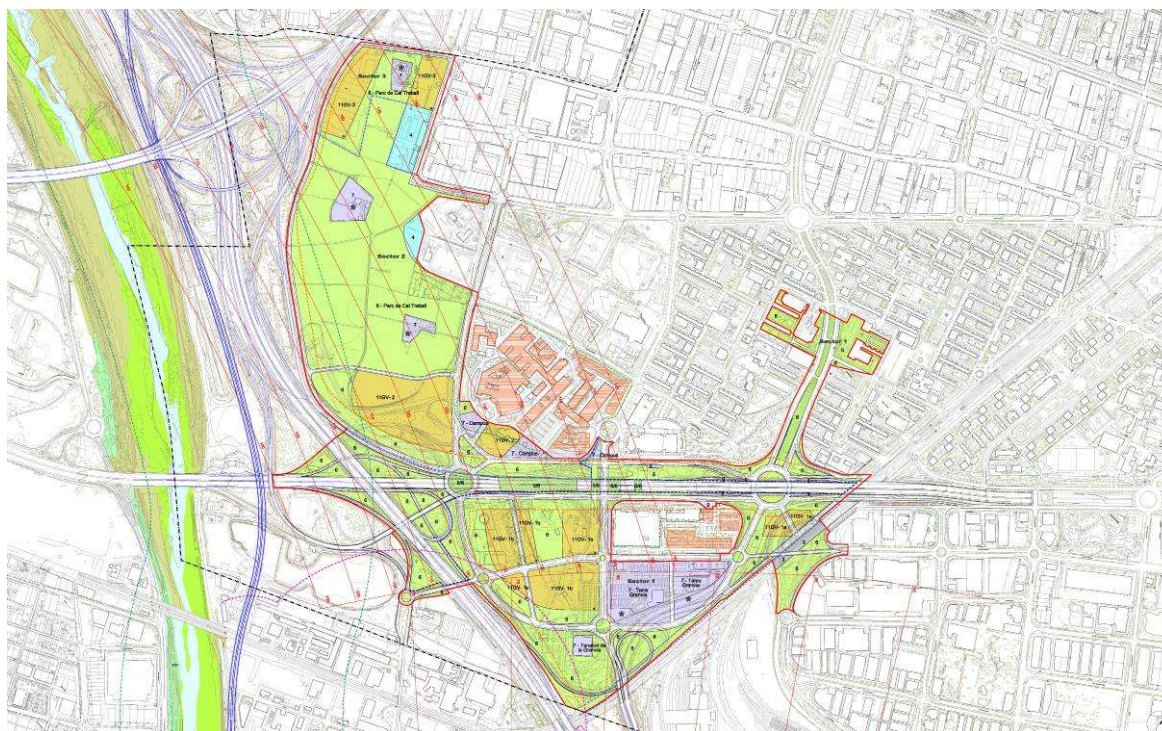
2.3. Descripció de les actuacions

La proposta de transformació del segon tram de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat, tot i que restringida provisionalment al desenvolupament del projecte entre la ronda del Litoral i el nus de la rambla Marina, a l'espera del soterrament definitiu del ferrocarril previst pel Ministeri de Foment, consisteix en donar continuïtat a la línia d'actuació amb la que es va assolir la transformació del projecte de la plaça d'Europa.

A aquest objectiu se li suma la reordenació urbanística dels terrenys adjacents, mitjançant la classificació, qualificació i execució de part d'aquests sòls per a usos que permetin potenciar i dinamitzar l'activitat econòmica i del mercat laboral de l'àmbit supramunicipal, i l'adaptació de les infraestructures a les previsions del planejament sectorial, facilitant l'accessibilitat als terrenys adjacents al tram de la Granvia renovat i la millora de l'accés viari de l'accés sud de Barcelona.

Com a actuacions generals es preveu també el soterrament de les línies elèctriques, relacionades amb el parc de Cal Trabal i la millora de la xarxa de sanejament de desguàs cap al port.

El cobriment de part de Granvia proporcionarà una connexió entre els dos centres hospitalaris i una continuïtat a nivell de vianants entre els dos costats de la infraestructura i els nous aprofitaments amb la ciutat.



Proposta. Qualificació del sòl.
Font PDU Granvia-Llobregat (2016)

Funcionament de la mobilitat

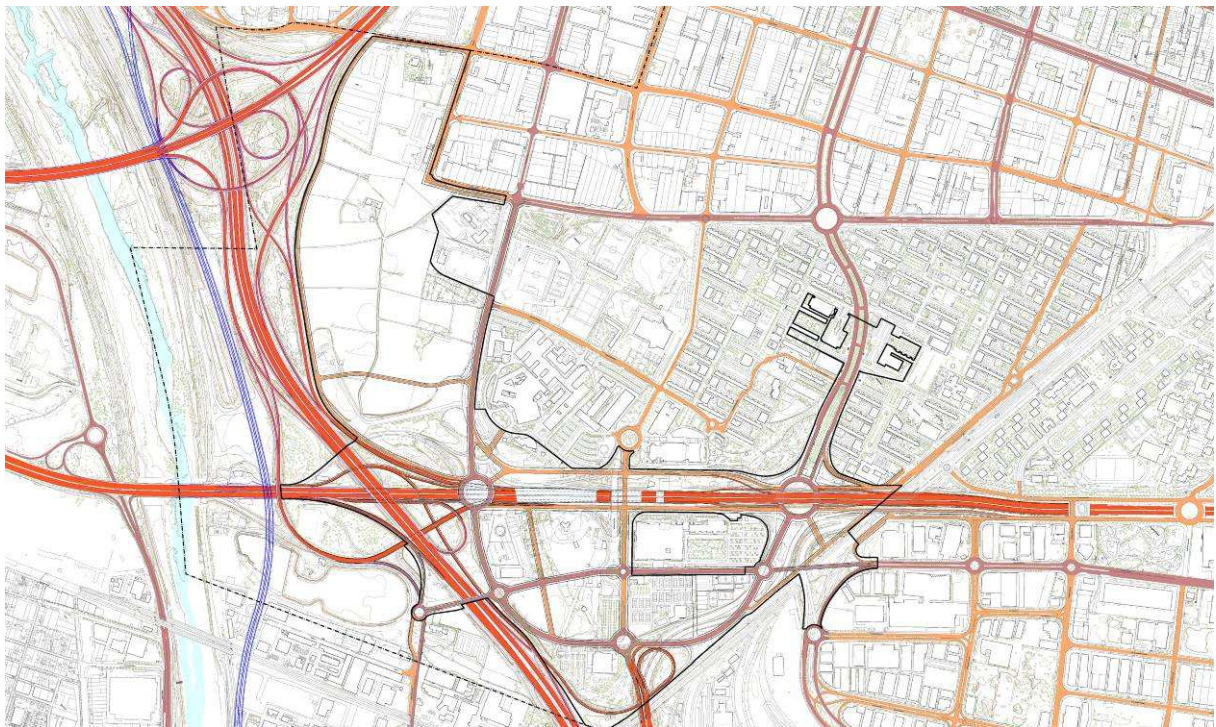
Partint del soterrament parcial de la C-31, aquesta es desdobra per convertir-se, d'una banda, en una via amb capacitat de circulació suficient per la mobilitat a escala metropolitana, i per l'altra banda, mitjançant una nova secció de la Granvia, en una nova avinguda urbana, en quant criteris de disseny i funcionalitat.

Per a garantir la connexió dels nous aprofitaments amb la ciutat es proposa tancar l'anella de la continuació de la rambla de Marina amb un sistema més urbà, enllaçant fins la continuació del carrer de la Feixa Llarga. Amb aquesta solució es manté la connexió del polígon de la zona franca amb la ronda, però, en canvi, es suprimeix l'enllaç directe d'aquest polígon amb la Granvia que passa a ser molt més urbà, tot mantenint l'enllaç segregat del mateix amb la Ronda, per tal de no interferir en la mobilitat del polígon.

Altrament es proposa la continuació del carrer de les Ciències del polígon industrial veí de can Pedrosa, amb un nou pas per sobre el ferrocarril donant continuïtat a la vialitat secundària en paral·lel a la Granvia i continuant a l'oest també amb un nou pas per sobre la Ronda fins els polígon de la zona franca, d'aquesta manera es millora substancialment la comunicació entre els sòls d'activitat existents i també amb els proposats.

Per altra banda, es proposa mantenir encara que a través d'una nova configuració desplaçada, el ramal d'enllaç entre la Ronda Litoral i la C-31 i minimitzar la rotonda d'accés a l'Hospital de Bellvitge. Aquest canvi de posició dels ramals afavoreix el circuit per a bicicletes al mantenir la traça actual per a ús exclusiu de vianants i bicicletes fins a enllaçar amb el pont de la C-31, per sobre el riu Llobregat.

Aquesta simplificació de l'estructura viària allibera una part dels sòls que el PGM preveu com a reserves de vialitat i permet amb la previsió de nous sostres el finançament dels grans objectius del document: l'obtenció dels espais lliures de Cal Trabal i execució de les infraestructures.



Proposta. Esquema xarxa viària.
Font PDU Granvia-Llobregat (2016)

L'ordenació dels espais lliures.

S'augmenta la superfície destinada a verd públic vers la contemplada al planejament vigent, estructurada a partir de la continuïtat del passeig-corredor verd generat a partir del cobriment de la Granvia i la creació del Parc de Cal Trabal.

Les noves lloses de cobriment, aconseguïdes gràcies al soterrament de la C-31, en conjunt amb la proposta de nou espai verd lateral paral·lel a la Granvia, de configuració lineal, des de la rambla de la Marina fins al riu Llobregat, conformen un nou passeig-corredor verd, parc de dimensions considerables, que funcionaran com a referent d'aquest lloc de la ciutat. Aquest corredor serveix d'element d'articulació entre els diferents desenvolupaments i intervencions proposats pel Pla, al nord i sud de la Granvia, alhora que recull els diferents eixos cívics existents a la ciutat i els relaciona i connecta amb el nou parc de Cal Trabal.

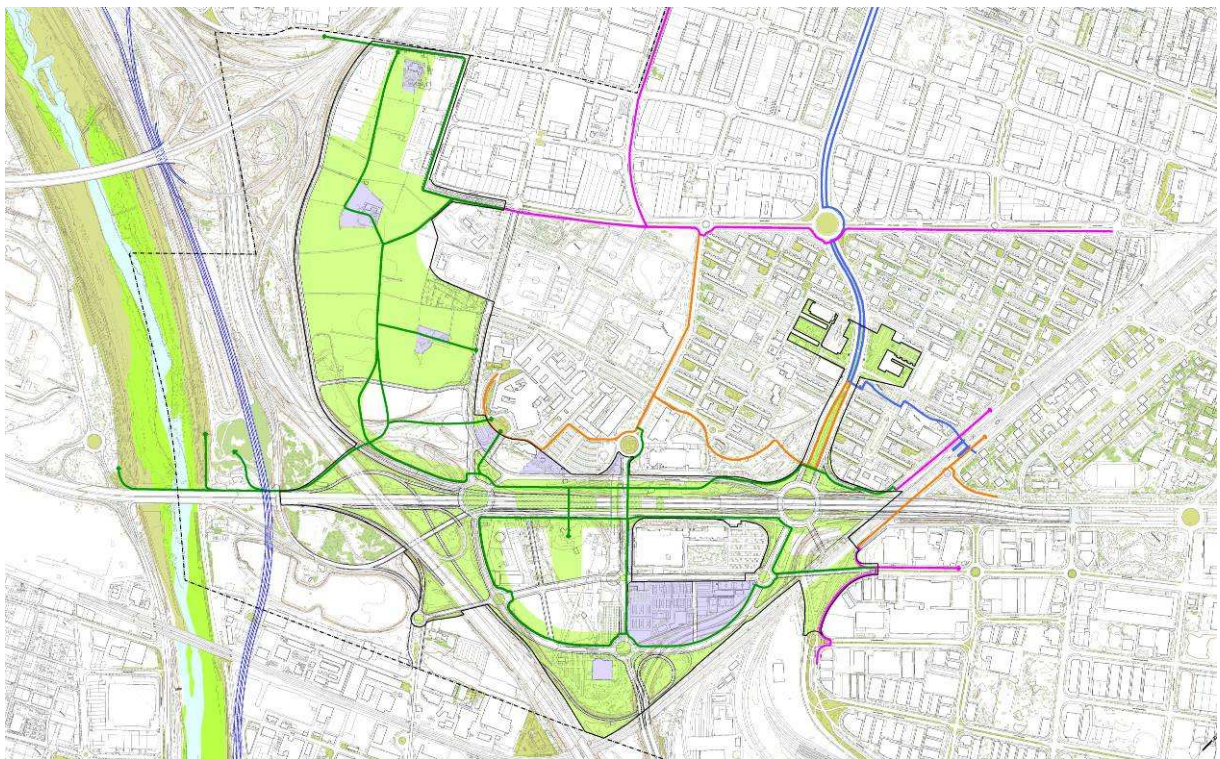
A l'àmbit de Cal Trabal es proposa la creació d'un nou parc públic de com a mínim 25ha que asseguri la preservació de la identitat, història i usos d'aquest territori singular, com a espai no edificat, memòria agrícola de l'Hospitalet de Llobregat i definitivament destinat a l'ús públic.

El PDU condiona el disseny del nou parc a la preservació del patrimoni natural, històric agrícola i paisatge actuals i a la potenciació de la connectivitat ecològica: S'hauran de mantenir els recs, el mosaic parcel·lari i tots els camins existents.

Es recuperen les masies de Ca l'Esquerrer, Cal Trabal i Cal Masover Nou com a equipaments públics que donaran suport a les activitats i objectius del parc.

Cal Trabal es converteix en el gran espai de transició entre la gran ciutat compacta i l'espai fluvial: El parc es converteix en porta d'entrada i canalització de recorreguts cap al riu. En aquest sentit, el Pla desplaça el ramal actual de la C-31 a la Ronda Litoral, per tant aquest passa a ser d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes.

Finalment, cal destacar el soterrament de les actuals línies elèctriques d'alta tensió que suposen avui un fort impacte visual i físic.



Proposta xarxa Bicycles.

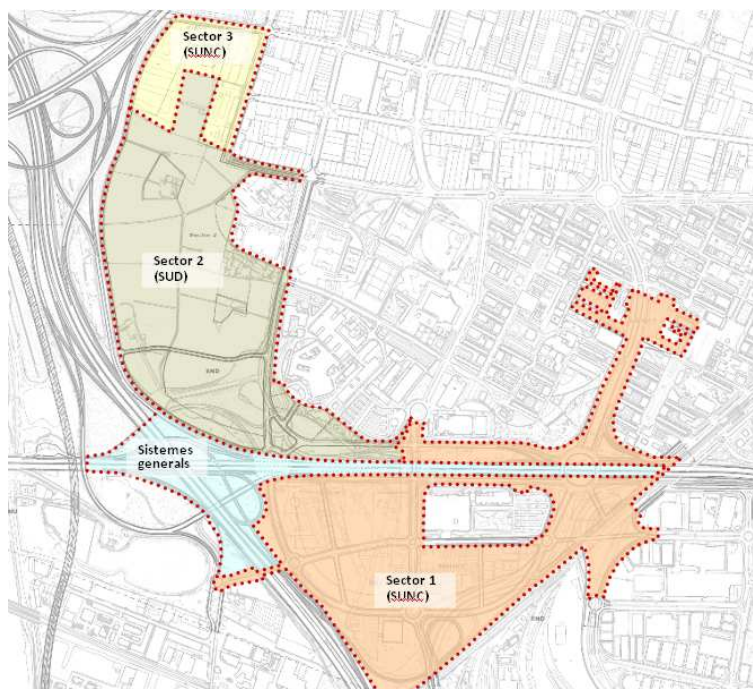
Font : PDU Granvia-Llobregat (2016)

2.4. Descripció dels sectors d'interès supramunicipal

El document proposa la divisió de la totalitat dels terrenys del PDU en tres sectors de planejament i un àmbit de 135.614m² corresponents a sistemes generals no inclosos dins dels sectors. Aquest es correspon al soterrament/cobriment del sistema actual (Granvia-C-31) i la modificació dels enllaços viaris que se'n deriven.

El resum comparatiu de superfícies per a tot l'àmbit de l'actuació és el següent:

		PGM vigent		PDU		Dif. PDU-PGM
Qualificacions urbanístiques						
SISTEMES						
clau	QUALIFICACIÓ	(m2 sòl)	(%)	(m2 sòl)	(%)	(m2 sòl)
3	Ferroviari	3.965,19	0,38%	4.406,19	0,42%	441,00
5	Viari	234.712,00	22,46%	259.637,38	24,84%	24.925,38
5/6	Viari /Parc urbà	0,00	0,00%	14.404,34	1,38%	14.404,34
6	Parcs urbans	502.382,37	48,07%	517.398,10	49,51%	15.015,73
6	Parc urbà	1.430,21	0,14%			
6b	Parc urbà	2.953,07	0,28%			
6c	Parc urbà metropolità	497.999,09	47,65%			
7	Equipaments comunitaris i dotacions	73.282,24	7,01%	78.404,07	7,50%	5.121,83
7a	Equipaments actuals	31.116,69	2,98%			
7b	De nova creació a nivell local	7.817,79	0,75%			
7c	De nova creació a nivell metropolità	34.347,76	3,29%			
4	Sistema de serveis tècnics	7.135,18	0,68%	18.469,60	1,77%	11.334,42
9	Protecció sistemes generals	194.165,98	18,58%	2.976,48	0,28%	-191.189,50
Total sistemes		1.015.642,96	97,18%	895.696,16	85,70%	-119.946,80
ZONES AMB APROFITAMENT						
clau	QUALIFICACIÓ	(m2 sòl)	(%)	(m2 sòl)	(%)	(m2 sòl)
11	Centre Direccional	29.498,29	2,82%	149.445,09	14,30%	119.946,80
Total zones		29.498,29	2,82%	149.445,09	14,30%	119.946,80
Total sòl brut		1.045.141,25	100,00%	1.045.141,25	100,00%	0,00



Proposta. Classificació del sòl.
Font: PDU Granvia-Llobregat (juny 2016)

Sistema general

El Pla contempla l'àmbit de la futura Granvia, incloent la secció actual de la C-31 i els seus enllaços, com a un sector que té la consideració de sistema general de serveis vials. Als sectors objecte del desenvolupament urbanístic correspon la gestió i finançament del projecte de renovació del traçat de la C-31 i els seus enllaços, amb la xarxa local i la creació i la nova secció urbana de la Granvia.

Cal fer esment que, com a conseqüència d'aquesta estructura d'enllaços, la nova secció longitudinal de la C-31 soterrada comporta el desviament del col·lector de la Vall del Poble.

La major part de la superfície englobada en aquest sistema és de titularitat pública (més del 98%), ja que el projecte de transformació no comporta el desenvolupament d'un nou sistema general, sinó bàsicament la seva remodelació: el soterrament del sistema actual i la modificació dels enllaços viaris que se'n deriven.

La nova avinguda es conforma a partir del cobriment de la C-31, proporcionant espais enjardinats, -zones verdes- que es superposen al sistema viari actual. Per aquest motiu la part corresponent al cobriment es qualifica mitjançant una clau doble: 5/6 (viari/parcs urbans).

El cost de fer efectius aquests sistemes constitueix una de les principals càrregues urbanístiques del PDU que s'ha distribuït de forma equitativa entre els sectors.

Les propietats de l'àmbit que no siguin de titularitat pública seran objecte d'expropiació, degut a l'interès públic prevalent de l'actuació urbanística.

PARÀMETRES URBANÍSTICS PDU		Àmbit Granvia	
Règim urbanístic del sòl		Sistemes generals	
Qualificacions urbanístiques			
SISTEMES			
clau	QUALIFICACIÓ	(m2 sòl)	(%)
3	Ferroviani	0,00	0,0%
4	Sistema de serveis tècnics	0,00	0,0%
5	Viari	81.155,18	59,8%
5/6	Viari /Parc urbà	14.404,34	10,6%
6	Parcs urbans	40.054,48	29,5%
7	Equipaments comunitaris i dotacions	0,00	0,0%
9	Protecció sistemes generals	0,00	0,0%
Total sistemes		135.614,00	100,00%
ZONES AMB APROFITAMENT			
clau	QUALIFICACIÓ	(m2 sòl)	(%)
11GV	Centre Direccional		
Total zones		0,00	0,00%
Total sòl brut		135.614,00	100,00%
Sòl computable càlcul sostre		-	
Coef. edificabilitat (m2 st/m2 sòl)		-	
Total sostre (m2 st)		-	

Sector 1

L'àmbit, definit com a Sector 1, comprèn la totalitat dels terrenys situats al sud de la Granvia corresponents a la prolongació del carrer de les Ciències pels costats de llevant i ponent, més la inclusió de part de la rambla de la Marina i dels terrenys qualificats com a centre direccional, clau 11 que passen a ser espai lliure públic.

En total, el sector 1 comprèn una superfície de 439.925,60m² i conserva el règim urbanístic de sòl urbà no consolidat (SNC).

L'índex d'edificabilitat és 0,9m²st/m²sl. Els usos corresponen als d'activitat econòmica, tipus activitats terciàries, tecnològiques, productives, industrials, turístiques i comercials. Es determina un màxim del 30% del total de l'activitat per a l'ús comercial, d'acord a la repercussió prevista sobre la mobilitat generada en el global del sector i un 10% per l'ús hoteler.

Té les càrregues associades de transformació de la Granvia, la meitat de les despeses que suposarà la construcció de la nova sortida de l'estació de metro Bellvitge, les derivades de la possible construcció de la subestació elèctrica, les despeses derivades de les estructures i urbanització que donen continuïtat al carrer Ciències, per sobre de les línies ferroviàries i la Ronda litoral, l'antena de la xarxa de distribució elèctrica i les pròpies relatives a la urbanització del propi sector i l'adequació del sistema hidràulic.

Es preveuen els següents paràmetres:

PARÀMETRES URBANÍSTICS PDU		Sector 1	
Règim urbanístic del sòl		SNC	
Qualificacions urbanístiques			
SISTEMES		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
3	Ferrovitari	4.406,19	1,00%
4	Sistema de serveis tècnics	0,00	0,00%
5	Viari	125.088,10	28,43%
5/6	Viari /Parc urbà	0,00	0,00%
6	Parcs urbans	191.312,17	43,49%
7	Equipaments comunitaris i dotacions	52.730,54 ¹	11,99%
9	Protecció sistemes generals	2.976,48	0,68%
Total sistemes		376.513,48	85,59%
ZONES AMB APROFITAMENT		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
11GV	Centre Direccional	63.412,12	14,41%
Total zones		63.412,12	14,41%
Total sòl brut		439.925,60	100,00%
Sòl computable càlcul sostre		406.673,21 ²	
Coef. edificabilitat (m2 st/m2 sòl)		0,90	
Total sostre (m2 st)		366.005,89	

(1) Un total de 36.957 m2 són equipaments municipals existents

(2) Sector 1: Sòl computable als efectes del càlcul de sostre una vegada deduïts els terrenys de cessió del Pla parcial Bellvitge i el sistema ferroviari que es manté

Per aquest sector es proposa situar la majoria de l'aprofitament privat entre els equipaments existents i la continuació del carrer de la Feixa Llarga.

El tipus d'ordenació previst és el de volumetria específica. Tenint en compte el sostre plantejat, les edificacions en altura seran com a màxim de 24 plantes, el que significa una alçada aproximada de 90m, condicionada en la part sud, la més llunyana de l'eix de la Granvia, a les restriccions derivades de les servituds aeronàutiques que estableixen límits d'entre 74-80m.

S'ha establert una subzona específica de centre direccional, clau 11GV-1 – Pol econòmic Granvia Marina, proposant una lectura unitària dels sòls destinats a aprofitament privat dins el sector 1. Per tal de poder dotar d'una coherència al conjunt edificat i una composició i imatge unitàries es proposen projectes unitaris de composició arquitectònica

La gestió d'aquest àmbit es proposa pel sistema d'expropiació.

Sector 2

L'àmbit definit com a Sector 2 comprèn pràcticament la totalitat dels terrenys corresponents a l'entorn de les masies existents de Cal Trabal i Cal Masover Nou, i als terrenys compresos entre l'eix de la C-31, la ronda del Litoral, el centre transformador d'Endesa/REE, la Feixa Llarga i el sector 3, el carrer d'Arquímedes i de la Travessia Industrial, amb una superfície total de 390.901,36m².

El règim urbanístic és el del sòl urbanitzable delimitat (SUD) i l'índex d'edificabilitat del 0,5m²st/m²sl.

Els usos corresponen als d'activitat econòmica, tipus activitats terciàries, tecnològiques, productives, industrials, turístiques i comercials. Es determina un màxim del 30% del total de l'activitat per a l'ús comercial, d'acord a la repercussió prevista sobre la mobilitat generada en el global del sector i un 10% per l'ús hotel·ler.

Té les càrregues associades a la creació del parc de cal Trabal, la transformació de la Granvia, la meitat de les despeses que suposarà la construcció de la nova sortida de l'estació de metro Bellvitge, les derivades de la possible construcció de la subestació elèctrica, el soterrament de la totalitat de les línies elèctriques 1, 2, 3 i 6 fins la subestació i l'antena de la xarxa de distribució elèctrica i les pròpies relatives a la urbanització del propi sector i l'adequació del sistema hidràulic.

Es preveu la cessió de les masies de Cal Trabal i Cal Masover Nou. D'entre les finalitats a les que es destinarà l'import del 15% de l'aprofitament de cessió d'aquest sector, seran les de rehabilitació i adequació de les masies existents com a equipaments.

Es preveuen els següents paràmetres:

PARÀMETRES URBANÍSTICS PDU		Sector 2	
Règim urbanístic del sòl		SUD	
Qualificacions urbanístiques			
SISTEMES		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
3	Ferrovitari	0,00	0,00%
4	Sistema de serveis tècnics	4.890,35	1,25%
5	Viari	42.534,99	10,88%
5/6	Viari /Parc urbà	0,00	0,00%
6	Parcs urbans	267.245,42	68,37%
7	Equipaments comunitaris i dotacions	21.720,25	5,56%
9	Protecció sistemes generals	0,00	0,00%
Total sistemes		336.391,01	86,06%
ZONES AMB APROFITAMENT		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
11GV	Centre Direccional	54.510,35	13,94%
Total zones		54.510,35	13,94%
Total sòl brut		390.901,36	100,00%
Sòl computable càlcul sostre		390.901,36	
Coef. edificabilitat (m2 st/m2 sòl)		0,50	
Total sostre (m2 st)		195.450,68	

El sostre es situa majoritàriament a tocar de l'extrem sud oest, amb façana a la Granvia, d'acord a la seva situació estratègica vers la mateixa i la Ronda litoral i en un espai, en part, avui ocupat pels ramals de connexió entre infraestructures, els avui qualificats de protecció de sistemes i aquells més antropitzats, no restaurats per l'activitat agrícola, un cop construïda la cua de maniobres del Metro L1.

El tipus d'ordenació previst és el de volumetria específica. Tenint en compte el sostre plantejat, les edificacions en altura seran com a màxim de 17 plantes (66m).

S'ha establert una subzona específica de centre direccional, clau 11GV-2 – Pol econòmic Granvia-Llobregat, proposant una lectura unitària dels sòls destinats a aprofitament privat dins el sector 2, en relació compositiva amb l'antic edifici de l'Hospital de Bellvitge i l'Hotel Hesperia. Per tal de poder

dotar d'una coherència al conjunt edificat i una composició i imatge unitàries es proposen projectes unitaris de composició arquitectònica.

La gestió es proposa per reparcel·lació per cooperació.

Sector 3

L'àmbit definit com a sector 3, comprèn els sòls confrontats amb la carretera del Mig i el carrer d'Arquímedes, situats en l'extrem nord de l'àmbit del PDU, a tocar del terme municipal de Cornellà de Llobregat.

La superfície del sector és de 78.700m². Se li atorga la condició de sòl urbà, atenent el seu entorn urbà i el planejament previst a Cornellà que li donarà continuïtat. L'edificabilitat bruta s'estableix en 1,2m²st/m²s.

Els usos corresponen als d'activitat econòmica, tipus activitats terciàries, tecnològiques, productives, industrials, turístiques i comercials. Es determina un màxim del 35% del total de l'activitat per a l'ús comercial, d'acord a la repercussió prevista sobre la mobilitat generada en el global del sector i un 10% per l'ús hotel·ler.

Té les càrregues associades de la transformació de la Granvia, les derivades de la possible construcció de la subestació elèctrica, el soterrament de la totalitat de les línies elèctriques 4 i 5 fins la subestació i l'antena de la xarxa de distribució elèctrica i les pròpies relatives a la urbanització del propi sector i l'adequació del sistema hidràulic.

Es preveu la cessió de la masia de Ca l'Esquerrer. D'entre les finalitats a les que es destinarà l'import del 15% de l'aprofitament de cessió d'aquest sector, serà la de rehabilitació i adequació de la masia com a equipament.

Es preveuen els següents paràmetres:

PARÀMETRES URBANÍSTICS PDU		Sector 3	
Règim urbanístic del sòl		SNC	
Qualificacions urbanístiques			
SISTEMES		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
3	Ferrovitari	0,00	0,00%
4	Sistema de serveis tècnics	13.579,25	17,25%
5	Viari	10.859,11	13,80%
5/6	Viari /Parc urbà	0,00	0,00%
6	Parcs urbans	18.786,03	23,87%
7	Equipaments comunitaris i dotacions	3.953,28	5,02%
9	Protecció sistemes generals	0,00	0,00%
Total sistemes		47.177,67	59,95%
ZONES AMB APROFITAMENT		(m2 sòl)	(%)
clau	QUALIFICACIÓ		
11GV	Centre Direccional	31.522,62	40,05%
Total zones		31.522,62	40,05%
Total sòl brut		78.700,29	100,00%
Sòl computable càlcul sostre		58.700,00	³
Coef. edificabilitat (m2 st/m2 sòl)		1,20	
Total sostre (m2 st)		70.440,00	

(3) Sòl computable derivats del polígon d'actuació urbanística a gestionar pel sistema d'actuació per cooperació. La resta de sòls compresos en el Sector 3 es qualifiquen de Serveis tècnics-Deixalleria i parc de sanejament (clau 4) i vialitat existent

Per aquest sector es proposa situar la majoria de l'aprofitament privat en l'encreuament de les Rondes Litoral i de Dalt, aprofitant la visibilitat des de les mateixes i el seu potencial de representativitat, i en continuïtat amb el planejament aprovat de Cornellà.

El tipus d'ordenació previst és el de volumetria específica. Tenint en compte el sostre plantejat, les edificacions l'alçada màxim serà de 53m.

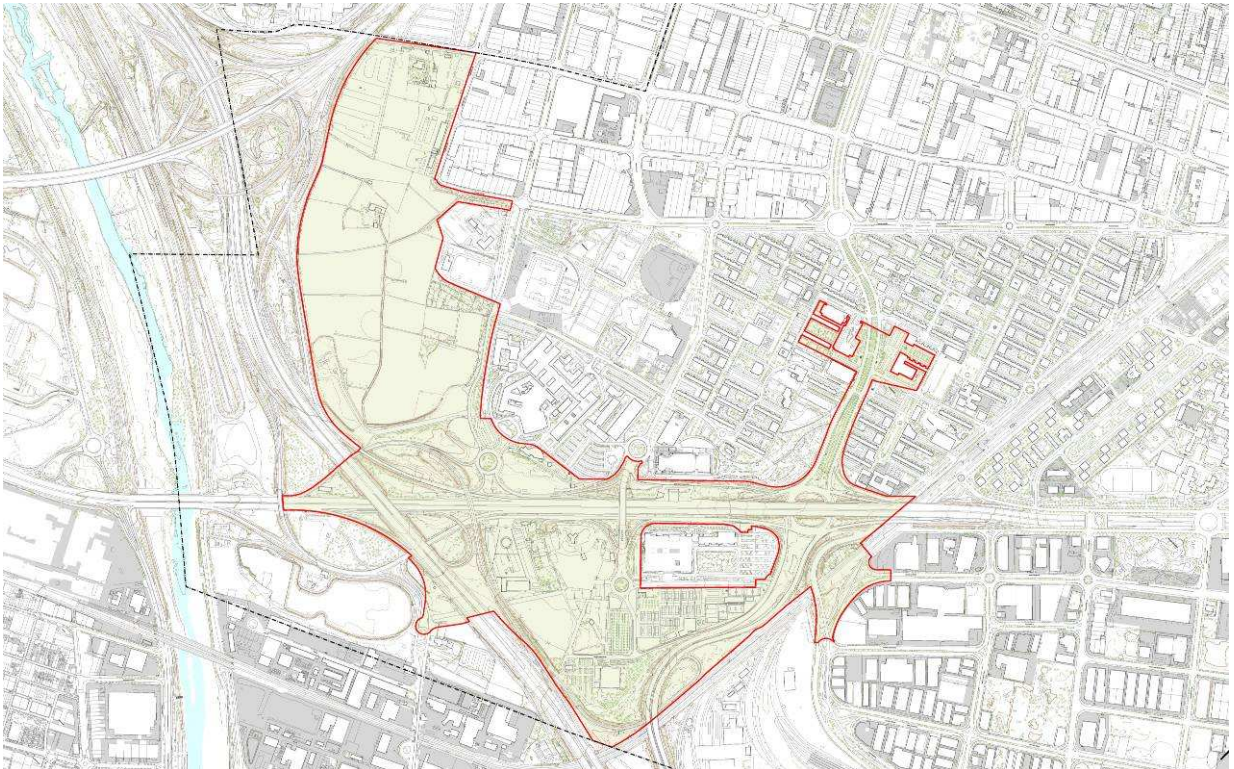
S'ha establert una subzona específica de centre direccional, clau 11GV-3, proposant una lectura unitària dels sòls destinats a aprofitament privat dins el sector 3.

La gestió es proposa per reparcel·lació per cooperació.

3. Àmbit de suspensió de llicències i de tramitació de procediments

S'ha ampliat el termini de suspensió en la tramitació de plans urbanístics derivats concrets i projectes de gestió urbanística i d'urbanització complementària, com també en l'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, edificació, reforma, rehabilitació o enderrocament de construccions, d'instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial, en tot l'àmbit afectat pel Pla urbanístic, acordada per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona en sessió 15 de gener de 2015, fins esgotar el termini de dos anys, (a comptar des de el 9 de febrer de 2015) d'acord amb els articles 73 i 74 del Text refós de la Llei d'urbanisme.

Tanmateix, d'acord amb l'article 102.4 del Reglament de la Llei d'urbanisme mentre estigui suspesa la tramitació de procediments i l'atorgament de llicències en aplicació de l'article 73.2 del Text refós de la Llei d'urbanisme, es poden tramitar els instruments o atorgar les llicències fonamentats en el règim vigent que siguin compatibles amb les determinacions del nou planejament inicialment aprovat, en el cas que, per la naturalesa dels canvis proposats, no es posi en risc l'aplicació del nou planejament, una vegada definitivament aprovat.



Àmbit de suspensió de llicències
Font PDU Granvia-Llobregat (2016)

4. Documentació

El PDU Granvia-Llobregat, de conformitat amb el que estableixen els articles 8.5 i 56.2 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, està integrat per la documentació següent:

1. Document comprensiu
2. Memòria
 - 2.1. Memòria descriptiva i justificativa
 - 2.2. Memòria de l'ordenació
3. Normativa urbanística
4. Documentació gràfica
5. Estudi ambiental estratègic
6. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
7. Avaluació econòmica i financera
8. Estudi de sostenibilitat econòmica
9. Annexos
 - 9.1. Estudi geològic
 - 9.2. Avantprojecte de l'autovia c-31 i accessos entre el c/ de Miguel Hernández i la ronda del litoral (B-10), a l'Hospitalet de Llobregat

Pel que fa a la documentació gràfica, està composta pels següents plànols:

I. Plànols d'informació de l'àmbit d'estudi

I.01	Marc territorial	1/40.000
I.02	Emplaçament	1/10.000
I.03	PTMB: Sistema d'espais oberts i estratègies urbanes	1/5.000
I.04-1	Planejament vigent. Classificació del sòl	1/5.000
I.04-2	Planejament vigent. Qualificació del sòl	1/5.000
I.05	Ortofotomapa	1/5.000
I.06	Topogràfic	1/5.000
I.07-1	Usos. Cobertes del sòl	1/5.000
I.07-2	Edificació existent i alçades edificatòries	1/5.000
I.08-1	Xarxa de comunicacions viàries	1/5.000
I.08-2	Xarxa de comunicacions ferroviàries	1/5.000
I.08-3	Xarxa de vianants i bicicletes	1/5.000
I.09	Afectacions i servituds sectorials	1/5.000
I.10	Estructura de la propietat del sòl	1/5.000
I.11-1	Esquema xarxa de serveis existents: Aigua potable	1/5.000
I.11-2	Esquema xarxa de serveis existents: Sanejament	1/5.000
I.11-3	Esquema xarxa de serveis existents: Gas	1/5.000
I.11-4	Esquema xarxa de serveis existents: Electricitat	1/5.000
I.11-5	Esquema xarxa de serveis existents: Telefonia	1/5.000

O. Plànols d'ordenació

O.01	Proposta. Classificació del sòl i delimitació de sectors	1/4.000
O.02	Proposta. Qualificació del sòl. Àmbit PDU	1/4.000
O.03a	Proposta. Qualificació del sòl. Sector 1	1/2.000
O.03b	Proposta. Qualificació del sòl. Sector 2 i 3	1/2.000
O.04-1	Esquema xarxa viària dins l'àmbit metropolità	1/10.000
O.04-2	Proposta. Xarxa viària	1/4.000
O.04-3	Proposta. Xarxa bicicletes	1/4.000
O.05	Afectacions i servituds sectorials	1/4.000
O.06	Ordenació indicativa /imatge del PDU	1/4.000
O.07-1	Esquema xarxa de serveis urbanístics. Aigua potable i hidrants	1/4.000
O.07-2	Esquema xarxa de serveis urbanístics. Sanejament	1/4.000
O.07-3	Esquema xarxa de serveis urbanístics. Gas	1/4.000
O.07-4	Esquema xarxa de serveis urbanístics. Electricitat	1/4.000
O.07-5	Esquema xarxa de serveis urbanístics. Telefonia	1/4.000
O.08	Àmbit de suspensió de llicències	1/4.000

Aquest Pla ha estat redactat i coordinat pels tècnics de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, amb la participació del Consorci per a la Reforma de la Granvia de l'Hospitalet de Llobregat, de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, l'Institut Català del Sòl (Incasòl) i la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.