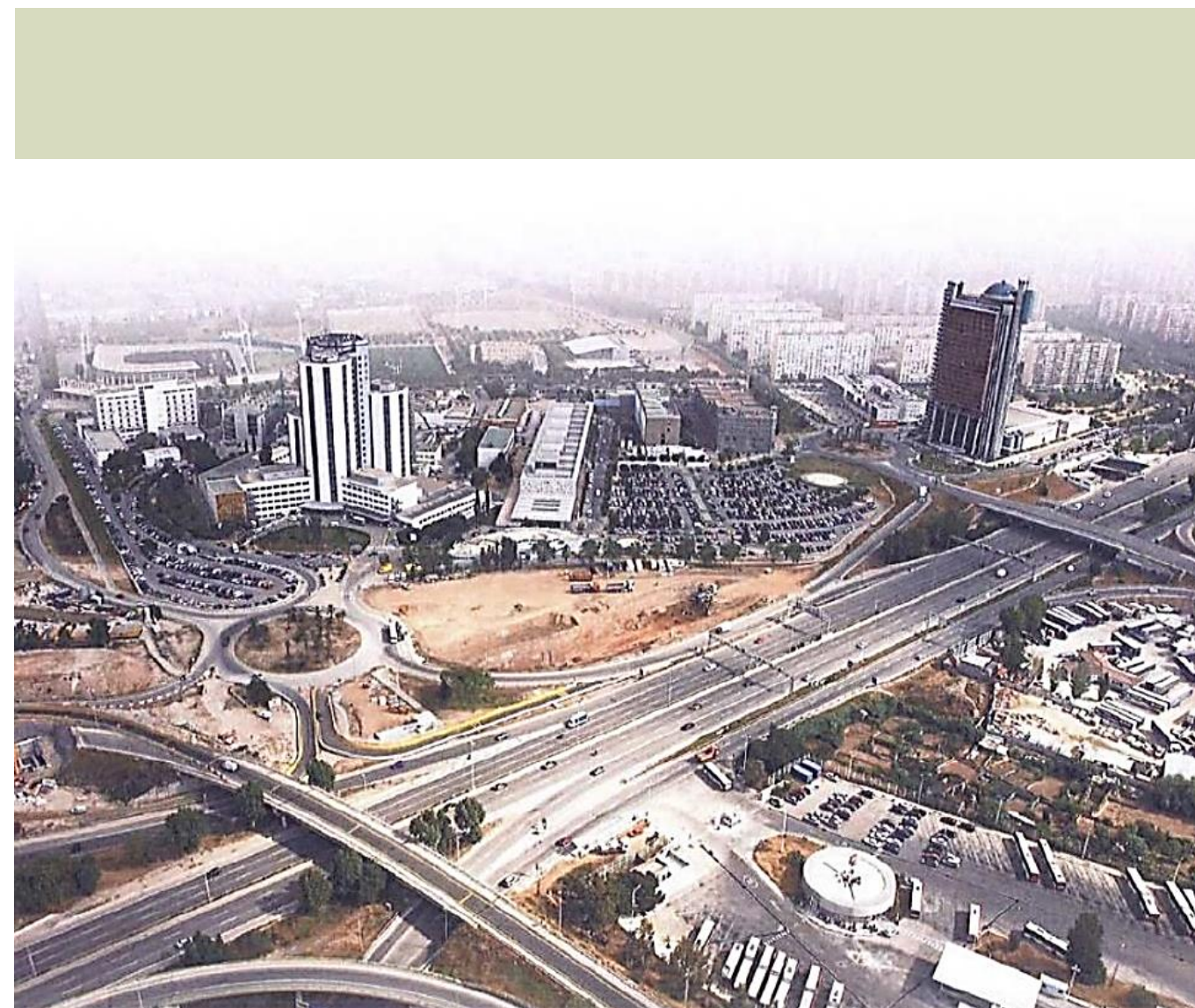




PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO BIOPOL – GRANVIA EN HOSPITALET DE LLOBREGAT

Documento de objetivos y propósitos generales y Avance

- I. MEMORIA
- II. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA
- III. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

Marzo 2022

PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO BIOPOL – GRANVIA, EN HOSPITALET DE LLOBREGAT

Documento de objetivos y propósitos generales y Avance

Índice del documento

I. MEMORIA

II. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Planos de información

i.01 MARCO TERRITORIAL1:80.000

i.02 EMPLAZAMIENTO.....1:20.000

i.03 PTMB: SISTEMAS DE ESPACIOS ABIERTOS Y ESTRATEGIAS URBANAS1:10.000

i.04 PLANEAMIENTO VIGENTE. CLASIFICACIÓN DEL SUELO. Alternativa Ob.....1:10.000

i.05 PLANEAMIENTO VIGENTE. CALIFICACIÓN DEL SUELO. Alternativa Ob.....1:10.000

i.06 ORTOFOTOMAPA.....1:10.000

i.07 TOPOGRÁFICO1:10.000

i.08 USOS. CUBIERTAS DEL SUELO1:10.000

i.09 EDIFICACIÓN EXISTENTE Y ALTURAS EDIFICABLES.....1:10.000

i.10 COBERTURAS VERDES.....1:10.000

i.11 RED DE COMUNICACIONES VIARIAS.....1:10.000

i.12 RED DE COMUNICACIONES FERROVIARIAS.....1:10.000

i.13 RED DE BICICLETAS.....1:10.000

i.14 AFECTACIONES I SERVITUDES SECTORIALES1:10.000

i.15 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.....1:10.000

i.16 ESQUEMA DE RED DE SERVICIOS EXISTENTES: AGUA POTABLE1:10.000

i.17 ESQUEMA DE RED DE SERVICIOS EXISTENTES: SANEAMIENTO.....1:10.000

i.18 ESQUEMA DE RED DE SERVICIOS EXISTENTES: GAS1:10.000

i.19 ESQUEMA DE RED DE SERVICIOS EXISTENTES: ELECTRICIDAD1:10.000

i.20 ESQUEMA DE RED DE SERVICIOS EXISTENTES: TELEFONIA.....1:10.000

Planos de ordenación

o.01.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 1:1:8.000

o.01.2 CALIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 1:1:8.000

o.02.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 2:1:8.000

o.02.2 CALIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 2:1:8.000

o.03.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 3:1:8.000

o.03.2 CALIFICACIÓN DEL SUELO. ALTERNATIVA 3:1:8.000

III. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

INTRODUCCIÓN	9
1. OBJETIVO. INICIATIVA Y OPORTUNIDAD DEL PDU	11
1.1. OBJETIVO DEL AVANCE DEL PDU	11
1.2. INICIATIVA Y FORMULACIÓN DEL PDU	11
1.2.1. Declaración de interés territorial	12
1.3. ANTECEDENTES	14
1.4. CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ÁMBITO. CONDICIONANTES Y USOS DEL SUELO ...	15
1.5. MARCO LEGAL Y TRAMITACIÓN	19
1.6. CONTENIDO	20
2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN	21
2.1. SITUACIÓN	21
2.2. EVOLUCIÓN DE LA CONFORMACIÓN DE LA GRANVIA	21
2.3. PROYECTOS Y OBRAS EJECUTADAS EN EL ENTORNO	22
2.3.1. Desvío del colector gornal	22
2.3.2. Actuaciones ferroviarias	22
2.3.3. Estación de metro hospital de bellvitge	22
2.4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO	23
3. INFORMACIÓN URBANÍSTICA	23
3.1. PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO	23
3.1.1. Justificación de la coherencia del pdu con el plan territorial metropolitano	26
3.2. PLAN GENERAL METROPOLITANO: PGM	26
4. OBJETIVOS Y PROPÓSITOS DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO	28
4.1. OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO – MOTIVACIÓN REFORZADA	28
4.1.1. El interés general territorial de la transformación de la granvia	28
4.1.2. Proyecto estratégico: el nuevo clúster de biomedicina	28
4.1.3. El impacto económico del biopol en el pib de cataluña	30
4.1.4. Ámbito de especial relevancia social y económica	31
4.1.5. Optima accesibilidad en la red de comunicaciones	32
4.2. DIRECTRICES Y CRITERIOS COMPLEMENTARIOS	32
4.2.1. Mayor permeabilidad entre los equipamientos públicos y las zonas de actividad económica	32
4.2.2. Mejora del acceso viario sur de barcelona	33
4.2.3. Preservación los sistemas actuales y de la reserva de espacio libre metropolitano para constituir un itinerario paisajístico que conecte con el corredor fluvial del llobregat	34
4.2.4. La protección y adecuación para el uso ciudadano de las masías existentes que forman parte del patrimonio arquitectónico catalogado de hospitalet de llobregat	35

4.2.5. La mejora del sistema de comunicaciones por transporte público	35
---	----

5. SÍNTESI DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES	35
5.1. ALTERNATIVA 0	35
5.2. CRITERIOS Y DECISIONES COMUNES A TODAS LAS ALTERATIVAS	36
5.3. ALTERNATIVA 1: EL PDU GRANVIA – LLOBREGAT DE MARZO DE 2017	37
5.4. ALTERNATIVA 2: PRIORIZACIÓN DEL PARQUE URBANO METROPOLITANO EN SUBSTITUCIÓN DE LA ZONA DE CULTIVO ACTUAL	38
5.5. ALTERNATIVA 3: QUILIFICACIÓN DEL SUELO ACTUALMENTE DESTINADO A CULTIVOS COMO SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES – PARQUE ESTRATÉGICO (CONEXIÓN VERDE) PARA EL MANTENIMIENTO DE LOS ECOSISTEMAS ACTUALES	39
5.6. VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	39
6. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ	40
6.1. LA RED VIARIA Y LA MOVILIDAD	40
6.2. LA ORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES. EL CONECTOR AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO Y EL SISTEMA DE PARQUES Y JARDINES URBANOS	40
6.3. LOS EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS	41
6.4. LA ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. USOS Y APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO	43
ZONAS CON APROVECHAMIENTO (A2-BGV ACTIVIDAD ECONÓMICA)	44
SISTEMAS	44
6.5. CUADRO DE SUPERFICIES RESULTANTES	45
6.6. JUSTIFICACIÓN DE RESERVAS DE SUELO DE CESIÓN PARA ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS	45
7. AVANÇ DE LA NORMATIVA	46
8. GESTIÓN URBANÍSTICA	53
8.1. SISTEMA DE ACTUACIÓN	53
8.2. ADMINISTRACIÓN ACTUANTE	54
9. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	54
10. ANNEX I: INFORME ELABORAT PER AQR-LAB, LA FUNDACIÓ BOSCH I GIMPERA I LA UNIVERSITAT DE BARCELONA	57
11. ANEXO II: ANÁLISIS PREVIO DE INTEGRACIÓN DE LAS ZONAS VERDES EN LA CONEXIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES DEL PDU BIOPOL GRANVIA CON EL CORREDOR FLUVIAL DEL RÍO LLOBREGAT	73
12. CRÉDITOS	75

Introducción

En fecha 27 de marzo de 2017 el consejero de Territorio y Sostenibilidad resolvió aprobar definitivamente el Plan director urbanístico Granvia-Llobregat (PDUGV), del municipio de Hospitalet de Llobregat, redactado por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo y tramitado por la Comisión Territorial del ámbito metropolitano de Barcelona.

En fechas 11 y 17 de noviembre de 2020 la Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña dictó dos sentencias en los recursos contencioso-administrativos núm. 270/2017 y 271/2017 respectivamente, contra la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad de 27 de marzo de 2017 por la que se aprobó definitivamente el Plan director urbanístico Granvia-Llobregat, del municipio de Hospitalet de Llobregat, redactado por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo y tramitado por la Comisión Territorial de Urbanismo del ámbito metropolitano de Barcelona. Ambas sentencias resuelven declarar nulo de pleno derecho al PDUGV.

Con posterioridad, en fecha 10 de marzo de 2021, la misma Sala y sección de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña dictó nueva sentencia recaída en autos del recurso contencioso-administrativo núm. 273/2017, que resuelve igualmente la nulidad de pleno derecho del PDUGV.

A la vista de las referidas sentencias judiciales, así como de la importancia estratégica del desarrollo urbanístico que debe permitir la implantación de un clúster de empresas vinculadas a la actividad de investigación biomédica y a las ciencias de la salud en el entorno de los equipamientos sanitarios de especial relevancia como son el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto catalán de oncología (ICO), el Instituto de investigación biomédica de Bellvitge (IDIBELL) o la Universidad de Barcelona, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión virtual de 22 de diciembre de 2020, adoptó, en virtud de los artículos 76.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo (aprobado por Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificado por el artículo 137 de la Ley 5/2020, de 29 de abril) y 83 del mismo texto legal, el siguiente acuerdo:

1. Iniciar un nuevo procedimiento de formulación del Plan director Biopol-Granvia, del municipio de Hospitalet de Llobregat y declarar el interés territorial de esta actuación.
2. Encargar la redacción del Plan director urbanístico Biopol-Granvia, en la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la colaboración del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet y la participación de los ayuntamientos afectados, de acuerdo con lo que disponen los artículos 76.1 y 83 del texto refundido de la Ley de urbanismo aprobado por el Decreto legislativo 1/2010 de 3 de agosto y modificado por la Ley 3/2012 de 22 de febrero.

Posteriormente, el Consejo General del Consorcio para la reforma de la Granvia, en sesión de fecha 8 de febrero de 2021, se dio por enterado del acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña, de 22 de diciembre de 2020, aprobó la colaboración del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat con la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio para el desarrollo del Plan director urbanístico Biopol-Granvia y facultó al director del Consorcio para establecer y concretar los medios necesarios para desarrollar los trabajos de redacción del nuevo Plan director.

Resulta trascendente resaltar la importancia de este desarrollo urbanístico por lo que se refiere al nuevo clúster de actividad vinculada a la investigación biomédica pero también por la conformación de un nuevo polo de actividad económica de alto valor añadido que comportará un significativo impacto económico sobre el mercado laboral y sobre el PIB de Cataluña.

Éstas son motivaciones que sobrepasan con creces el ámbito local e incluso metropolitano que justifican ampliamente al amparo del artículo 157.bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, el impulso y promoción de estas a cargo de la Generalidad de Cataluña mediante la elaboración de un plan director urbanístico que debe permitir llevar a cabo directamente la transformación urbanística del suelo.

Se trata pues, de motivaciones que se recogieron en el "*Documento Justificativo de la Declaración de Interés Territorial - Motivación reforzada para la formulación del PDU Biopol-Granvia*" que se sometió a la valoración de la Comisión de Territorio de Cataluña y que motivó (tal y como ya se ha señalado) la nueva declaración de Interés territorial de la actuación en sesión de 22 de diciembre de 2020.

Así pues, este documento de Avance anticipa una transformación urbanística que recoge las mencionadas motivaciones de interés territorial de carácter social y económico claramente suprametropolitano y que, aunque eran inherentes a la propuesta urbanística de marzo de 2017 (PDUGV) no quedaron suficientemente reflejadas en los documentos de planeamiento urbanístico a la vista de las resoluciones judiciales recaídas recientemente sobre el mismo.

Se inicia así un nuevo camino que debe permitir la transformación urbanística del sector para conseguir la implantación del clúster de actividad de investigación biomédica, la generación de un nuevo polo de actividad económica con un significativo impacto sobre el mercado laboral y sobre el PIB de Cataluña, así como la reordenación y mejora de la accesibilidad en la red de comunicaciones u otros objetivos complementarios a los principales, como son la mejora de los accesos del sur a la ciudad de Barcelona, la mayor permeabilidad entre los equipamientos públicos y las zonas de actividad económica, o entre ambos lados de la Granvia favoreciendo la conexión entre los principales equipamientos sanitarios, así como la preservación de los patrimonios agrícola y arquitectónico o la comunicación del sistema de espacios libres con el corredor ecológico-fluvial del río Llobregat.

1. Objetivo. Iniciativa y oportunidad del PDU

1.1. Objetivo del Avance del PDU

El objeto de este Plan director urbanístico es la delimitación y ordenación de los suelos donde debe desarrollarse un clúster de nuevas actividades vinculadas a la investigación biomédica.

Esta nueva actividad económica y de investigación debe articularse en torno al eje de la Granvia que deberá ser transformada para permitir y mejorar la relación entre los lados norte y sur de la misma, así como para reorganizar la vialidad y los accesos a los distintos equipamientos sanitarios y docentes existentes en la actualidad.

El nuevo Plan director urbanístico debe proveer los suelos que se destinarán a actividad económica y de investigación, así como garantizar las dotaciones de sistemas de espacios libres, equipamientos públicos e infraestructuras que conecten este nuevo sector con la trama urbana de la ciudad, potenciando, a su vez, su emplazamiento estratégico, rodeado de equipamientos sanitarios de alta complejidad y alcance territorial, junto a la Feria Internacional de Barcelona o posicionado a medio camino entre el centro de Barcelona y el aeropuerto Internacional Josep Tarradellas.

El Plan director se desarrolla en un ámbito (cuya concreción exacta se hará en el seno del propio Plan) de 97,7 Ha aproximadamente, la mayoría de las cuales están destinadas a actividades agrícolas (al norte de la Granvia) o a actividades residuales y desreguladas (a excepción de las cocheras de TMB) en el sur de la Granvia.



Ámbito de actuación. Fuente: elaboración propia sobre imagen de Google Earth

Se trata de un ámbito de desarrollo estratégico que se ubica en el perímetro, al sur de la ciudad y delimitado por la traza de la ronda del Litoral B-10 y por la línea ferroviaria de Cercanías (Línea de Vilanova) y del AVE que circulan ambas de forma paralela en este tramo.

El Plan, pues, debe prever la relación de estas infraestructuras de comunicaciones con la ordenación urbanística resultante y debe diseñar la permeabilidad necesaria para conectar los espacios libres que resulten con el corredor fluvial del río Llobregat.

Lógicamente, aunque la relevancia y el interés de este sector urbanístico que se desarrollará a través del Plan director urbanístico Biopol-Granvia, del que ahora se presenta este Avance, supera ampliamente los límites del ámbito metropolitano, éste debe ser congruente con la estrategia del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que señala este ámbito como área de transformación urbana de interés metropolitano.

La propuesta que se presenta comporta la continuación vial de la Granvia para convertirla en una avenida urbana, así como la reurbanización y reordenación urbanística de los suelos adyacentes.

De hecho, los resultados obtenidos en el primer tramo de Granvia, con la plaza de Europa como motor generador de impactos económicos, aconsejan continuar la transformación en este segundo tramo.

El nuevo Plan director Biopol-Granvia reciclará suelos actualmente infrutilizados, en muchos casos con calificaciones de protección de sistemas, muy condicionados por la fuerte presencia de infraestructuras viarias y ferroviarias o con aprovechamientos urbanísticos poco adecuados en su entorno urbano.

1.2. Iniciativa y formulación del PDU

El PDU se formula por acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de fecha 22 de diciembre de 2020 en base al documento que se sometió a valoración: "Documento Justificativo de la Declaración de Interés Territorial – Motivación reforzada para la formulación del PDU Biopol-Granvia" y será redactado por el Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat, en colaboración con la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio de conformidad con los acuerdos de la propia Comisión de Territorio de Cataluña de 22 de diciembre de 2020 y del Consejo General del Consorcio de 8 de febrero de 2021.

La propia Comisión de Territorio de Cataluña atendió las valoraciones contenidas en el documento ("Documento Justificativo de la Declaración de Interés Territorial – Motivación reforzada para la formulación del PDU Biopol-Granvia") que el Consorcio le remitió el 16 de diciembre de 2020 haciendo hincapié en la relevancia de la creación de un clúster de empresas vinculadas a la actividad de investigación biomédica y a las ciencias de la salud en una posición geográfica estratégica por su proximidad y conexión con el Aeropuerto internacional Josep Tarradellas, con el Puerto de Barcelona, con el parque logístico de la Zona Franca y con la Fira Internacional de Barcelona.

También se resalta la creación de un nuevo polo de actividad económica de alto valor añadido con fuerte impacto en el mercado laboral y en el PIB de Cataluña o la mejora y reordenación de los accesos, a través de las vías primarias y estructurantes de comunicación, en el Área Metropolitana.

El documento ("Documento Justificativo de la Declaración de Interés Territorial – Motivación reforzada para la formulación del PDU Biopol-Granvia") contiene también las peticiones que presentan al consejero de Territorio y Sostenibilidad, por parte del Instituto Catalán de Oncología (ICO), el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL) y la Universidad de Barcelona, en las que piden que reimpulse la planificación urbanística de su entorno atendiendo a la necesaria transformación en un ámbito que debe ser de alto valor añadido por el sector de la biomedicina y las ciencias de la salud, así como por su impacto económico sobre el país.

Es evidente que la Comisión de Territorio de Cataluña entiende que el proyecto Biopol necesita añadir las condiciones urbanísticas necesarias para la creación de un clúster empresarial del sector biomédico que complemente y refuerce las actividades de los equipamientos sanitarios y de investigación ya existentes.

En virtud de todo lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo (aprobado por el Decreto legislativo 1/2010 de 3 de agosto) modificado por el artículo 137 de la Ley 5/2020 de 29 de abril, según el cual corresponde formular los planes directores urbanísticos a las entidades y organismos que determine la Comisión de Territorio de Cataluña con la participación de los ayuntamientos afectados, y atendiendo al artículo 157.bis del mismo texto legal, según el cual los sectores de interés supramunicipal son actuaciones de especial relevancia social y económica o de características singulares, que promueve la Administración de la Generalidad de Cataluña mediante la elaboración de planes directores urbanísticos, cuya aprobación definitiva permite llevar a cabo directamente la transformación urbanística del suelo, se resuelve iniciar un nuevo procedimiento de redacción del PDU Biopol-Granvia, en

cuya tramitación se estará a lo dispuesto en los artículos 79 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo (aprobado por el Decreto legislativo 1/2010 de 3 de agosto).

1.2.1. Declaración de interés territorial

Expedient: 2020 / 073328 / M
Assumpte: Pla director urbanístic Biopol- Gran via
Municipi: L'Hospitalet de Llobregat
Comarca: Barcelonès

ACORD

La Comissió de Territori de Catalunya, en la sessió virtual de 22 de desembre de 2020, l'acta de la qual resta pendent d'aprovació en la propera sessió, adoptà, entre altres, l'acord següent:

Antecedents

En data 27 de març de 2017 el conseller de Territori i Sostenibilitat resol aprovat definitivament el Pla director urbanístic Gran Via-Llobregat (PDUGV), del municipi de l'Hospitalet de Llobregat, redactat per la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme i tramitat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona.

Els objectius generals del Pla eren els següents:

- 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.

Tot i que a la vista dels objectius i criteris del pla, no es va fer referència expressa a la implantació d'un clúster d'activitat i recerca biomèdica, sí és cert que a la memòria descriptiva i justificativa del PDU es dedicava un apartat (pàg. 12, 13, 14, 15 i 16) a destacar la importància estratègica a nivell nacional del Consorci del Biopol, així com de la Fundació d'Investigació Biomèdica de Bellvitge (IDIBELL) i del projecte denominat Health University of Barcelona Campus (HUBc), que el 2010 va aconseguir el reconeixement de Campus d'Excel·lència Internacional (CEI) que atorga el Ministeri d'Educació i el Ministeri de Ciència i Innovació.

En dates 11 i 17 de novembre de 2020 la Secció 3 de la Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya dicta dues sentències en els recursos contenciosos administratius núm. 270/2017 i núm. 271/2017 respectivament, contra la resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat de 27 de març de 2017 pel qual s'aprova definitivament el Pla director urbanístic Granvia-Llobregat, del municipi de l'Hospitalet de Llobregat, redactat per la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme i tramitat

per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona. Les dues sentències resolen declarar nul de ple dret el PDUGV.

És evident que el treball continuat per a la conformació d'un nou pol d'activitat econòmica i recerca al voltant de la biomedicina no es va transcriure amb la necessària claredat en el pla director malgrat constituís un dels principals motius per al seu impuls i desenvolupament.

Valoració

Atenent als antecedents exposats, i a la vista de la importància estratègica a nivell nacional d'aquest desenvolupament urbanístic, i els objectius principals i territorials, en data 16 de desembre de 2020, el Consell General del Consorci per a la reforma de la Granvia, tramet al Departament de Territori i Sostenibilitat, certificat de l'acord del Consell, de sessió de 30 de novembre de 2020, en el que plantegen la necessitat d'un nou PDU, i adjunten un document justificatiu que, entre d'altres, constata una motivació reforçada de l'interès territorial, que es sustenta en:

- La creació d'un clúster d'empreses vinculades a l'activitat de recerca biomèdica i a les ciències de la salut en una posició geogràfica estratègica per la seva proximitat i connexió amb l'Aeroport Internacional Josep Tarradellas, amb el Port de Barcelona, amb el parc logístic de la Zona Franca de Barcelona i amb la Fira Internacional de Barcelona.
- La creació d'un nou pol d'activitat econòmica d'alt valor afegit, de fort impacte en el mercat laboral i el PIB de Catalunya.
- La millora i reordenació dels accessos, a través de les vies primàries i estructurants de comunicació, a l'Àrea Metropolitana.

Entre el dies 14 i 17 de desembre de 2020, l'Institut català d'oncologia (ICO), l'Hospital Universitari de Bellvitge, l'IDIBELL i la Universitat de Barcelona, presenten instàncies al Departament de Territori i Sostenibilitat, a través de les quals també demanen que es reimpulsi la planificació urbanística del seu entorn, mitjançant un PDU, atenent a una transformació necessària en un àmbit d'alt valor afegit pel sector de la biomedicina i les ciències de la salut, així com pel seu impacte econòmic sobre el país.

Per tant, el desenvolupament del projecte Biopol, com a nou pol d'activitat econòmica i recerca al voltant de la biomedicina, necessita de la millora de la funcionalitat dels equipaments ja existents i afegir les condicions urbanístiques necessàries per a la creació del clúster empresarial del sector biomèdic que complementi i reforci les activitats dels equipaments sanitaris i de recerca ja existents, tot conjuntament per una nova ordenació urbanística que doti tot l'àmbit d'una lògica espacial comuna, amb una gran qualitat ambiental i una nova vitalitat més racional i concordant amb el paradigma de la mobilitat sostenible.

El seu desenvolupament constitueix una actuació d'especial rellevància econòmica i social, amb característiques singulars vinculades a la creació d'un clúster d'activitat biomèdica complementària dels actuals equipaments d'abast suprametropolità com són l'Hospital Universitari de Bellvitge, l'Institut Català d'Oncologia, la Universitat de Barcelona i l'IDIBELL.

El projecte Biopol té relació amb la Xarxa de Parcs Científics i Tecnològics de Catalunya (XPCAT), que agrupa grans espais de producció, transferència, difusió i ús del coneixement i actua de punt de contacte entre la comunitat investigadora i la innovació. El concepte de parc científic es basa en proporcionar un entorn òptim d'urbanització i d'edificació on pugui fructificar l'enllaç entre el món de la universitat i la recerca pública i el del desenvolupament econòmic empresarial.

Hi ha una voluntat manifesta de convertir el sector emergent de la investigació i la recerca biomèdica una activitat d'alt valor afegit generadora de nova economia i llocs de treball qualificats que derivarien de l'execució del PDU en el marc del projecte Biopol i que poden tenir un gran impacte a una escala ja no només estatal sinó europea.

El potencial del projecte Biopol té com objectiu atreure empreses i finançament per al món científic i per a consolidar el clúster biomèdic de Bellvitge com a un dels principals motors econòmics de Catalunya.

Aquest seria precisament, entre els principals objectius del nou pla urbanístic, el que li atorga especial singularitat, el de completar i potenciar Bellvitge com a referent internacional del sud d'Europa en la innovació en l'àmbit de la salut, tot incorporant-hi teixit empresarial i generant nova activitat industrial i innovadora al voltant dels equipaments existents.

Així, en tant, s'han interposat recursos de cassació contra les dues sentències del TSJC abans esmentades, es proposa acordar l'inici de formulació d'un nou Pla director urbanístic, Biopol-Granvia, amb nous objectius respecte de l'anterior PDU aprovat en data 27 de març de 2017.

Fonaments jurídics

L'article 76.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per l'article 137 de la Llei 5/2020, del 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient estableix que correspon formular els plans directores urbanístics a les entitats i els organismes que determini la Comissió de Territori de Catalunya, amb la participació dels ajuntaments afectats, d'acord amb el que preveu l'article 83 del mateix text legal.

D'acord amb l'article 83 del Text refós de la Llei d'urbanisme, l'aprovació inicial i provisional dels plans directores urbanístics correspon a la comissió territorial d'urbanisme corresponent, llevat que l'àmbit territorial del pla afecti més d'una comissió, en el qual cas correspon a la Comissió de Territori de Catalunya d'acordar-ne l'aprovació inicial i la definitiva. Segons l'article 79 del mateix text legal modificat per la Llei 5/2020, la competència per a la seva aprovació definitiva correspon a la Comissió de Territori de Catalunya.

Acord

La Comissió de Territori de Catalunya acorda:

1. **INICIAR** un nou procediment de formulació del Pla director urbanístic Biopol-Granvia, del municipi de l'Hospitalet de Llobregat i declarar l'interès territorial d'aquesta actuació.
2. **ENCARREGAR** la redacció del pla director urbanístic Biopol-Granvia, a la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori, amb la col·laboració del Consorci per a la reforma de la Granvia a L'Hospitalet i la participació de dels ajuntaments afectats, d'acord amb allò que disposen els articles 76.1 i 83 Text refós de la Llei d'urbanisme aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost i modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer.

-3 **COMUNICAR-HO** a l'Ajuntament.

La secretària de la Comissió de Territori de Catalunya

Digitally signed by Mercè Albiol Núñez - DN: cn=Mercè Albiol Núñez, o=Generalitat de Catalunya, ou=Departament de Territori i Sostenibilitat, email=merce.albiol@gencat.cat, c=ES
Data: 2020.12.23 16:14:48 CET

Mercè Albiol i Núñez

1.3 Antecedentes

La transformación de la Granvia, concebida como entrada sur en el Área metropolitana de Barcelona, no puede entenderse sin hacer referencia a lo que podemos considerar como primera transformación de este eje estructurante, que no es otra que la remodelación de la Granvia plaza Cerdà y el posterior Proyecto de renovación y transformación de la propia Granvia entre la calle Alhambra y la mencionada plaza Cerdà.

Resolución del Parlamento de Cataluña

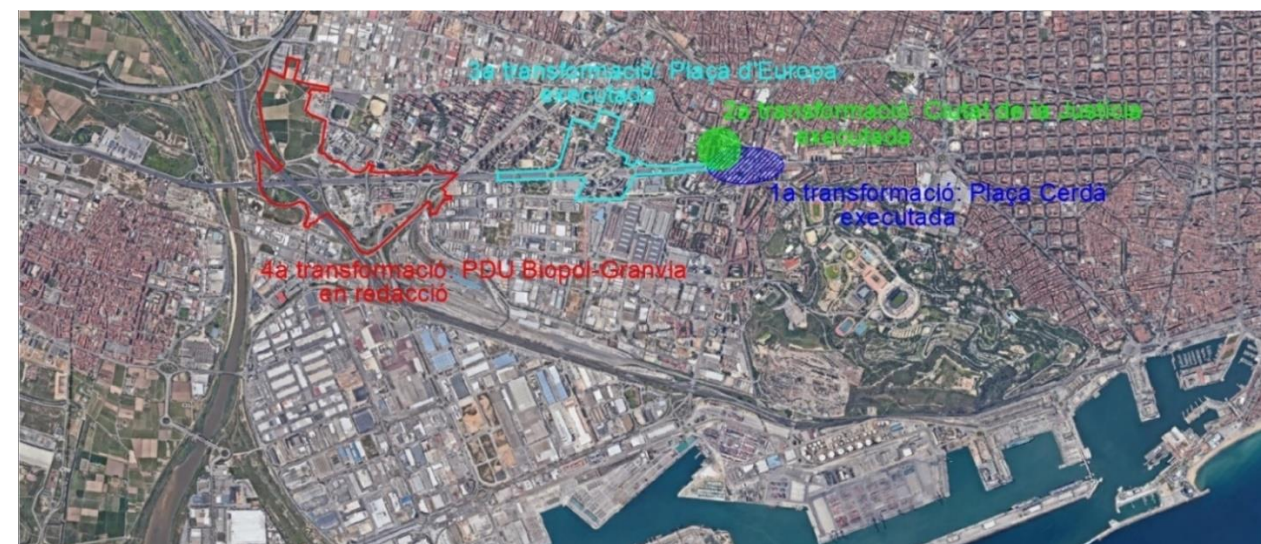
Un hecho institucional que impulsó definitivamente la remodelación de la Granvia a su paso por Hospitalet de Llobregat fue la aprobación por parte del Parlamento de Cataluña de la resolución 857/V adoptada por la Comisión de Política Territorial en la sesión de fecha 3 de marzo de 1999, que conjuga las proposiciones y enmiendas que al respecto presentaron varios grupos parlamentarios. La resolución pide al Gobierno, que en un marco de concertación interadministrativo haga compatible las funciones urbanas y la interurbana de la Granvia, a fin de potenciarla como eje estratégico con usos –el residencial, el comercial, el terciario, el ferial y el judicial-, manteniéndola como eje de comunicación viario básico hacia el aeropuerto, aportando nuevas soluciones que permitan atravesarla a pie, mediante su soterramiento y cubrimientos parciales.

El Consorcio para la Reforma de la Granvia de Hospitalet de Llobregat

El Consorcio, integrado por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad (actualmente Departamento de Vicepresidencia, Políticas Digitales y Territorio), el Instituto Catalán del Suelo y el Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, se constituyó por acuerdo del Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 22 de enero de 2002, (DOGC núm. 3565, de 31 de enero de 2002), y modificado sus estatutos por acuerdo del Gobierno 235/2009, de 16 de diciembre (DOGC núm. 5545, de 14 de enero de 2010).

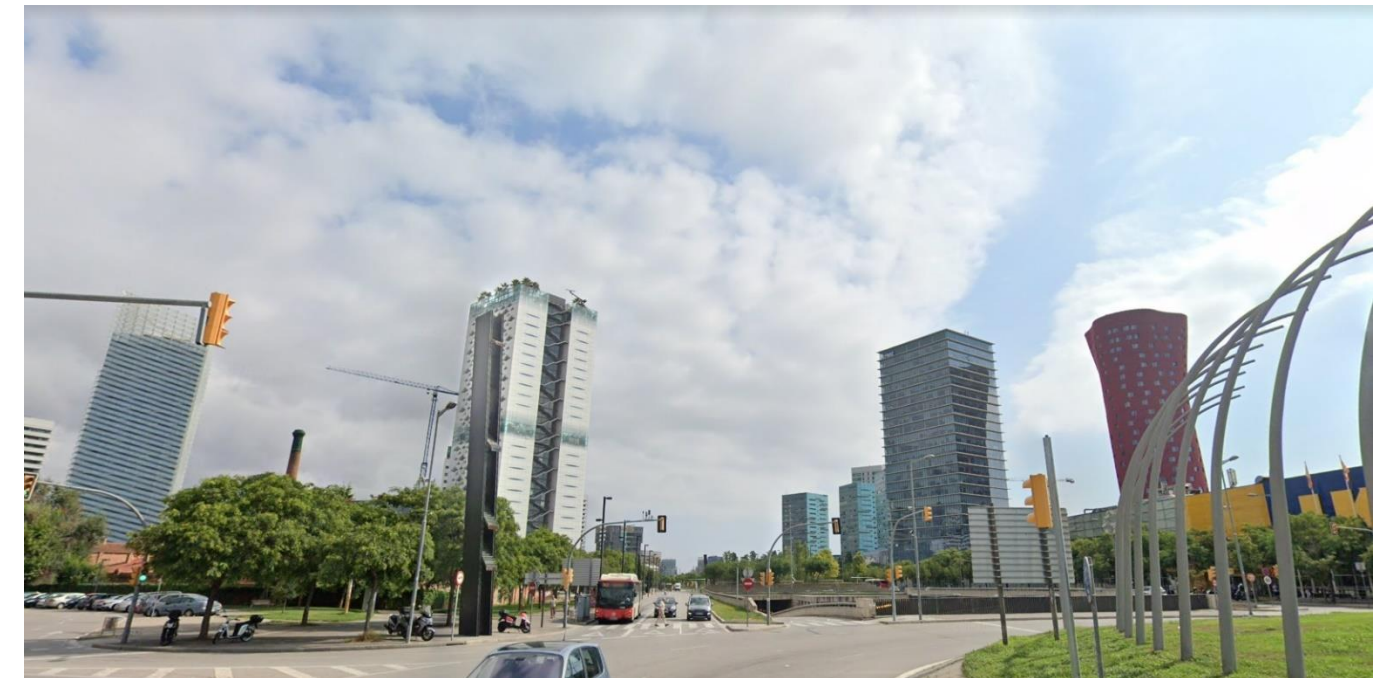
Los referidos estatutos especifican que el ámbito de actuación del Consorcio queda establecido en los terrenos alrededor de la Granvia y otras actuaciones dentro del municipio de Hospitalet de Llobregat que puedan resultar de interés.

Desde su constitución, el Consorcio ha llevado a cabo la transformación de la Granvia entre las calles Escultura y de Miguel Hernández, lo que ha supuesto la ejecución del nuevo trazado de la C-31, la creación de la Plaza de Europa y la mejora de la red de las líneas de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y de la Línea 9 del metro. Todas ellas actuaciones que forman parte de una estrategia de transformación de la entrada sur en el Área Metropolitana de Barcelona, por Hospitalet, que debe permitir el desarrollo de uno de una nueva centralidad urbana y de un clúster de actividad económica vinculada al sector de la biomedicina de relevancia e interés que excede claramente los propios límites metropolitanos.



Transformación de la Granvia. Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

De hecho, entre 2003 y 2008, el Consorcio, con recursos propios, realizó una inversión de unos 285 millones de euros en la mayor operación urbanística del área metropolitana en el decenio de 2000 a 2010, lo que supuso la creación de un centro direccional en el eje de la Granvia, con 340.000 m2 de techo destinados a vivienda, oficinas y hoteles, incluyendo tanto la reforma de la C-31 como la urbanización de los 300.000 m2 de la superficie urbana de la nueva ciudad incluida en el proyecto, además de una nueva estación de los FGC que entró en funcionamiento el 13 de mayo de 2007. La inversión que el Consorcio llevó a cabo en esta infraestructura de transporte metropolitano alcanzó la cantidad de 8,2 millones de euros.



Plaza de Europa. Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth



Plaza de Europa. Fuente: Elaboración propia sobre imagen imatge de Google Earth

El proyecto del primer tramo de la Granvia ya ejecutado, transformó 1.700 metros de su sección, ahora urbana. La anchura de la avenida es de 96 metros. La calzada deprimida del tronco central tiene 30 metros de ancho y dispone de tres carriles de ancho en cada sentido. En todo este tramo hay dos rotondas de gran capacidad y una parte importante del tramo transformado está cubierto por losas entre las que adquiere especial relevancia la que conforma la plaza de Europa con una longitud de 340 metros.

El Consejo General, en fecha 22 de mayo de 2006, acordó la formulación de los estudios de viabilidad técnica y económica para llevar a cabo la continuación de la transformación de la Granvia y de los terrenos colindantes a los centros hospitalarios de Bellvitge y Duran i Reynals. En base a estos acuerdos, en 2009 el Consorcio formuló un Plan especial de infraestructuras y un Avance de modificación de planeamiento urbanístico general (PGM) de los terrenos situados en el norte y sur de la Granvia que no se llegaron a tramitar debido a las circunstancias económicas y la indefinición, por parte del Ministerio de Fomento, de los cambios necesarios en las infraestructuras viarias y ferroviarias que afectaban al ámbito: soterramiento de las vías de ADIF de la línea Barcelona – Vilanova y el enlace de la C -31 con la ronda del Litoral.

Posteriormente, pasados los primeros años de contracción y el pico de la crisis económica que empezó hacia finales de 2008, los trabajos de ordenación urbanística de la Granvia se reanudaron y se acabaron de concretar en el PDU Granvia-Llobregat que fue aprobado definitivamente por el consejero de Territorio y Sostenibilidad en fecha 27 de marzo de 2017.

El PDU Granvia-Llobregat

El PDU Granvia Llobregat que entró en vigor en 2017 dividía el ámbito de actuación en 3 sectores de desarrollo que debían soportar su propia urbanización y que se hacían cargo, de forma ponderada en función de los porcentajes de participación (fijados en la normativa urbanística que se concretaban y justificaban en el propio PDU) de los gastos de transformación de la C-31.

En virtud de estas determinaciones se redactó, tramitó y aprobó definitivamente, por parte del Director General de Infraestructuras de Movilidad, en fecha 30 de junio de 2020, el Proyecto Constructivo de la nueva Granvia, entre la rambla de la Marina y el río Llobregat, en el municipio de Hospitalet de Llobregat.

Por otra parte, el Consejo General del Consorcio, en sesión de 26 de noviembre de 2019 acordó la aprobación inicial del Proyecto de urbanización del sector 1 delimitado por el PDU Granvia Llobregat, en Hospitalet de Llobregat.

Así pues, con el PDU Granvia-Llobregat y el Proyecto constructivo de la nueva Granvia aprobados definitivamente, así como el Proyecto de urbanización del sector 1 aprobado inicialmente, la ejecución material de los trabajos de urbanización y transformación de la Granvia quedaban pendientes de la aprobación definitiva de este último y completar los trabajos de gestión urbanística mediante el correspondiente Proyecto de reparcelación del sector 1.

Los recursos contenciosos y las sentencias recaídas

De forma paralela al desarrollo y tramitación de los trabajos de redacción de los proyectos de la nueva Granvia y de urbanización del sector 1, se interpusieron los recursos contencioso-administrativos núm. 270/2017, 271/2017 y 273/2017, que han sido resueltos por la Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal de Justicia de Cataluña a través de las sentencias recaídas núm. 4.614, 4.698 y 1.021, de 11 de noviembre de 2020, 17 de noviembre de 2020 y 10 de marzo de 2021 respectivamente.

Las tres sentencias resuelven la nulidad de pleno derecho del PDU Granvia-Llobregat motivando su resolución, de forma nuclear, en la falta de competencia de la Generalidad de Cataluña para la aprobación de planes directores que se encuadran dentro de la ámbito metropolitano y donde no se aprecian las motivaciones reguladas en el artículo 157 bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo; esto son, entre otros, los sectores de interés supramunicipal por tratarse de actuaciones de especial relevancia social o económica que deben ser promovidos por la Administración de la Generalitat.

Estas resoluciones judiciales, aunque no son firmes como consecuencia de la presentación de los correspondientes recursos de casación por parte del Consorcio, así como también por parte de cada una de las administraciones consorciadas, Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat y Generalitat de Catalunya, constituyen el punto de partida para el inicio de una nueva tramitación al amparo de la declaración de interés territorial, referida en el punto 1.2.1 de este documento. En la nueva formulación del plan director, ahora PDU Biopol-Granvia, se evidenciarán las razones que motivan la mencionada declaración de interés territorial y se

confirmarán los impactos y la importancia estratégica de esta transformación urbanística que la hacen de especial relevancia social y económica.

1.4 Características actuales del ámbito. Condicionantes y Usos del suelo

El ámbito de la actuación abarca unas 97,7 ha. aproximadamente (superficie que se concretará en el plan director), que representa un 7,38% de la superficie total del término municipal de Hospitalet de Llobregat, y se sitúa a ambos lados de la C-31 integrando:

Los terrenos de Cal Trabal junto al Hospital Universitario de Bellvitge, actualmente cultivados y donde se encuentran dos masías que forman parte del patrimonio arquitectónico protegido de la ciudad.

Un espacio de forma triangular situado al sur de la C-31, entre la B-10 (Ronda del Litoral), la traza de la línea férrea de Vilanova y la propia Granvia (C-31). Se excluyen de esta porción de suelo, los terrenos del Hospital Duran i Reynals.

Se incorporan también dos piezas, calificadas actualmente como 6c, situadas en el lado de poniente de la ronda del Litoral y en cada uno de los lados de la Granvia respectivamente.



Ámbito de actuación. Fuente: elaboración propia sobre imagen de Google Earth

Una parte importante de los suelos, en especial los que están situados al sur de la Granvia, son de propiedad municipal.

Por otra parte, una parte significativa de los suelos que rodean la Granvia pertenecen a la Generalidad o al Ministerio de Fomento.

En cuanto a los suelos situados en el norte de la Granvia (mayoritariamente los que están cultivados) son de titularidad privada.

Las características y usos actuales de la mayoría de estos suelos son consecuencia del proceso de metropolización en el área de Barcelona, ubicándose en ellos actividades, infraestructuras o equipamientos de carácter supramunicipal.

Aquí encontramos el Hospital Universitario de Bellvitge, la Universidad de Barcelona, el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL) o el Instituto de Oncología de Cataluña (ICO), además del hotel Hyatt Regency Barcelona Tower o el equipamiento comercial de Mediamarkt.

Junto a estas actividades, y emplazadas en el sur de la Granvia, conviven las instalaciones del Tenis L'Hospitalet, las cocheras de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) y el Tanatorio municipal, pero también existen otros usos desregulados como almacenes, aparcamientos de camiones, depósitos y huertos intersticiales que se mezclan con la densa red de infraestructuras viales, ferroviarias, de transporte y suministro de energía eléctrica o de saneamiento.

Topografía y paisaje

Todo el ámbito de actuación está acondicionado por la traza del río Llobregat que transcurre al oeste del ámbito, más allá de la ronda del Litoral. Y aunque el río es el elemento hidrológico esencial del entorno, la influencia directa del mismo sobre los suelos del PDU Biopol-Granvia está condicionada por la barrera que supone precisamente la infraestructura de la ronda del Litoral.

Se trata principalmente de una topografía plana, con altitudes que oscilan entre 4 y 9 m sobre el nivel del mar, aunque también se encuentran alteraciones topográficas, consecuencia de la implantación de las grandes infraestructuras de transporte, que pueden llegar hasta los 15 m de altitud.

El paisaje también se caracteriza por concentrar la mayoría de los suelos de uso agrícola que todavía se conservan en la ciudad. Se trata de suelos de regadío donde todavía se mantiene una cierta red de riegos y acequias y donde toma especial protagonismo el Canal de la Infanta, que se inauguró en 1819 del que cuelga el resto de la red de riego. El Canal es una infraestructura de regadío que se encuentra en un estado de conservación deficiente y en el que no se puede garantizar la salubridad de las aguas que transporta.

El área de Cal Trbal se sitúa precisamente en el límite del llamado Corredor del Llobregat, paisaje de atención especial, que a su vez conforma el límite de la ciudad.

Este hecho demuestra la necesidad de un proyecto vertebrador entre los espacios urbanos y los naturales del corredor fluvial del río Llobregat que permita una mayor conectividad entre la ciudad y el río.

Por otro lado, el lado sur de la Granvia presenta un paisaje muy diferente. Se trata de un paisaje muy acondicionado por la presencia de actividades periurbanas y desreguladas que se implantan entre las infraestructuras generando un gran vacío urbano, sólo corregido por la presencia del ICO, del Tanatorio municipal, del equipamiento deportivo del Tenis Hospitalet o de las cocheras de TMB.

Por tanto, es fácil concluir que los valores paisajísticos más relevantes se sitúan en el norte de la Granvia, siendo la banda sur del ámbito la que precisa de mayor reordenación y regulación urbanística.

Usos del suelo

Tal y como se ha referido en el punto anterior, el ámbito de actuación se caracteriza por acoger, en la actualidad, diferentes usos del suelo que podríamos dividir en:

Grandes equipamientos de carácter suprametropolitano, donde encontramos el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL), el Instituto de Oncología de Cataluña (ICO) o la Universidad de Barcelona (UAB), que todo y no formar parte estrictamente de los suelos incluidos en el ámbito, influyen en él de forma decisiva por su proximidad y por las sinergias que generan.

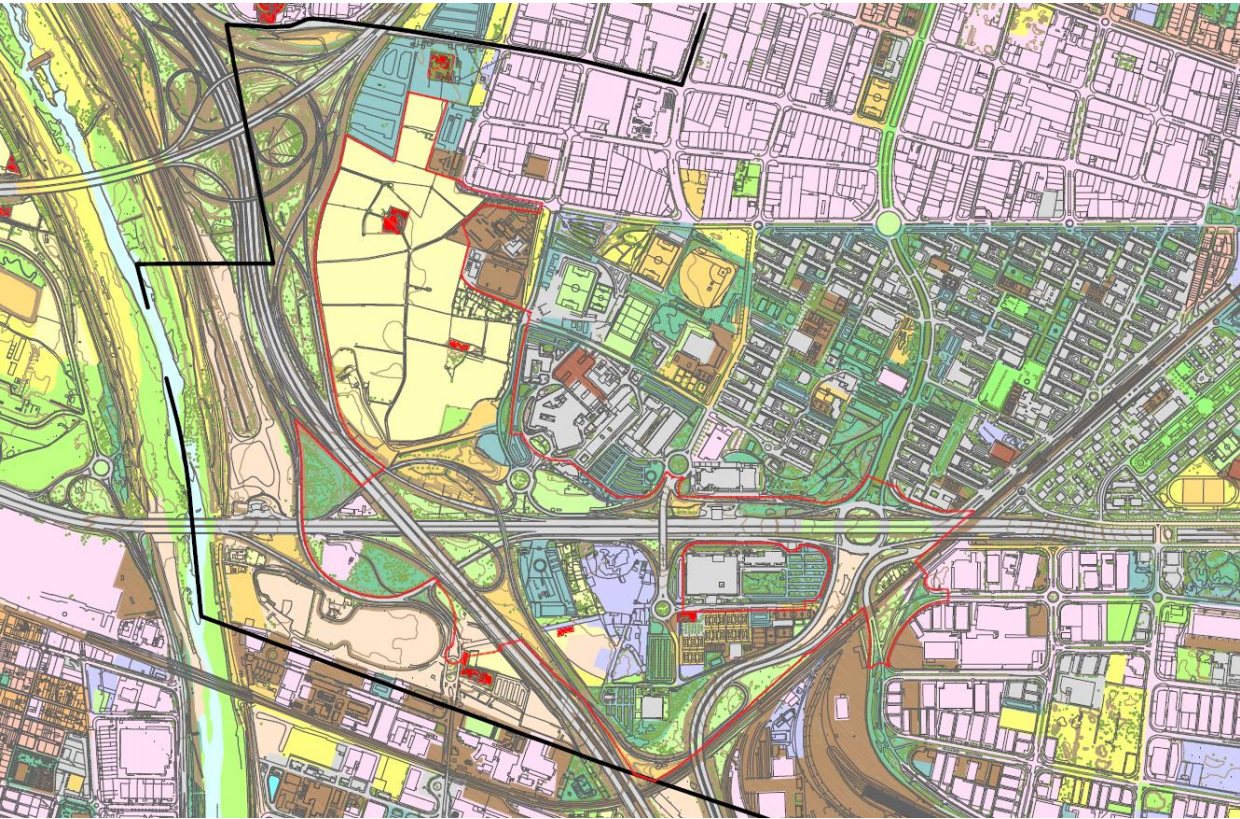
Infraestructuras del transporte metropolitano, como son las cocheras de TMB, infraestructuras de suministro y transporte de energía eléctrica como las redes aéreas y subterráneas que atraviesan el ámbito o la propia central eléctrica de Fecsa-Endesa y Red Eléctrica de España que se sitúa en el perímetro de este.

Infraestructuras de suministro y transporte de gas.

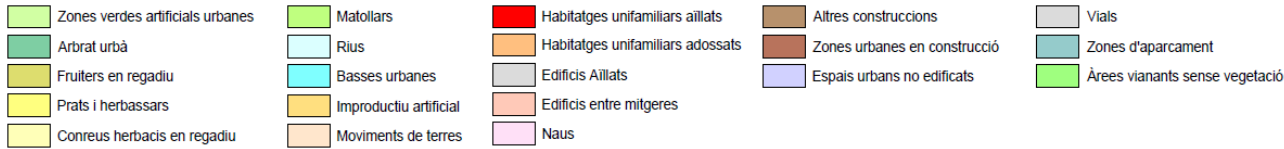
Infraestructuras de saneamiento como son los colectores Vall del Poble y Riera de la Creu, así como el interceptor de Zona Franca IZF, o la propia balsa de laminación donde finaliza el IZF.

También encontramos infraestructuras ferroviarias de Cercanías, la estación de Bellvitge, los accesos a Can Tunis, vías de ferrocarril de Cercanías R-2, la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, la Línea1 de Metro con la estación Hospital de Bellvitge y las infraestructuras viarias como son las rondas de Dalt y Litoral o la misma C-31.

Dentro del ámbito de actuación también se encuentra el Tanatorio municipal (próximo al vértice sur del triángulo formado por la ronda del Litoral, la C-31 y el ferrocarril de Cercanías), las cocheras de TMB y toda una serie de actividades desreguladas propias de suelos desnaturalizados como por ejemplo depósitos de escombros, de chatarra, o de vehículos, aparcamiento de camiones y almacenamiento de contenedores o también huertos intersticiales.



Cubiertas del suelo.



Infraestructuras y servicios de movilidad

El ámbito de estudio está situado en un enclave estratégico de Cataluña, muy cerca del Aeropuerto Josep Tarradellas en El Prat de Llobregat, del Puerto de Barcelona y de la capital catalana. Este hecho hace que por el entorno se localicen infraestructuras de alta capacidad importantes, que actúan como barreras arquitectónicas, dificultando la permeabilidad en torno a la zona de estudio.

Diferentes infraestructuras ferroviarias transcurren por el ámbito:

- Línea de la costa – Cercanías (Ministerio de Fomento – ADIF)

- Línea alta velocidad – Madrid-Barcelona (Ministerio de Fomento – ADIF)
- Línea mercancías ancho mixto (Ministerio de Fomento – ADIF)
- Línea mercancías ancho métrico (Generalitat de Catalunya – FGC)
- Línea L1 (Generalitat de Catalunya – TMB)

En el lateral oeste-este de la zona en estudio sólo hay permeabilidad a través de la carretera del Mig pero en dirección norte-sur existe la avenida de Vilanova, la avenida Mare de Déu de Bellvitge y la rambla de la Marina.

En el ámbito de estudio se cruzan 3 grandes ejes viarios: la C-31, C-32 y A-2/B10.

Por un lado, encontramos la autopista C-32, que en las inmediaciones del sector objeto de estudio es también la ronda de Dalt (B-20). Por otro está la autovía A-2, un segundo gran eje que circula cercano al sector y que también coincide con la ronda del Litoral (B-10). Por último, limitando el sector por su lado sur/sureste, se encuentra el extremo de la Granvia que después del nudo pasa a denominarse C-31 (conocida también como la autovía de Castelldefels).

Los principales ejes de acceso al aeropuerto de Barcelona son la C-32 y la C-31, mientras que para acceder al Puerto de Barcelona se utiliza la ronda de Litoral (B-10).



- RA2. Huntsman Surfactants Science Ibérica, SL
- RA3. Bayer Materialsience
- RA4. Basf Española, SL -Zona Franca-
- RA5. Coplosa, SA

Y establecimientos con perímetro de las instalaciones de riesgo bajo son:

- RB1. Basf Española, SL
- RB2. Cromogenia Units, SA (antigua Sida, SA)
- RB3. Cromogenia Units, SA

Sin embargo, la evaluación de riesgos industriales, de 12 de agosto de 2016, recogida en el informe favorable de la Dirección General de Energía, Minas y Seguridad Industrial, de fecha 5 de septiembre de 2016, el ámbito objeto del PDU queda fuera de la afectación de ese riesgo.

A pesar de que la evaluación ambiental nos indica un impacto de riesgo tecnológico negativo-severo, en conclusión, el ámbito se encuentra en zona de alerta, pero fuera de las zonas de intervención de los establecimientos industriales de alto riesgo.

En cuanto al riesgo por transporte de mercancías peligrosas (TRANSCAT), existe un riesgo bajo en el eje del proyecto: la Granvia.

Por el contrario, en la ronda del Litoral se establece un mayor riesgo como consecuencia de las frecuencias del transporte en esta carretera por la que circulan camiones que transportan materias peligrosas.

Será necesario, pues, que el PDU establezca las medidas de ordenación de los suelos y de los aprovechamientos urbanísticos para que éstos sean compatibles con esta limitación.

Servidumbres aeronáuticas

El ámbito donde se desarrolla el PDU Biopol-Granvia está afectado por las limitaciones derivadas de la actividad del aeropuerto internacional Josep Tarradellas, situado en El Prat de Llobregat.

Las servidumbres aeroportuarias que se derivan son entre otras:

La superficie cónica

La superficie de subida en el despegue

Las superficies de aproximación frustrada de las maniobras VOR-DME y LO-LM

La superficie de limitación de alturas del radar...

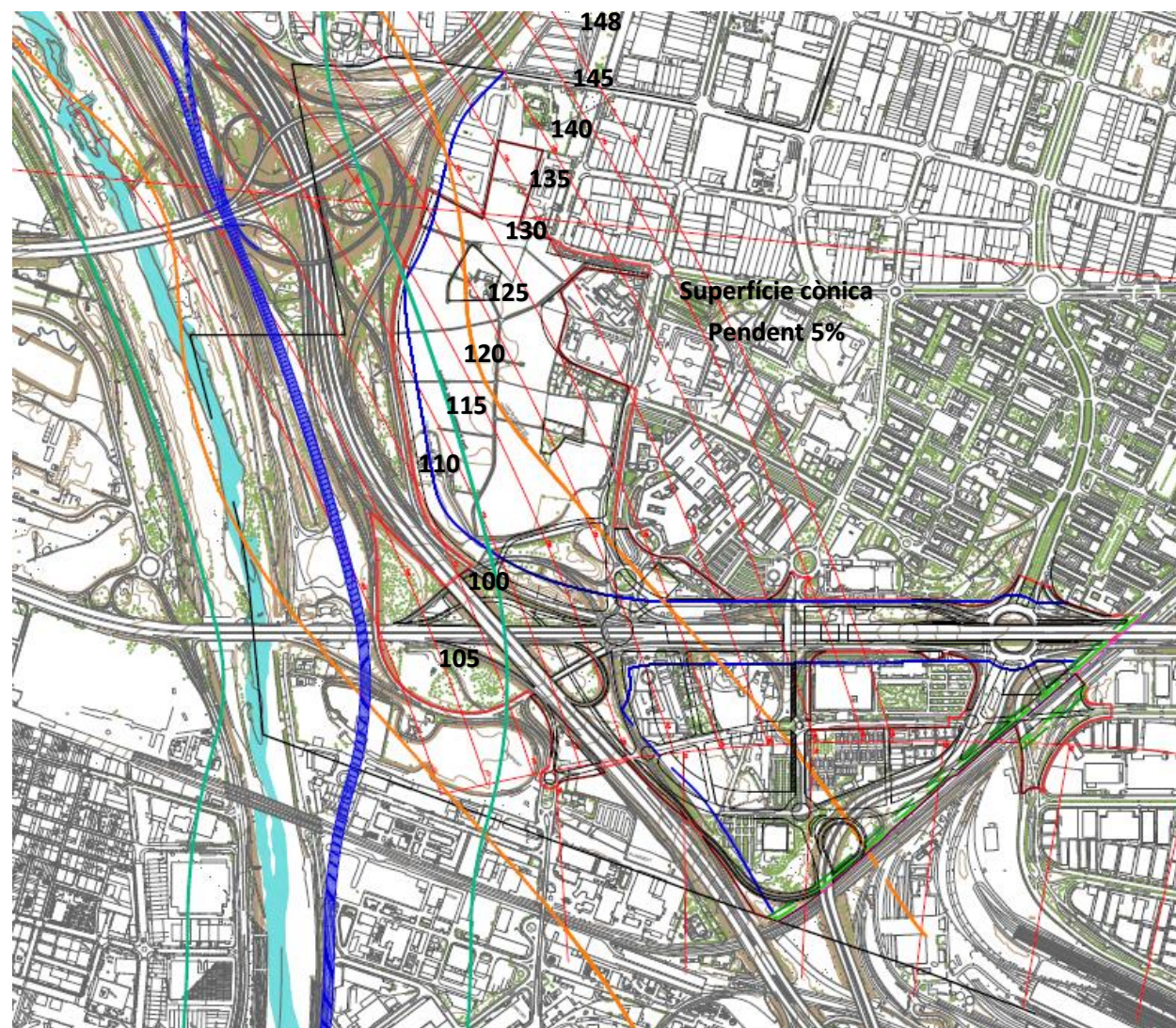
A partir de estas servidumbres se establecen, por parte de la Dirección General de Aviación Civil, las alturas máximas que pueden tener las edificaciones sobre el nivel del mar y, en consecuencia, la normativa urbanística del PDU, y más concretamente la altura máxima reguladora de las edificaciones deberá adecuarse a estas limitaciones que tendrán que estar reflejadas en los planos de ordenación del mismo.

Riesgos tecnológicos

En las proximidades del ámbito, sobre todo en el sur, se localizan establecimientos de riesgo químico por motivo de la manipulación de sustancias peligrosas que están incluidos en el Plan de emergencia PLASEQCAT. Todos los establecimientos identificados están afectados por la normativa Seveso de accidentes graves.

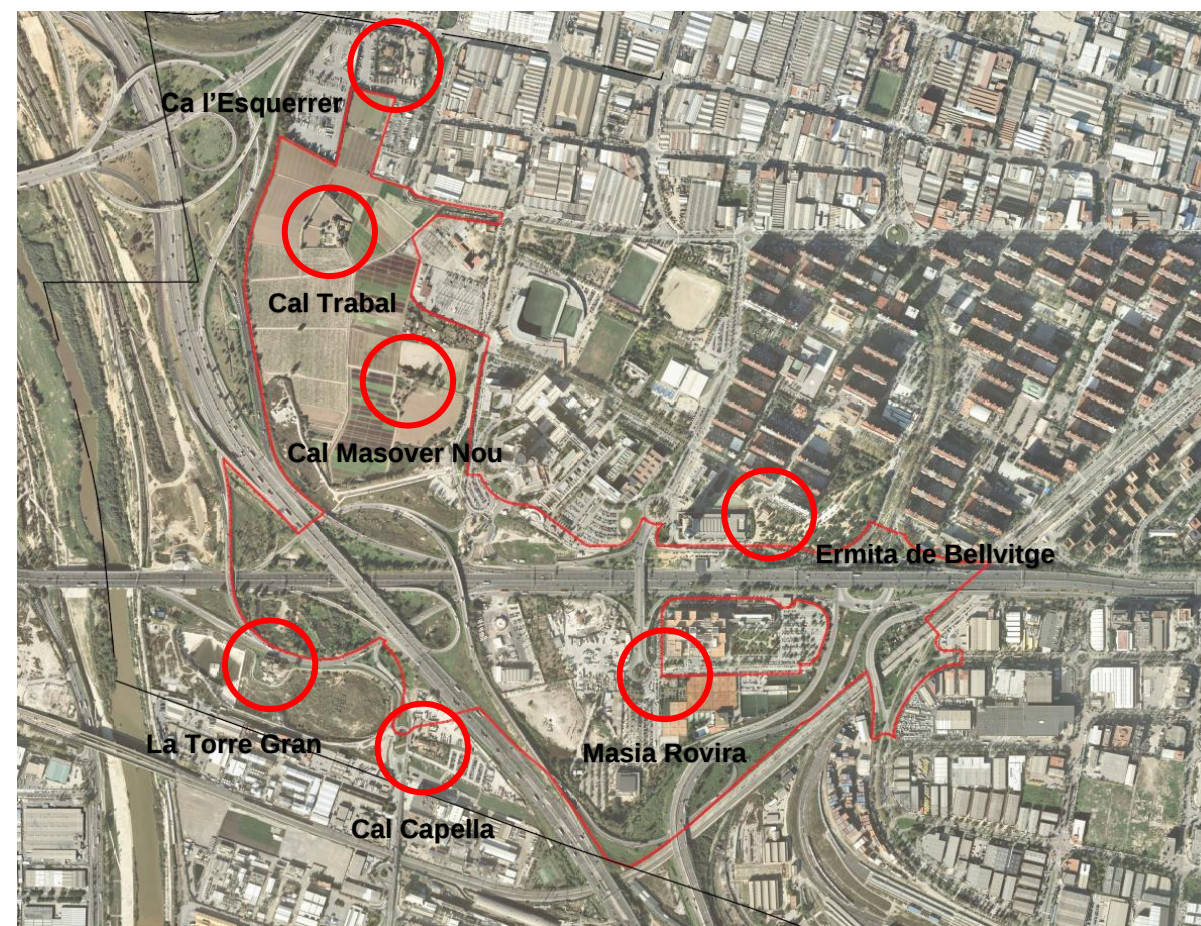
Los establecimientos de riesgo alto con perímetro de las instalaciones de riesgo alto que pueden llegar a afectar al ámbito propuesta por el PDU son:

- RA1. Barcelonesa de Drogas y Productos químicos, SA



Servitudines aeronàutiques. Font: Subdirecció general de Aeroports y Navegació aèria (2015)

en su estructuración tipológica, exteriormente reflejada en la fachada e interiormente en la disposición de su estructura general, así como en determinados espacios, como vestíbulos y cajas de escalera. Estas partes o elementos estarán específicamente protegidos, siendo susceptible el resto del edificio de actuaciones de rehabilitación que mantengan o revaloricen aquellas. La masía necesita una urgente rehabilitación integral, ya que se encuentra en un estado de degradación considerable. Habría que consolidar la estructura, porque hay aparentes signos de fractura de las crujeas. Igualmente, la cubierta deberá recuperar su estructura de tejado, sin que en esta obra se vea alterado su carácter y materiales.



Disposición de los edificios catalogados. Fuente: elaboración propia sobre imagen de Google Earth

El Patrimonio cultural presente en el ámbito del PDU

Dentro del ámbito de actuación del PDU Biopol-Granvia se incluyen dos edificios que, por sus características y valor arquitectónico, están catalogados y protegidos por el Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico de Hospitalet de Llobregat que fue aprobado definitivamente el 19 de septiembre de 2001. Se trata de las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou.

Pero también, y aparte de éstas, en el entorno inmediato del ámbito del PDU podemos encontrar otros edificios de valor histórico y/o arquitectónico que están protegidos como son la masía de Ca l'Esquerrer, la Torre Gran, Cal Capella, la Masía de Rovira o la Ermita de Bellvitge.

Cal Trabal, en el ámbito del PDU, donde domina el carácter claramente agrario es testigo del pasado agrícola de la ciudad, guarda vestigios del antiguo cultivo de la viña. Se trata de una masía construida o reformada del siglo XVIII.

De acuerdo con el Plan especial, tiene un nivel de protección B: Integral, reservando las tierras de su entorno y haciendo extensiva la protección a la era. El nivel de protección B protege a los edificios de singular valor. Las actuaciones permitidas se encaminarán a la restitución de sus valores primitivos mediante proyectos unitarios de reforma y restauración.

En cuanto a Cal Masover Nou, la primera referencia escrita es del año 1863. Tiene un nivel de protección C: Fachadas y volumetría. El nivel C se refiere a la protección de los edificios cuyo valor reside principalmente



Masia La Rovira. Fuente: elaboración propia



Cal Trabal. fotografía inferior. Fuente propia.



Cal Masover nou. Fuente propia.

1.5 Marco legal y tramitación

El Texto refundido de la Ley de urbanismo de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero, regula los planes directores en el artículo 56.

Concretamente dispone, en el artículo 56.1 lo siguiente:

1. Corresponde a los planes directores urbanísticos, de conformidad con el planeamiento territorial y atendiendo a las exigencias del desarrollo regional, establecer:

- a) Las directrices para coordinar la ordenación urbanística de un territorio de alcance supramunicipal.
- b) Determinaciones sobre el desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías y el transporte público.
- c) Medidas de protección del suelo no urbanizable, y los criterios para la estructuración orgánica de ese suelo.
- d) La concreción y delimitación de las reservas de suelo para grandes infraestructuras, como redes viarias, ferroviarias, hidráulicas, energéticas, portuarias, aeroportuarias, de saneamiento y abastecimiento de agua, de telecomunicaciones, de equipamientos y otros similares.
- e) La programación de políticas supramunicipales de suelo y vivienda, concertadas con los ayuntamientos afectados en el seno de la tramitación regulada por el artículo 83. Esta programación debe garantizar la solidaridad intermunicipal en la ejecución de políticas de vivienda asequible y de protección pública, la suficiencia y la viabilidad de estas políticas para garantizar el derecho constitucional a la vivienda y el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 3.
- f) La delimitación de una o varias áreas residenciales estratégicas y las determinaciones necesarias para proceder a la ejecución directa de estas actuaciones.
- g) **La delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares.**

En el artículo 56.2 se establece que,

Los planes directores urbanísticos deben especificar los criterios para hacer su seguimiento y para la modificación o la revisión, deben incluir las determinaciones adecuadas para las finalidades que persiguen y deben contener la siguiente documentación:

- a) Los estudios justificativos.
- b) La memoria.
- c) La programación de las actuaciones para su aplicación.
- d) Las bases técnicas y económicas para su desarrollo.
- e) Los planos de información y ordenación.
- f) Las normas que deben cumplirse obligadamente.

En el artículo 56.6 dispone que,

Los planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal a que se refiere el apartado 1.g:

- a) Clasifican y califican el suelo y comportan la delimitación de un sector de suelo urbanizable delimitado o de suelo urbano no consolidado. A tal fin, pueden modificar la clasificación urbanística del suelo o las condiciones de desarrollo previstas por el planeamiento urbanístico.
- b) Establecen la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propios de un plan urbanístico derivado y demás determinaciones propias de este instrumento.
- c) Pueden incorporar la concreción del trazado y las características de las obras de urbanización con el nivel y la documentación propios de un proyecto de urbanización.
- d) Legitimen el inicio de la ejecución urbanística de la actuación, sin necesidad de hacer adaptación previa del planeamiento urbanístico general municipal, que debe llevarse a cabo en los plazos que el plan director establezca.
- e) Especifican la administración actuante.

Por otra parte, también es necesario estar en las determinaciones del Plan territorial metropolitano, aprobado definitivamente (ACUERDO GOV/77/2010) en fecha 20 de abril de 2010.

El artículo 3.8 de su normativa dispone,

1. El Plan establece regulaciones para aquellos sectores o conjuntos de sectores de suelo urbano en proceso de transformación por cambio de uso y/o intensidad edificatoria que son significativos por su dimensión o características.

Además de las áreas señaladas en los planos, pueden aparecer nuevas en el desarrollo del Plan mediante planeamiento urbanístico director o municipal.

2. Los planes urbanísticos deben desarrollar las áreas correspondientes a esta estrategia de forma preferente al establecimiento de nuevas extensiones urbanas, de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Reciclar suelos urbanos con usos y/o intensidades obsoletas o poco adecuadas a su entorno urbano.
- Establecer una estructura urbana integrada y permeable con su entorno urbano consolidado.
- Situar equipamientos colectivos dentro del área de transformación urbana para darle servicio y satisfacer las necesidades no cubiertas y de difícil dotación de las áreas urbanas consolidadas vecinas.
- Dotar de espacios públicos colectivos, especialmente parques y jardines urbanos, con análogos criterios a los del apartado anterior.
- Equilibrar la relación entre vivienda y actividad económica en su interior y/o con los tejidos urbanos de su entorno.

3. Los planes urbanísticos deben determinar los usos e intensidades de los sectores objeto de esta estrategia en función de:

- Los condicionantes implícitos en su entorno urbano consolidado y/o planificado en su caso.
- Su accesibilidad a pie, o mediante medios de transporte mecanizado, según los criterios establecidos en el artículo 3.25.
- El coeficiente bruto de edificabilidad para las nuevas áreas de transformación urbana de interés metropolitano que, al menos, debe ser del 0,6. Este mínimo no debe aplicarse obligatoriamente al suelo de sistemas generales ya definidos por el planeamiento urbanístico que forma parte del sector.

4. Este artículo es de aplicación también en las nuevas áreas de transformación urbana de interés metropolitano que determine el planeamiento urbanístico en desarrollo de este Plan.

Confirmada la figura del Plan director para desarrollar urbanísticamente el ámbito del Biopol-Granvia atendiendo a la relevancia social y económica del clúster de actividades vinculadas a la biomedicina y las ciencias de la salud, así como a la transformación de una infraestructura de comunicación estructurante del territorio como la C-31 (art. 56.1.g del Texto refundido de la Ley de urbanismo, que se refiere a la delimitación y ordenación de sectores de interés supramunicipal con actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares), el artículo 56.2 del mismo texto legal determina el contenido del plan.

En cuanto a la tramitación de los planes directores urbanísticos, es necesario atender a la regulación establecida por los artículos 76.1, 83 y 157 bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, así como a los artículos 106 y 107 del Reglamento de la Ley de urbanismo (Decreto 305/2006, de 18 de julio).

Concretamente hay que referirse al artículo 157 bis, en el caso del presente plan director, que dispone, en el apartado 2: En caso de que la actuación de interés territorial no sea prevista en el planeamiento territorial, es requisito previo para la formulación y aprobación del Plan director urbanístico correspondiente el acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña que reconozca el interés territorial de la actuación (declaración que se produjo en fecha 22 de diciembre de 2020).

De conformidad con el artículo 83.1 del TRLU, es necesario redactar con carácter previo a la aprobación inicial del Plan director urbanístico, **un documento de objetivos y propósitos generales**, del referido instrumento de planeamiento, que deberá ser consultado a los ayuntamientos afectados por el plazo de un mes, y que conformará el inicio del procedimiento para la formulación del plan. Estamos precisamente en esta fase de tramitación, que se acompaña con la documentación ambiental necesaria para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Resultan de aplicación los artículos 86 bis y la disposición transitoria decimoctava del Texto refundido de la Ley de urbanismo, así como los artículos 70 y 115 del Reglamento de la Ley de urbanismo.

En cuanto al marco legal referente al trámite ambiental es necesario estar en las siguientes regulaciones:

- Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de los planes y programas.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Antes del inicio de la tramitación del Plan director urbanístico para su aprobación inicial será necesario solicitar el inicio del procedimiento de evaluación del Plan con la presentación del documento de objetivos y propósitos y el documento inicial estratégico.

El presente **Documento de objetivos y propósitos y Avance**, juntamente con el Documento inicial estratégico se tramita a efectos del procedimiento de evaluación ambiental, así como por el trámite de consultas previas a los ayuntamientos afectados. Posteriormente, se iniciará la fase de **aprobación inicial** del plan director urbanístico que corresponde a la Comisión Territorial de Urbanismo del Ámbito metropolitano de Barcelona.

La aprobación inicial deberá publicarse en el DOGC y en dos diarios de difusión municipal o supramunicipal, momento a partir del cual se inicia el trámite de información pública y participación ciudadana a efectos de la presentación de alegaciones, según dispone el artículo 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo.

Simultáneamente, el Plan director urbanístico, juntamente con el Estudio ambiental estratégico se someterá, por un período de 45 días, al trámite de información pública y se solicitarán los informes preceptivos a los departamentos competentes y a los organismos afectados en virtud de sus competencias sectoriales.

La valoración y estimación en su caso, de las alegaciones presentadas corresponde a la propia Comisión Territorial de Urbanismo del Ámbito metropolitano, previa aprobación de la declaración ambiental estratégica por parte del órgano ambiental. Posteriormente acordará, en su caso, la aprobación provisional del Plan director urbanístico y lo remitirá a la Comisión de Territorio de Cataluña para su aprobación definitiva.

1.6 Contenido

El contenido de los planes directores urbanísticos está regulado por el artículo 56.2 del Texto refundido de la Ley de urbanismo de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, y modificado por la Ley 3/2012, de 22 de febrero.

En concreto, el artículo 56.2 dispone,

Los planes directores urbanísticos deben especificar los criterios para hacer su seguimiento y para la modificación o la revisión, deben incluir las determinaciones adecuadas para las finalidades que persiguen y deben contener la siguiente documentación:

- Los estudios justificativos.
- La memoria.
- La programación de las actuaciones para su aplicación.
- Las bases técnicas y económicas para su desarrollo.
- El plano de información y ordenación.
- Las normas que deben cumplirse obligadamente.

También, y de conformidad con el artículo 56.3,

Pueden establecer determinaciones para ser directamente ejecutadas o bien para desarrollarse mediante planes especiales urbanísticos que hagan posible el ejercicio de competencias propias de los entes supramunicipales.

Hay que mencionar también el artículo 56.4, que dispone que,

El planeamiento que resulte afectado por las determinaciones de un plan director urbanístico debe adaptarse en los plazos que éstos establezcan, sin perjuicio de la entrada en vigor inmediata del plan director y salvando las disposiciones transitorias que incluya.

Asimismo, para iniciar el trámite ante el órgano ambiental, es necesario estar en la documentación que se exige al amparo de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, según la cual, el contenido mínimo que debe contener el Documento inicial estratégico es el siguiente:

- Los objetivos de la planificación.
- El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- El desarrollo previsible del plan o programa.
- Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.
- Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

Del mismo modo, debe referirse a la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, y más concretamente al artículo 17, relativo al inicio del procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas:

1. El promotor de un plan o programa que debe ser objeto de evaluación ambiental, de acuerdo con lo que dispone esta ley, debe enviar al órgano ambiental un informe de sostenibilidad ambiental preliminar con información suficiente sobre los aspectos que se indican a continuación, adaptados al estadio de elaboración en el que se encuentra el plan o programa:
 - a) Los objetivos principales y el alcance del plan o programa, en el marco normativo en el que se desarrolla, la vigencia propuesta, las relaciones con otros planes o programas y los instrumentos que lo van a desarrollar.
 - b) La descripción de los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente, así como su probable evolución en caso de que no sea aplicable el plan o programa.
 - c) Las características de las zonas que pueden verse afectadas de forma significativa.
 - d) Cualquier problema ambiental existente que se considere trascendente por el plan o programa, y en particular, los problemas relacionados con las zonas de importancia ambiental y con los espacios naturales protegidos designados de acuerdo con la legislación sectorial
 - e) Los objetivos de protección ambiental fijados en el ámbito internacional, comunitario europeo, estatal, catalán o local que tengan relación con el plan o programa, incluidos los objetivos de calidad paisajística que sean aplicables de acuerdo con los catálogos y directrices del paisaje.
 - f) Los criterios y objetivos ambientales propuestos para elaborar el plan o programa derivados del análisis de los aspectos que hacen referencia las letras a, b, c, d i e, que deben referirse a todos los vectores ambientales afectados y se expondrán de forma jerarquizada en función de su importancia relativa, y que, en la medida de lo posible, irán acompañados de indicadores que permitan verificar su cumplimiento.
 - g) Si el estadio de elaboración en el que se encuentra el plan o programa lo permite, la descripción y la evaluación de las alternativas seleccionadas, entre otras, de la alternativa cero, con un resumen de los motivos de la selección y una descripción de la forma en que se ha llevado a cabo la evaluación. Esta evaluación debe incluir la verificación del cumplimiento de los criterios y objetivos mencionados en la letra f y, en este contexto, la justificación de la idoneidad ambiental de la alternativa que debe considerar también los posibles efectos acumulativos con otras páginas y programas. Se deben describir, asimismo, las dificultades que haya encontrado el equipo o redactor o redactora del informe para conseguir la información requerida. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas debe incluir un resumen del estado del arte de cada una y debe justificar los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.
 - h) La información adicional que se considere razonablemente necesaria para asegurar la calidad del informe, teniendo en cuenta los conocimientos y métodos de evaluación existentes, el contenido y el grado de especificación del plan o programa y la fase del proceso de decisión en el que se encuentra.

2. Ámbito de actuación

2.1. Situación

El ámbito de actuación del Plan director Biopol-Granvia desarrollará aproximadamente una superficie de unas 97,7 ha, aunque ésta se concretará en el propio Plan director urbanístico.

El Plan director Biopol-Granvia desarrollará una superficie que representa aproximadamente el 7,38% de la superficie del término municipal de Hospitalet de Llobregat donde se desarrollarán las actividades de alto valor añadido entre las que se encuentran las de investigación biomédica a las que ya se ha hecho referencia en puntos anteriores.

La delimitación del ámbito responde, esencialmente, a la necesidad de proveer y habilitar el suelo necesario para el desarrollo de un clúster de empresas vinculadas a la investigación biomédica y a las ciencias de la salud, aprovechando las sinergias que se generan entre los hospitales de Bellvitge, el Duran y Reynals, el IDIBELL o la Universidad de Barcelona.

El actual hueco urbano, delimitado por la línea del ferrocarril, la Ronda litoral y la propia Granvia, conforma un triángulo de 450.000 m² de superficie aproximada (donde se encuentra incluido el ICO) que se sitúa justo enfrente de la concentración hospitalaria y que se ofrece como un suelo de oportunidad para las nuevas actividades que se pretenden implantar.

Se trata de un suelo muy antropizado, con fuerte presencia de infraestructuras viarias que, o bien se ordenan y racionalizan reduciendo la ocupación de suelo, o simplemente se sustituyen y desaparecen fruto de la nueva ordenación. Un suelo relleno de actividades periurbanas (muchas de ellas desreguladas).

Se considera pues, esta pieza de suelo, susceptible de reordenarse y mejorar su calidad urbana, como el emplazamiento más oportuno para desarrollar el clúster que debe relacionar el funcionamiento de los grandes equipamientos públicos existentes con la nueva actividad económica derivada de la investigación biomédica.

Así pues, resulta clave, no sólo la ordenación de esta área, así como la depresión de la Granvia y las soluciones de continuidad en superficie entre ambos lados de esta para garantizar la permeabilidad, conectividad y la relación entre todas las actividades públicas y privadas que convivirán.

La delimitación del sector se completa con una gran pieza de suelo, situado entre la ronda Litoral y la calle de la Feixa Llarga, por encima del eje de la Granvia, que el PGM reserva para futuras zonas verdes metropolitanas (clave 6c) donde actualmente se desarrollan actividades agrícolas.

El PDU recoge, en su ámbito de actuación, este suelo para situar los sistemas de espacios libres que le corresponden derivados de la implantación de los nuevos aprovechamientos urbanísticos y de conformidad con la legislación urbanística vigente, al tiempo que se da cumplimiento a las previsiones ya establecidas en el PGM de 1976 con respecto a su destino.

Además, el PDU Biopol Granvia pretende conferir a estos suelos un papel estratégico, como conectores verdes con el espacio fluvial del río Llobregat, conformando un sistema de espacios libres que convivirán con el mantenimiento de los actuales hábitats y ecosistemas.



Situación del ámbito. Fuente: Elaboración propia sobre base del ICGC.

2.2. Evolución de la conformación de la Granvia

La fase de conformación de la Granvia, en el entorno del ámbito de actuación del PDU Biopol-Granvia comienzan con el Eixample de Ildefons Cerdà, en 1859.

Se trazó la Granvia de forma paralela al mar, a modo de vial transversal, para trasladar el peso estructural de la ciudad antigua hacia el nuevo ensanche. La Granvia se convirtió en uno de los elementos estructuradores del territorio y ganó una gran capacidad de articular y ordenar el crecimiento urbano dentro del espacio físico delimitado por los ríos Besòs y Llobregat.

La urbanización de la Granvia hacia el río Llobregat se ha interpretado de diversas formas; desde las más urbano-monumentales como la del arquitecto Puig i Gairalt, hasta las más funcionales del GATCPAC. También los usos de sus espacios naturales de influencia adyacentes se han interpretado de formas diversas, con variaciones respecto a la dicotomía de usos residencial/industrial.

Las intervenciones de los años 60 otorgaron a la Granvia la fisonomía que condicionó el desarrollo de los territorios contiguos. Con la prolongación y las sucesivas ampliaciones de la autovía haciendo tabla rasa de las ideas y planes anteriores respecto a lo que podía haber sido una gran avenida, este eje se urbanizó como una simple infraestructura en forma de autopista sin interacción urbana con el territorio de su entorno. La Granvia, que había sido ideada desde mediados del siglo XIX como un potencial eje cívico, se desarrolló en sentido contrario.

Los planes urbanísticos aprobados a partir de los años sesenta han tenido una actitud de aceptación del papel de la Granvia como elemento fuera del contexto urbano. Se ha utilizado el espacio de la Granvia como una pieza más de la red de comunicación metropolitana, situada jerárquicamente por encima del planeamiento urbano. Por eso, se planificaron los espacios adyacentes sin tener en cuenta las posibilidades de esta arteria urbana, que quedó hasta bien entrado el siglo XXI como una pieza segregada y segregante del territorio de L'Hospitalet.

El Plan director de AMB de 1966 propuso la localización de una zona industrial en el sur de la Granvia y el desdoblamiento de la Granvia con un eje paralelo situado más al norte.

El Plan general metropolitano (PGM), que es el documento general de ordenación urbana vigente en Hospitalet de Llobregat desde 1976, recogió simplemente el carácter de vía rápida de la Granvia y no solucionó cualitativamente su integración en la trama urbana, al contrario, planteó nuevos enlaces de conexión a varios niveles que ocupaban una gran cantidad de suelo. Por ello, al plantearse la reforma, debe pensarse en reconducir también el modelo territorial vigente, en este caso mediante la figura del Plan director urbanístico con capacidad legalmente establecida para ello.

Por otra parte, la configuración física y el modelo de movilidad subyacente ha sido incapaz de soportar un adecuado desarrollo cualitativo de los territorios adyacentes dentro del modelo global de transformación urbana que se está proyectando y que ya es una realidad en torno a la plaza de Europa. De forma sintética, podemos decir que:

- Si bien el tramo de la Granvia situado a levante de la plaza de Cerdà desarrolla una función de gran avenida urbana plenamente integrada en la red viaria del Eixample de Barcelona, en el municipio de Hospitalet, esta misma Granvia ha sido considerada por el Plan general vigente como una autopista metropolitana que segrega los tejidos contiguos y provoca externalidades negativas ambientales y paisajísticas, contraproducentes para la acogida de los usos emergentes de la economía y la residencia y para acoger las demandas de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y empresas residentes.
- La presencia de esta vía rápida ha permitido absorber un flujo de tráfico muy importante en este territorio, que ha ido creciendo al tiempo que aumentaba la motorización y la capacidad de la vía. En 1966 el IMD era de 27.500 vehículos, en 1970 de 45.000 y en los años 90 alcanzó los máximos requerimientos con 145.000 vehículos de IMD.

Los enlaces de la Granvia con las rondas se han ideado y materializado a través de grandes nudos con características de autopista, consumiendo importantes superficies que quedan al margen de la urbanización por cuando, la Granvia se proyectó como un elemento de la red viaria - arterial (autopista C-31) al servicio de las necesidades de acceso de Barcelona, sin integrarse en su momento en la realidad urbana de Hospitalet ni en el potencial urbanístico que su situación ofrecía.

2.3 Proyectos y obras ejecutadas en el entorno

2.3.1. Desvío del colector Gornal

El colector Gornal que ya fue desviado en la construcción de la primera fase del soterramiento de la Granvia, se ve ahora también afectado por el soterramiento de la línea ferroviaria de cercanías Barcelona-Vilanova y la Geltrú. Ahora la solución pasa por un nuevo desvío del colector, compatibilizando la rasante de este con la línea de Alta Velocidad, Renfe-Cercanías y el soterramiento de la Granvia.

La traza del colector Gornal comienza a nivel donde el antiguo desvío enfila la avenida Vilanova. Aquí la intercepta y cruza perpendicularmente por encima de las futuras líneas ferroviarias soterradas. Según la información de que se dispone, las obras del colector no producirán ninguna afección a dichas líneas, pues ya serán enterradas en el momento de realizar las obras, y se dispone de gálibo suficiente como para pasar por encima. La única actuación será romper las pantallas en su último tramo que habrán servido para formar los túneles.

El colector discurre, una vez pasada la Granvia, sensiblemente paralelo a la calle de las Ciencias, para ir finalmente a entroncar en una obra existente: el IZF (colector interceptor de la Zona Franca o dicho también, balsa de la Torre Grande), cuyo aprovechamiento se ve viable.

El paso por debajo de la futura Granvia se ha previsto mediante la construcción de pantallas, para dar mayor estabilidad al conjunto y con el objetivo de asegurar la máxima estanqueidad.

2.3.2. Actuaciones ferroviarias

En cuanto a las actuaciones sobre el sistema ferroviario, es necesario estar en el proyecto de integración y soterramiento de la línea de cercanías, Barcelona-Vilanova y la Geltrú, mencionada en el punto anterior.

Este proyecto se encuentra en fase de redacción a cargo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La integración y soterramiento de esta línea ferroviaria permitirá dar continuidad a la calle Ciències, que discurre paralelo a la Granvia y que debe permitir articular la movilidad rodada entre la ronda del Litoral, el ámbito del nuevo PDU Biopol-Granvia y el recinto Firal de Barcelona situado en el sur del ámbito de la plaza de Europa, permitiendo así, no sólo una mayor permeabilidad norte-sur de la Granvia, sino una conexión este-oeste que en estos momentos queda interrumpida por las vías del ferrocarril.

2.3.3. Estación de metro Hospital de Bellvitge

La estación del Hospital de Bellvitge, antes denominada Feixa Llarga, es uno de los finales de la línea L1.

En servicio desde el año 1989, la estación está situada entre el hospital y la Granvia. La estación tiene un solo acceso situado en el aparcamiento del hospital, con escalera y ascensor.

En el nivel inferior, la estación consta de dos vías con andenes laterales de 96 metros de longitud, que tiene su continuidad con la cola de maniobras con tres vías, y dos vías adicionales para estacionamiento de los trenes.

Se han realizado las obras de construcción de la cola de maniobras de toda la L-1 de Metro y queda pendiente la aprobación de un proyecto de prolongación de la L-1 hasta El Prat de Llobregat de acuerdo con las previsiones de los sucesivos planes directores de infraestructuras.

2.4 Estructura de la propiedad del suelo

De los datos disponibles respecto a la propiedad del suelo del nuevo PDU Biopol-Granvia, se ha constatado la existencia de un total de 33 fincas que alcanzan una superficie aproximada total de 97,7 ha.

Cabe decir que la relación de propietarios tiene carácter informativo. La concreción de la realidad física y de la titularidad del suelo es una determinación propia del correspondiente instrumento de gestión urbanística. Del mismo modo las superficies resultantes son orientativas y son fruto de medidas sobre base cartográfica a escala 1:1000.

Existe un alto porcentaje de fincas propiedad de la administración, más del 69% del total de la superficie del PDU, destacando las correspondientes al Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, con más de un 22%, la Generalitat de Cataluña, superior en porcentaje al 27% y el Ministerio de Fomento, aproximadamente el 14%.

Aunque, como se señala anteriormente, la estructura de la propiedad es orientativa y su concreción se confirmará con el correspondiente instrumento de gestión urbanística, en el presente documento se identifican 23 propietarios (ver cuadro inferior) y 33 fincas que conforman la totalidad del ámbito de actuación con una superficie de 976.581,93 m2, las cuales, una parte, que forma parte de los sistemas generales (suelos afectados por el trazado actual de la C-31) a los que el nuevo PDU Biopol- Granvia no otorgará aprovechamiento, y que se detallan en el cuadro que se adjunta a continuación.

Parcela	Propietario (*)	Superficie (**)	
1	Eusebi Güell y otros	167.232,96	m2
2	Ajuntament de l'Hospitalet	212.451,62	m2
3	Endesa distribución eléctrica SLU	11.876,78	m2
4	Hakerson Internacional S.L.	25.375,55	m2
5	Aldimor 99 S.L. (Rovira)	19.523,35	m2
6	Consell comarcal del Barcelonès	28.730,00	m2
7	Sres. José y Rosa Colomé Rovira	6.110,21	m2
8	Plaró S.A.	8.641,69	m2
9	Ministerio de fomento	140.474,95	m2
10	Tesorería seguridad social	11.936,32	m2
11	CRGV	9.738,99	m2
12	Generalitat de Catalunya	263.018,01	m2
13	SPM Transports de Barcelona	20.612,33	m2
14	Urbanizaciones y transportes S.A.	3.358,57	m2

15	ACA	836,18	m2
16	Consorti de la Zona Franca	1.514,19	m2
17	M. Angeles Marlet, Lluch Casas Mañé	9.950,85	m2
18	M. Teresa Bonastre Fabregat	5.791,16	m2
19	M. Teresa Cardús Elias	2.626,12	m2
20	Josefa Puig Parellada, José Ayats Puig	10.267,06	m2
21	J. Galp Energia España S.A.	2.454,10	m2
22	Generalitat de Catalunya Catsalut	1.599,94	m2
23	José Rovira Sebastià	3.281,32	m2
24	Adif/Renfe	9.179,68	m2
SUPERFICIE TOTAL		976.581,93	m2

(*) Relación de propietarios de carácter informativo. La concreción de la realidad física y de la titularidad del suelo es una determinación propia del instrumento de gestión urbanística correspondiente

(**) Superficies medidas sobre base cartográfica a escala 1:1000

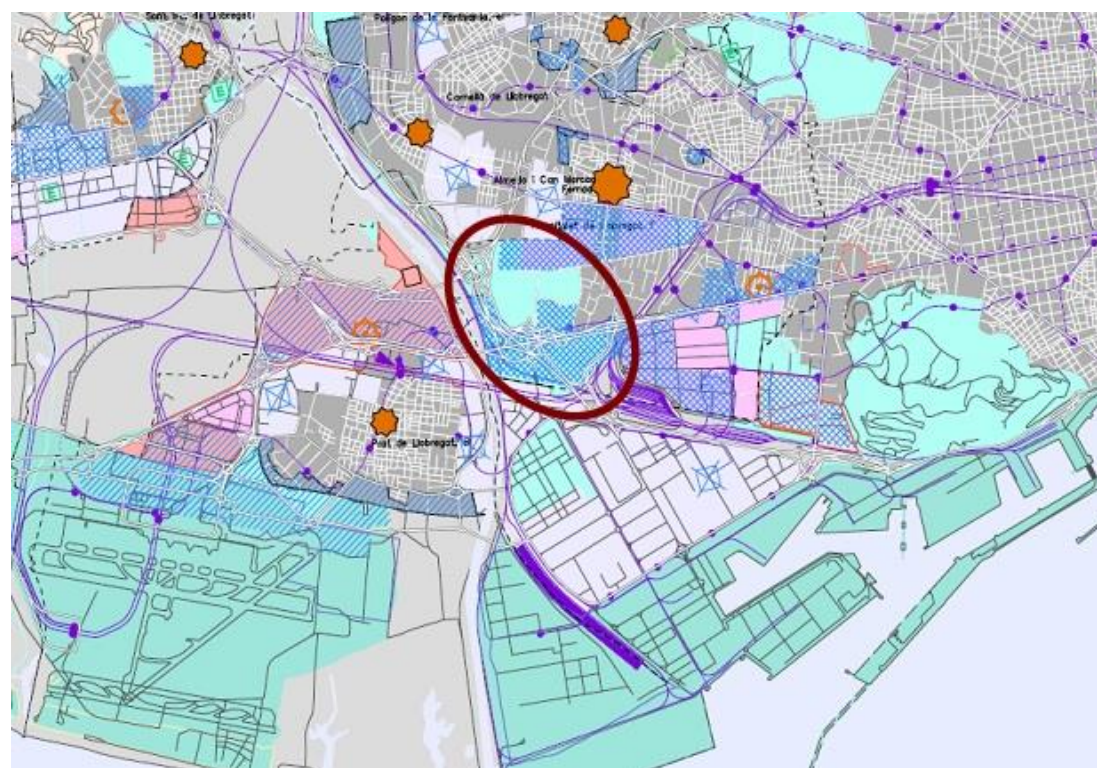
3. Información urbanística

3.1. Plan Territorial Metropolitano

El Plan territorial metropolitano de Barcelona (PTMB), aprobado en 2010, abarca el territorio de las comarcas del Barcelonès, Baix Llobregat, Garraf, Alt Penedès, Vallès Oriental, Vallès Occidental y Maresme, con una superficie de 3.236 Km² repartidos entre 164 municipios. Sus propuestas se agrupan en tres sistemas:

Por el sistema de asentamientos propone una estructura nodal potenciando el papel central de la región metropolitana de Barcelona.

Por lo que respecta al sector, el Plan, reconoce el área especializada de equipamientos, parques y otros sistemas. Aun así, le atribuye la estrategia **como área de transformación urbana de interés metropolitano**, de modo que le corresponde la definición de sectores o conjuntos de sectores de suelo urbano en proceso de transformación por cambio de uso y/o intensidad edificatoria. Este tipo de actuación es preferible a la extensión de nuevas áreas urbanas, y se basa en reciclar determinados suelos urbanos para adaptarlos a las nuevas necesidades, integrarlos mejor en su entorno urbano y dotarlos de esos espacios y equipamientos de los que carecen.

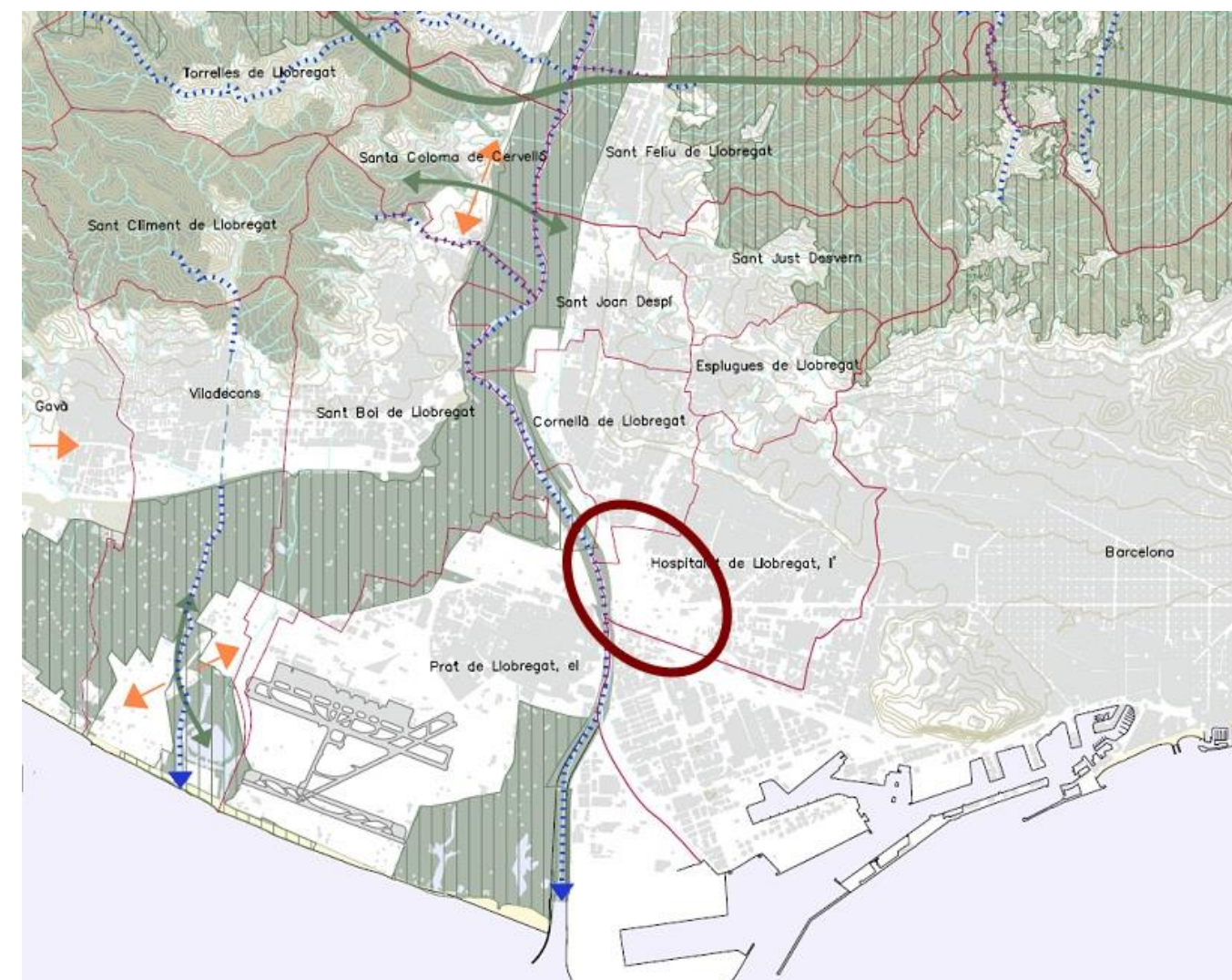


ESTRATÈGIES URBANES

Continus urbans intermunicipals

- Centres urbans
- Àrees de transformació urbana d'interès metropolità
- Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità
- Noves centralitats urbanes
- Àrees especialitzades residencials a reestructurar
- Àrees especialitzades industrials a transformar
- Àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar

- Àrees especialitzades terciàries
- Amb capacitat de desenvolupament
- Àrees especialitzades d'infraestructures
- Amb capacitat de desenvolupament
- Àrees especialitzades d'equipaments, parcs i altres sistemes
- Amb capacitat de desenvolupament



Propuesta de Espacios abiertos del PTMB. Fuente: PTMB



La delimitación de los espacios abiertos en el ámbito metropolitano busca crear una red que complete y dé continuidad a los espacios protegidos ya existentes. Distingue tres tipos básicos de suelo:

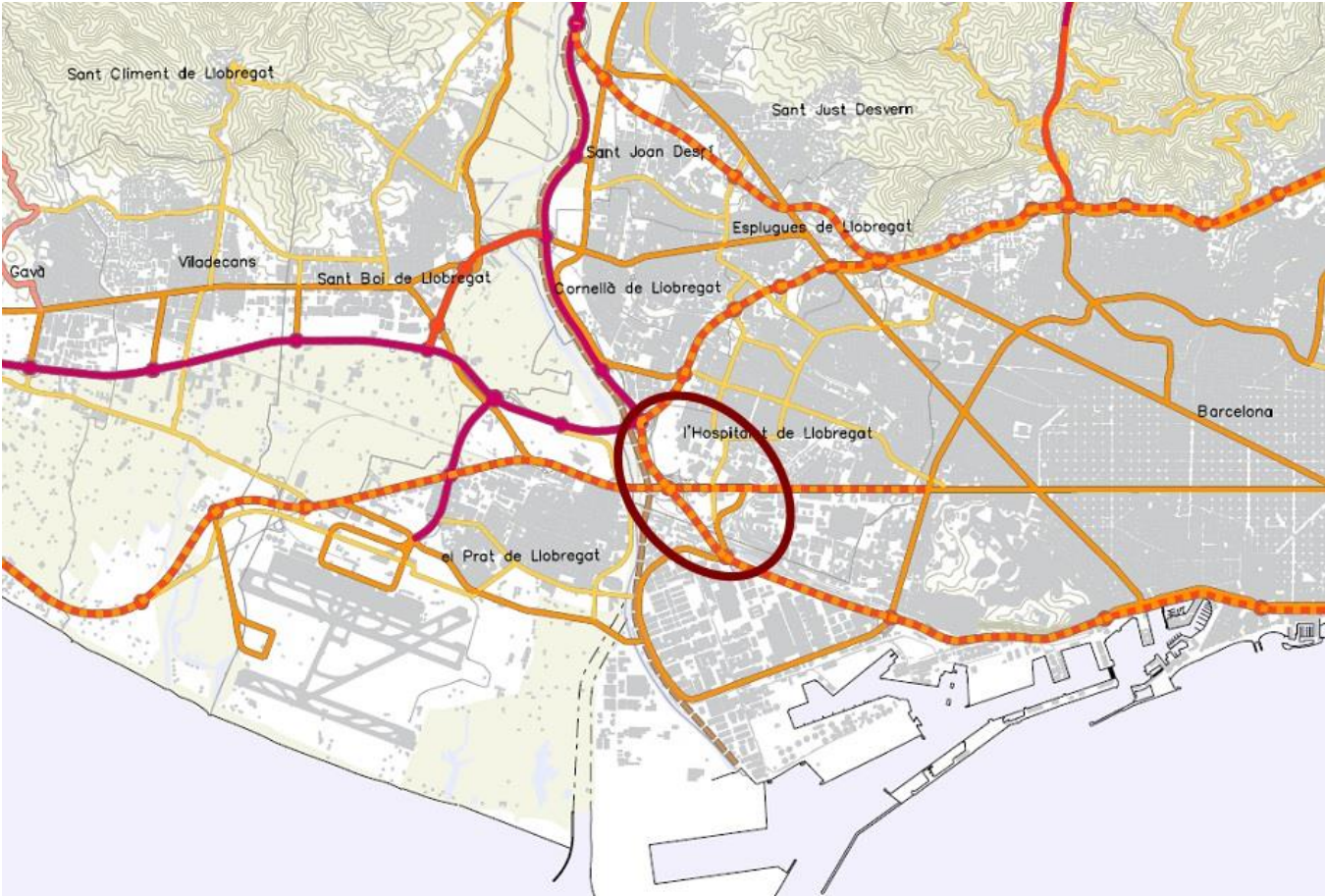
Espacios de protección especial por su interés natural y agrario. Incluye las protecciones existentes sobre los espacios abiertos en sus distintos niveles; nivel de protección europeo (XN2000), nivel de protección catalán (PEIN, PDUSC), nivel de protección metropolitano (áreas incluidas dentro de parques) y nivel de protección municipal. Además, incorpora aquellos ámbitos que tienen interés natural y agrario. Los suelos no urbanizables de protección especial no podrán ser transformados. En el ámbito del delta del Llobregat, además de la Red Natura 2000, incluye el parque agrario del Baix Llobregat y propone conectar la Cordillera Litoral con la línea de costa por tres zonas: Parque natural del Garraf - Parque agrario del Baix Llobregat - línea de costa, mediante la riera de Els Canyars; Garraf - parque agrario - zona PEIN Remolar/Filipinas, mediante la riera de Sant Climent; y conexión a lo largo del río Llobregat.

Espacios de protección preventiva. Son aquellos suelos en los que se prevé la posibilidad de admitir implantaciones de actividad o instalaciones en casos justificados.

El ámbito no incluye suelos en estas categorías. Sin embargo, hay que tener en cuenta el contacto de los terrenos del Plan limítrofes con el espacio de protección especial por su interés natural y agrario situado en el extremo oeste del PDU y la relevancia como conector fluvial que es el río Llobregat.

Por lo que respecta al sistema de Infraestructuras, el PTMB recoge las infraestructuras viarias y ferroviarias que proponen el Plan estratégico de infraestructuras de transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento, el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña (PITC) de la Generalitat y el Plan director de infraestructuras (PDI) de la Autoridad del Transporte Metropolitano.

El PTMB reconoce tres subsistemas en la red de infraestructuras de movilidad de la región metropolitana: el subsistema en Y, el subsistema radial y el subsistema nodal. La configuración radial con centro en la ciudad de Barcelona hace difícil la conexión entre ciudades nodales sin pasar por el centro metropolitano. El PTMB desarrolla propuestas que generen una malla para resolver esta problemática.



Propuesta de Red viaria del PTMB. Fuente: PTMB

- | | |
|---|--|
| Autopistas i Autovies existents | Vies Integrades |
| Vies Estructurants Primàries | Vies Integrades amb traçat per definir |
| Vies Estructurants Suburbanes Primàries | Vies per a vehicles pesants |
| Vies Estructurants Secundàries | Connexió a estudiar |
| Vies Estructurants Suburbanes Secundàries | |

Los tipos de vía presentes en el ámbito son vías **estructurantes suburbanas primarias** (correspondientes a la Granvia/C-31 y la ronda del Litoral/B-10), es decir vías que desempeñan un papel estructural de primer orden en el ámbito del PTMB y **estructurantes suburbanas secundarias** (Rambla de la Marina/Calle 3),

vías que tienen un papel estructural a escala comarcal. Estas vías tienen sección variable adaptada a las características específicas de cada tramo y deberían ser no segregadas y con enlaces a nivel si no existen razones de seguridad que lo desaconsejen. Quedarían las vías llamadas **integradas** (correspondiente a la Av. Mare de Déu de Bellvitge). Son vías con papel estructural básicamente local y de conexión con las vías de rango superior.

Cabe destacar la previsión de trazado de la vía para **vehículos pesados** situado en el límite oeste del ámbito del PDU. Se trata de una vía exclusiva para camiones que debe permitir mejorar la eficiencia global de la red, en concreto la A-2 entre Sant Feliu de Llobregat y el Port de Barcelona, de forma que facilite la salida de las mercancías del puerto.



Propuesta de Infraestructuras ferroviarias y de transporte público del PTMB. Fuente: PTMB

- | | |
|---|---|
| Xarxa d'Altes Prestacions | Xarxa de Metro |
| Xarxa Exclusiva per a Mercaderies | Xarxa de Tren-tramvia |
| Xarxa de Rodalies | Xarxa de Tramvia existent |
| Xarxa de Rodalies - Connexions a estudiar | Connexions de tramvia o d'Autobús en plataforma reservada |
| Xarxa d'FGC | Plataformes BUS-VAO |
| Xarxa d'FGC - Connexions a estudiar | |

En cuanto a las infraestructuras ferroviarias, se encuentran dentro de la influencia del ámbito del PDU las siguientes redes:

- Redes de altas prestaciones (alta velocidad)

- Las exclusivas de mercancías (incluye las conexiones a las diferentes terminales del Puerto de Barcelona, de la zona de actividades logísticas ZAL, de la Zona Franca, polígono Pratenc, Mercabarna y talleres de mantenimiento de RENFE)
- Cercanías: R2 (Castelldefels-Granollers Centro), R2Nord (Aeropuerto-Mañanet/Massanes), R2Sud (St. Vicente de Calders-Barcelona/Estación de Francia)
- Metro: L1 (Hospital de Bellvitge-Fondo)
- FGC: L8, R5, R6, S33, S4, S8

3.1.1 Justificación de la coherencia del PDU con el Plan Territorial Metropolitano

Resulta bastante claro que el nuevo PDU Biopol-Granvia, a pesar de superar con creces el interés metropolitano tal y como se confirma con la Declaración de Interés Territorial de 22 de diciembre de 2020, se encuadra absolutamente en el planeamiento urbanístico general que determina el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB).

En primer lugar, como ya ha quedado acreditado, el PTMB define la zona donde se desarrollará el PDU Biopol-Granvia, como una de las áreas especializadas reconocidas del propio PTMB, que identifican asentamientos que deben formar parte de una estructura nodal potenciando el papel central de la región metropolitana.

Así, el PDU Biopol-Granvia se desarrollará en un área de transformación urbana de interés metropolitano (según el propio PTMB), aunque su relevancia vaya mucho más allá del hecho metropolitano.

El desarrollo de un nuevo polo de actividad económica relevante para Cataluña, vinculado a actividades de alto valor añadido, como son las de investigación e investigación biomédica, en medio de una poderosa concentración de equipamientos sanitarios, docentes y de investigación de primer nivel, se vuelve completamente coherente con los objetivos y estrategias del propio PTMB.

Por otra parte, en lo que se refiere a la previsión de los sistemas de espacios libres metropolitanos, el nuevo PDU Biopol-Granvia resulta completamente adecuado. La propuesta que contiene, para conectar el espacio libre donde actualmente se desarrollan usos agrícolas y el nuevo parque lineal de la Granvia, con el corredor fluvial ecológico del río Llobregat, se ajusta a las determinaciones del PTMB y significa su implementación por lo que se refiere a estos suelos del término municipal de L'Hospitalet.

Lo mismo puede decirse del papel y el impacto que sobre el territorio tienen las infraestructuras viarias y las ferroviarias.

La transformación de la C-31 con la reestructuración de los accesos que conforman la entrada sur en Barcelona guarda coherencia con el planeamiento que sobre el sistema de red viaria realiza el PTMB.

La jerarquización de la C-31, como vía estructurante primaria, la convierte en el eje a partir del cual se ordenará todo el sector delimitado por el nuevo PDU Biopol-Granvia y, por tanto, alrededor de este eje y de los equipamientos sanitarios existentes, se desarrollarán las nuevas actividades del futuro clúster.

Por último, cabe destacar que el nuevo PDU se desarrolla en un sector donde confluyen las redes de Metro, Cercanías, alta velocidad y transporte de mercancías, lo que le confiere a la implantación del nuevo Biopol-Granvia, el carácter nodal y de nueva centralidad en consonancia con las previsiones del PTMB.

3.2. Plan General Metropolitano: PGM

El ámbito del PDU (con una superficie total de 976.581,93 m²) se sitúa sobre un suelo periférico de la ciudad de Hospitalet de Llobregat, delimitado, a poniente, por la ronda del Litoral.

El Plan General Metropolitano de Barcelona (PGM), aprobado definitivamente el día 14 de julio de 1976, que es el planeamiento general vigente en el ámbito del PDU, dispone dos clasificaciones para los suelos delimitados en este ámbito.

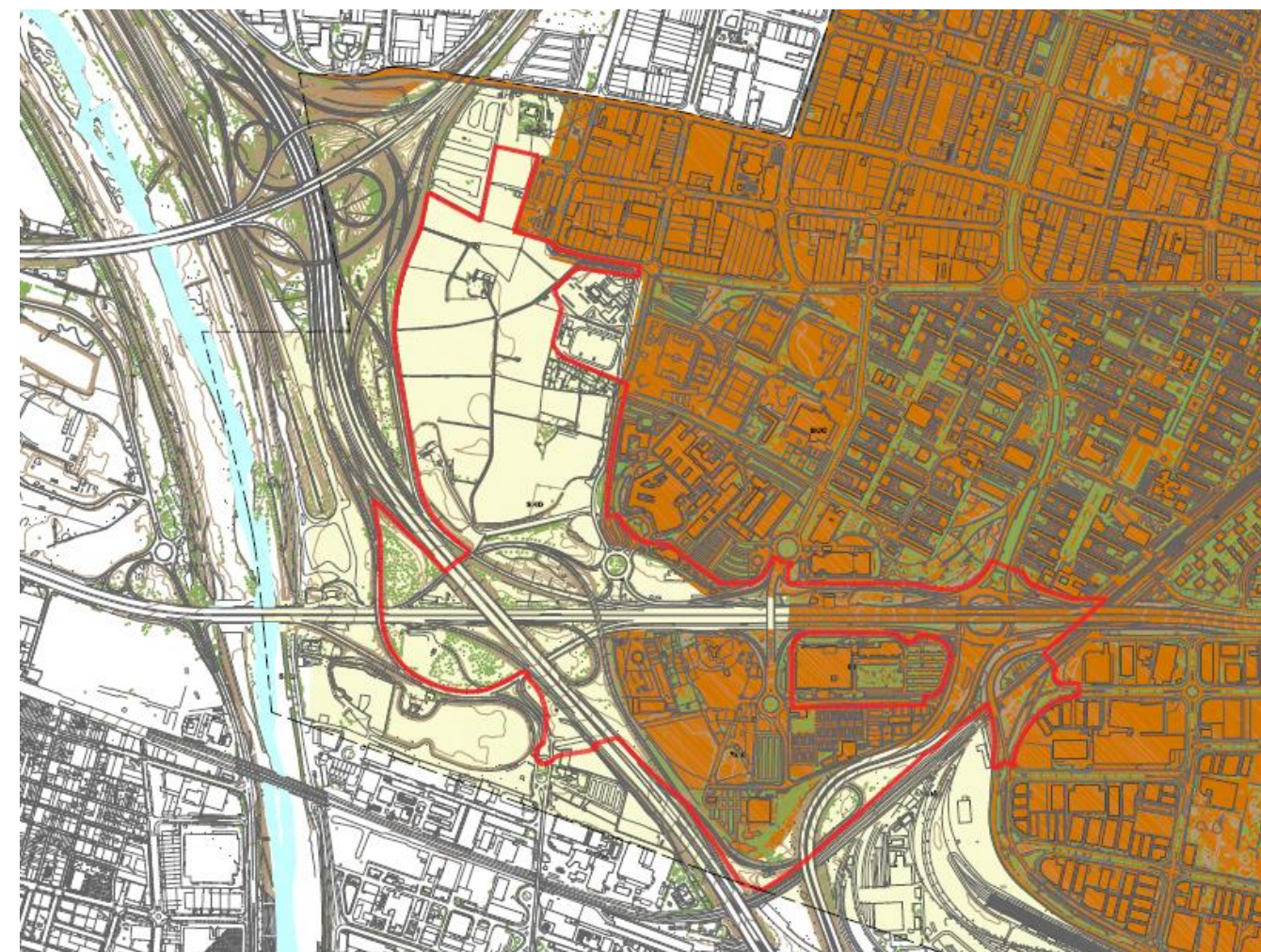
Por un lado, la de suelo urbano (en este caso, suelo urbano consolidado; SUC) que reúne básicamente, los suelos situados en el lado sur de la Granvia y una parte del Parque de Bellvitge, además de los suelos situados en los empalmes de la rambla de la Marina, la calle de Pau Redó y la calle de la Feixa Llarga, con la propia Granvia, así como los suelos perimetrales del recinto del Hospital Universitario de Bellvitge.

En total, 376.880,29 m² de suelo clasificado como SUC, lo que representa un 38,59% de la superficie que engloba el PDU.

Por otra parte, el PGM clasifica como suelo urbanizable (en este caso, No delimitado; SND) todo el suelo situado a poniente del ámbito, junto a la ronda del Litoral, así como también la porción del ámbito situado al otro lado de la propia ronda del Litoral y los espacios intersticiales de los nudos viarios.

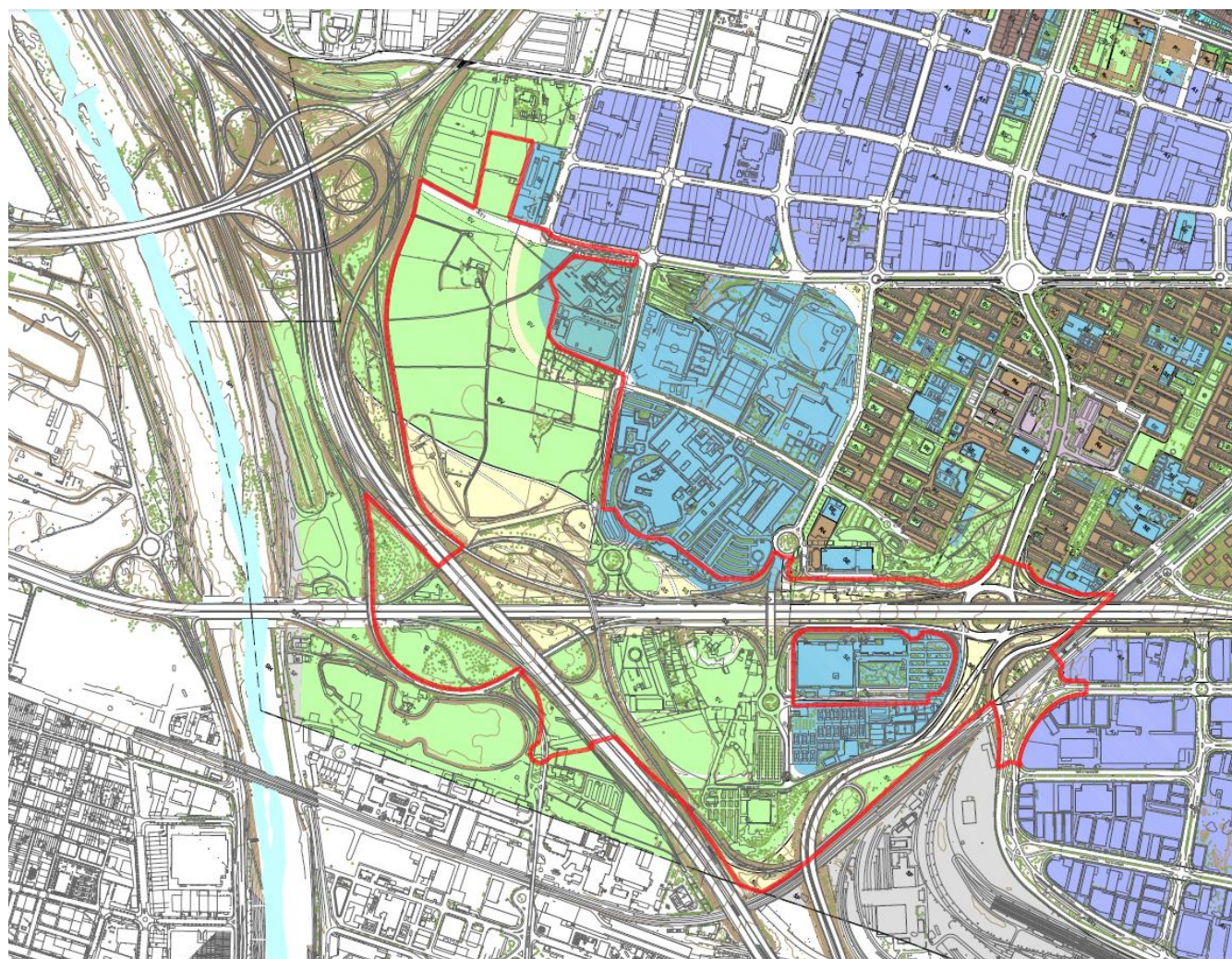
En total, 599.701,64 m² de suelo clasificado como SND, lo que representa el 61,41% de la superficie total del PDU.

Por otra parte, el PGM dispone por estos suelos las calificaciones urbanísticas propias de los sistemas:



PGM: Clasificación del suelo. Fuente: elaboración propia

Las claves 3, 4, 5 y 9 son las correspondientes a los sistemas ferroviario, servicios técnicos, viario o protección de sistemas generales, mientras que las claves 6 y 7 se corresponden con los sistemas de parques y jardines urbanos y equipamientos comunitarios respectivamente.



PGM: Clasificación del suelo. Fuente: elaboración propia

Destacan los suelos calificados con la clave 6 (parques y jardines urbanos) con una superficie de 497.982,12 m², que representan el 50,99% de la superficie total del ámbito delimitado por el PDU, así como los suelos calificados con la clave 7 (equipamientos y dotaciones comunitarias) con una superficie de 59.708,22 m², que representan un 6,11% de la superficie total del ámbito.

De hecho, los suelos calificados con la clave 6c (parques y jardines de nueva creación de carácter metropolitano) tienen su sentido en la vocación que tenía el PGM para conseguir una franja de espacios libres, paralela al río Llobregat en diferentes municipios, que permitiera obtener un parque fluvial que debería ir ligado a la regeneración ambiental del entorno del río, aunque no se dispongan instrumentos de gestión para desarrollar la propuesta.

Hay que hacer constar que el PGM califica como parque urbano (clave 6) parte de los espacios interiores de los nudos viarios, con independencia de las condiciones de su uso y accesibilidad.

Del mismo modo, el PGM califica como Protección de sistemas (clave 9) una importante superficie (188.098,11 m²) también asociada a las infraestructuras viarias que se ha vuelto obsoleta y que no responde a las necesidades actuales del desarrollo urbanístico de la zona.

Esta importante afección al sistema viario y la protección de este responde indudablemente a la concepción de la Granvia como vía rápida más propia de entornos periurbanos que de una realidad urbana más pacificada, organizada y planificada.

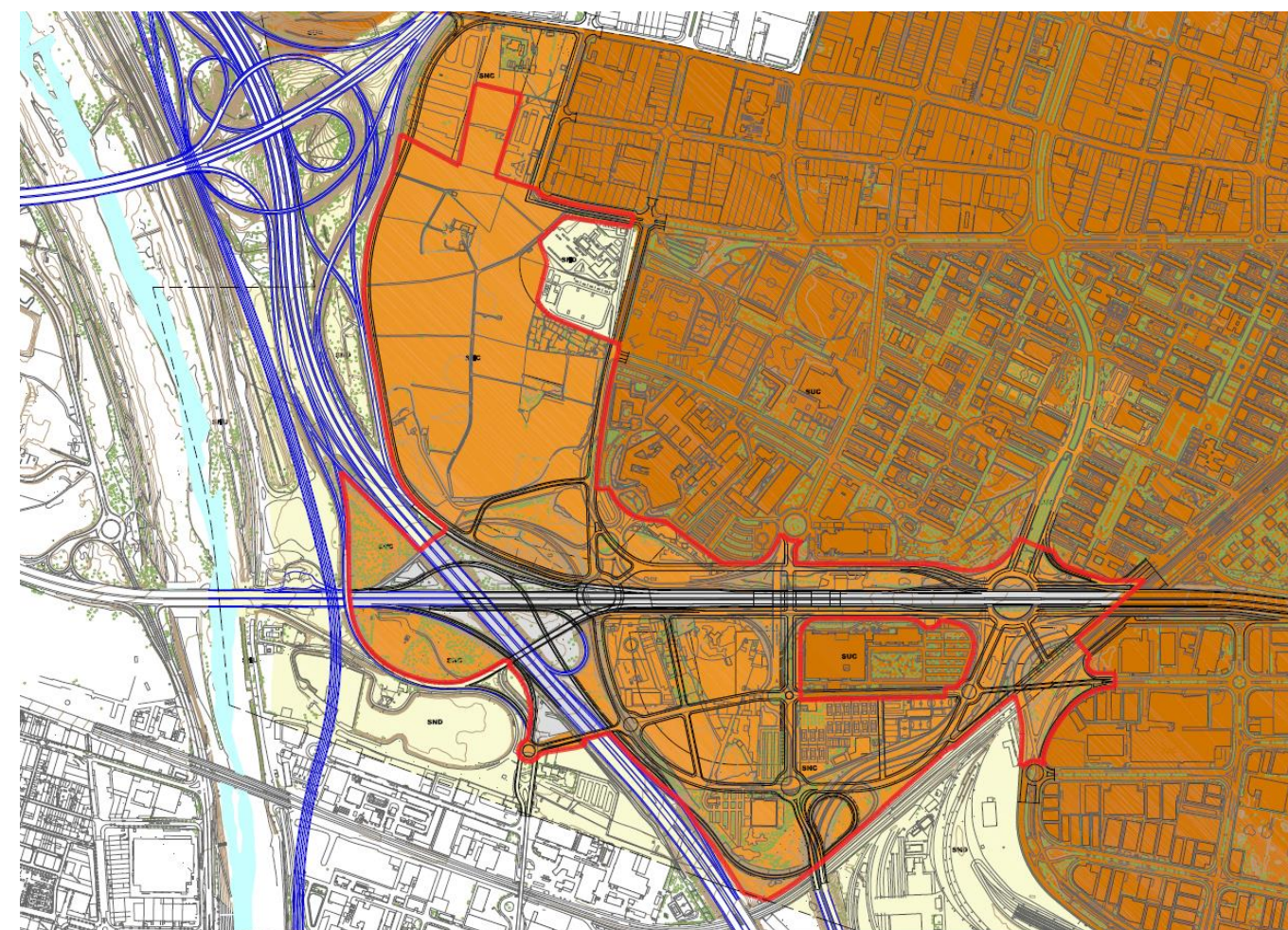
A partir del momento en que se disgrega el acceso a Barcelona (tronco central) de la vialidad local de ciudad (calzadas laterales, deprimiendo la cota del mismo tronco central y cosiendo la ciudad con la unión de las dos bandas de la Granvia, desaparece la idea de vía rápida y de entorno periurbano y aparece la necesidad de

planificar la superficie resultante en base a las motivaciones tractoras del desarrollo de este PDU que ya se han expresado en este mismo documento.

En definitiva, el PGM clasifica y califica una importante superficie de suelo con graves déficits de urbanización, donde el suelo destinado a vialidad o protección de sistemas tiene una fuerte presencia y donde se califica una gran superficie como espacio libre metropolitano (clave 6c) sin que se dispongan los instrumentos de gestión necesarios para su materialización y obtención.

Por su parte, el PDU, en coherencia con los objetivos del PGM, propone una clasificación de la totalidad del ámbito como suelo urbano no consolidado (código SNC) y unas calificaciones urbanísticas coherentes con la obtención de los referidos objetivos del PGM a los que se suman ahora las dos motivaciones principales de este plan director urbanístico:

- La creación de un clúster de empresas vinculadas a la biomedicina y las ciencias de la salud.
- La creación de un nuevo polo de actividad económica de fuerte impacto en el territorio y de alcance suprametropolitano (impacto significativo en el PIB de Catalunya).

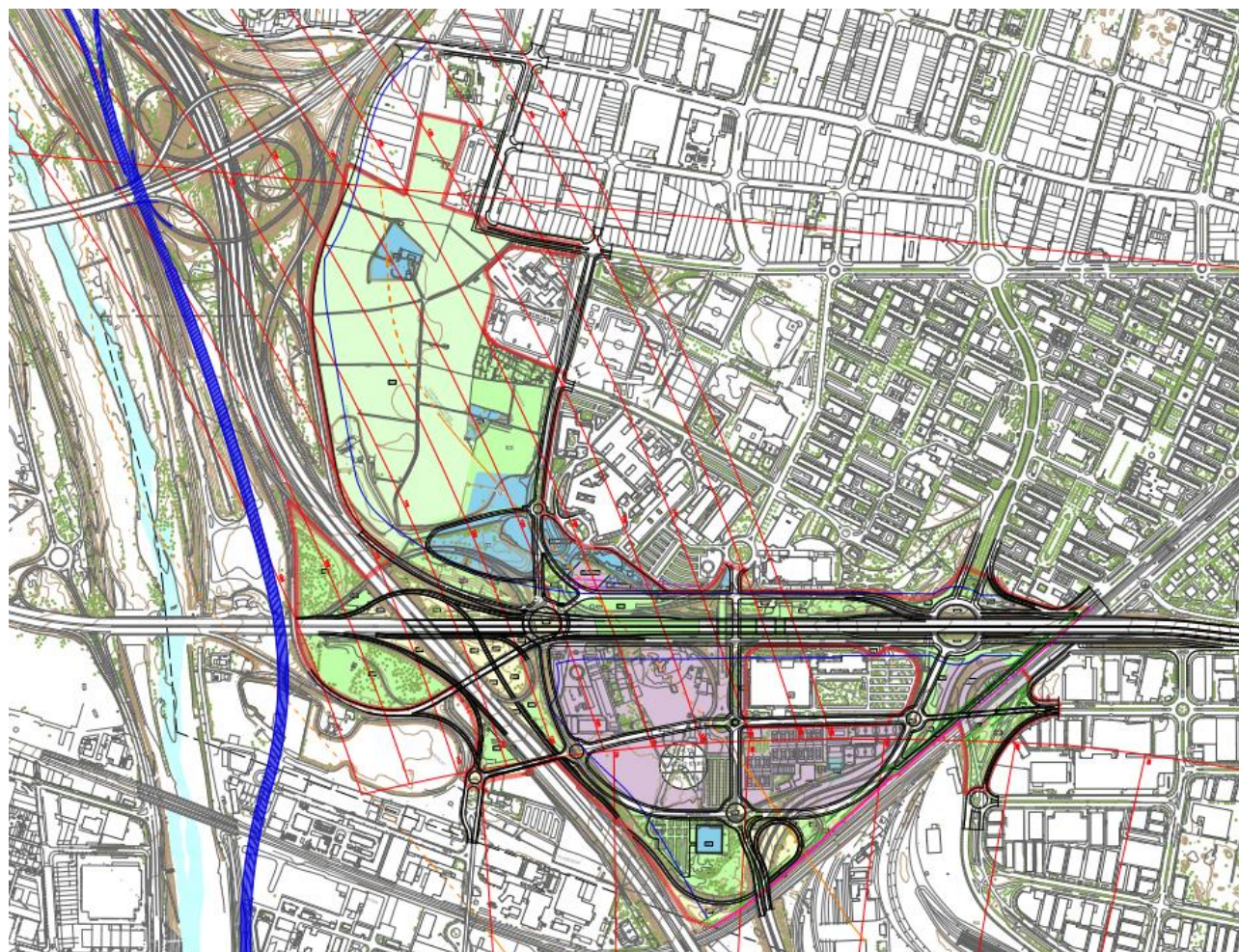


PDU Biopol-Granvia: Clasificación del suelo. Fuente: elaboración propia

En coherencia con lo anterior, el PDU propone calificar prácticamente todos los suelos para los que el PGM disponía la clave 6c, como sistemas de espacios libres, Parque estratégico (SV-2) con función de conectores verdes con el espacio fluvial del río Llobregat, manteniendo así las estrategias del PGM que motivaron su clasificación y calificación urbanísticas.

El PDU también minimiza las reservas para sistema viario (en relación con el PGM) de la misma forma que también reduce el suelo destinado a protección de sistemas generales, precisamente por la nueva concepción de la Granvia, alejada del concepto de autopista o vía rápida.

Estos suelos se destinan mayoritariamente a espacios libres - parques y jardines urbanos (SV-1) que se organizan alrededor de las zonas con aprovechamiento urbanístico, como si de un eslabón verde se tratara, y también formando un parque lineal que le da continuidad al ya existente en la Granvia y que conecta con los espacios libres proyectados en la Feixa Llarga con la vocación de continuar hasta el río.



PDU Biopol-Granvia: 'Clasificación del suelo. Fuente: elaboración propia

Las nuevas zonas con aprovechamiento se plantean justo donde se libera suelo que actualmente está ocupado por infraestructuras viarias que desaparecen con la nueva ordenación. Es este aprovechamiento urbanístico el que tendrá que asumir los gastos asociados a la transformación de la Granvia y al desarrollo urbanístico del ámbito, y son también estas zonas con aprovechamiento, las que acogerán los nuevos usos detallados en sus principales motivaciones principales de este PDU.

En conclusión, el PDU Biopol-Granvia permitirá, además de la obtención de sus objetivos propios, la materialización de los objetivos principales que el PGM disponía para estos suelos: la creación de nuevas zonas verdes organizadas como conexión verde hacia el corredor fluvial del río Llobregat, y la implantación de nuevos equipamientos y dotaciones públicas, de manera especial, en torno a los dos grandes hospitales existentes.

4. Objetivos y propósitos del plan director urbanístico

4.1 Objetivos del plan director urbanístico – motivación reforzada

4.1.1 El interés general territorial de la transformación de la Granvia

A la vista de la importancia estratégica de este desarrollo urbanístico, el Consejo General del Consorcio para la reforma de la Granvia, en sesión de 30 de noviembre de 2020, acordó, entre otros, la reformulación del plan director (en sustitución del PDU Granvia-Llobregat contra el que recayeron tres sentencias de anulación por parte del TSJC) que debe partir de la constatación de una motivación reforzada del interés territorial y que se sustenta en:

- a) La creación de un clúster de empresas vinculadas a la actividad de investigación biomédica y a las ciencias de la salud en una posición geográfica estratégica por su proximidad y conexión con el Aeropuerto Internacional Josep Tarradellas, con el Port de Barcelona, con el Parque logístico de la Zona Franca de Barcelona y con la Fira Internacional de Barcelona.
- b) La creación de un nuevo polo de actividad económica de alto valor añadido, de fuerte impacto en el mercado laboral y el PIB de Cataluña.
- c) La mejora y reordenación de los accesos, a través de las vías primarias y estructurantes de comunicación, en el Área Metropolitana.

Tal y como ya se ha apuntado en el apartado 1.2.1 del presente documento, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2020, acordó el Interés territorial del nuevo PDU Biopol-Granvia.

4.1.2. Proyecto estratégico: el nuevo clúster de biomedicina

El clúster biomédico: el origen del PDU en el marco del BIOCAT

La transformación urbanística que debe permitir la creación del espacio adecuado para acoger el conjunto de actividades que conformarán el clúster dedicado a la actividad relacionada con las ciencias de la salud, objeto de la Declaración de Interés Territorial, tiene sus orígenes en el 2006. Concretamente, al abrigo de las sinergias originadas por la localización contigua en un mismo territorio del Hospital de Bellvitge, el Campus de Ciencias de la Salud de Bellvitge y el Hospital Duran i Reynals, con el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL) y el Instituto Catalán de Oncología (ICO), el 10 de octubre de 2006, se firma el convenio de colaboración entre la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, la Universidad de Barcelona y la Comisión Ejecutiva de la Biorregión de Cataluña para crear el Consorcio del Biopol y el Parque científico de la salud de Hospitalet de Llobregat. Actuaciones estas que se enmarcaban en el Plan Estratégico de la Biorregión de Cataluña (tal y como se puede constatar en la memoria de actividades 2006 del BioCat), que tiene como objetivo articular diversas actuaciones para impulsar un complejo de asistencia sanitaria, de formación universitaria (Campus de Excelencia Internacional), de investigación científica y de desarrollo empresarial del sector biotecnológico y de la salud en Cataluña a escala estatal e internacional. Así, en la BioRegión se integran hospitales, universidades, administraciones, empresas, grupos de investigación aplicada, entidades, investigadores, emprendedores, estructuras de apoyo a la innovación ya la transferencia de conocimiento, etc., que trabajan en Cataluña en el sector de las ciencias de la vida y de la salud.

Organizativamente el Biocat es la fundación responsable de dinamizar y promover la BioRegión de Catalunya. La presidencia y vicepresidencia la ostentan el Presidente/a de la Generalidad de Cataluña y el consejero/a de Salud respectivamente y tiene por objetivo generar estrategias y cooperar con los sectores público y privado de Cataluña para el impulso de políticas dirigidas a aumentar la competitividad del sector biomédico.

Según sus propios datos, tiene un ecosistema integrado por más de 1.200 empresas y 89 entidades, que generan 34.240 millones de euros cada año y representan el 7,3% del PIB catalán, así como el 6,6% del mercado laboral de Cataluña.

Reúne, pues, administración pública y empresas del sector en la búsqueda de proyectos de excelencia con el objetivo de posicionar Cataluña como una de las principales potencias investigadoras de Europa en el campo de las ciencias de la salud y la biomedicina.

Posteriormente, durante 2010, el Consorcio del Biopol firma convenios, por un lado, con el Ayuntamiento de Hospitalet para establecer un marco estable de colaboración permanente orientado al desarrollo de un sector productivo vinculado a las ciencias de la salud, la investigación biomédica y la industria farmacéutica, y por otro, firma con el Instituto de Bioingeniería de Cataluña (IBEC) para incorporarlo al propio Biopol, así como también con la Agencia Estatal del Consejo Superior de Investigaciones Científicas para potenciar la investigación en el marco del Biopol.

Precisamente, en octubre de 2010, el HUBc consigue el reconocimiento de campus de excelencia internacional, con lo que la Universidad de Barcelona se convierte en la única, en todo el Estado español, al disponer dos campus de excelencia internacional; uno de ellos el de las Ciencias de la Salud de Bellvitge en el espacio Biopol de Hospitalet de Llobregat.

Resulta bastante evidente que la apuesta por la investigación biomédica y la voluntad de ir construyendo un polo de actividad vinculada a la investigación y las ciencias de la salud en Bellvitge, por parte del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat y de la Generalidad de Cataluña viene de lejos y se va consolidando como idea matriz o motivación tractora de la transformación urbanística que ahora nos ocupa.

Se apuntan, a continuación, algunos datos que dan idea del volumen y de la actividad que se desarrolla en Biopol:

- El Hospital de Bellvitge cuenta con 4.473 profesionales que trabajan, 745 camas disponibles, con una cifra anual (2019) de visitas externas de 456.799 y de urgencias atendidas de 116.034. en cuanto a la docencia acoge a 651 estudiantes de grado, se realizan 570 actividades de formación continuada y se han ofertado 90 nuevas plazas de residentes.
- El Campus de Ciencias de la Salud de Bellvitge de la Universidad de Barcelona imparte la docencia de las enseñanzas de medicina, enfermería, odontología, podología y ciencias biomédicas. El número de estudiantes de grado, máster y doctorados matriculados en los diferentes centros del Campus es de unos 4.000 y el personal docente e investigador es de unos 700.
- El IDIBELL (Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge) tiene vinculados a 844 profesionales entre investigadores (664), personal de apoyo a la investigación (132) y personal de administración y dirección (48), y desarrolla 9 y más programas de investigación 60 grupos de investigación.
- El Hospital Duran i Reynals, que es la sede del Instituto Catalán de Oncología (ICO), cuenta con 651 jornadas de personal a tiempo completo entre profesionales asistenciales y no asistenciales, 85 camas, 40 puntos de Hospital de día, y recibe anualmente unas 120.000 visitas.

Es decir, el Biopol ya es una realidad muy importante y lo que trata de hacer el PDU Biopol-Granvia es favorecer y mejorar la funcionalidad de los equipamientos ya existentes y añadir las condiciones urbanísticas necesarias para la creación del clúster empresarial del sector biomédico que complementa y refuerza las actividades de los equipamientos sanitarios y de investigación ya existentes, aunado por una nueva ordenación urbanística que dote todo el ámbito de una lógica espacial común, con una gran calidad ambiental y una nueva vitalidad más racional y concordante con el paradigma de la movilidad sostenible.

El 18 de marzo de 2013 el IDIBELL (que ya en noviembre de 2011 había sido reconocido en el ranking internacional Scimago; de instituciones de investigación, como uno de los 120 mejores centros de investigación del mundo) asume los activos y pasivos del Biopol e integra en su Patronato el Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat.

Desde entonces, IDIBELL ha venido desarrollando sus programas de investigación e integración con el mundo de la empresa para mejorar la transferencia de conocimientos entre los centros de investigación biosanitaria y las propias empresas.

Existe una voluntad manifiesta de convertir al sector emergente de la investigación y la investigación biomédica una actividad de alto valor añadido generadora de nueva economía y puestos de trabajo.

En este contexto, se firma, el 6 de septiembre de 2018, el convenio de colaboración entre la Generalidad de Cataluña, a través del Departamento de Salud, el Servicio Catalán de la Salud y el

Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, que mantiene su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021 y que recoge en su apartado 2.3.4, los objetivos establecidos en el ámbito de la investigación y la investigación, que se transcriben a continuación:

- Potenciar el papel de la comunidad universitaria de Bellvitge como agente de salud y hacer más estrechos los vínculos entre el Campus de Bellvitge de la Universidad de Barcelona, donde se imparten distintos grados universitarios del ámbito de las ciencias de la salud, con el resto de la ciudad.
- Potenciar las relaciones del polo biosanitario con entidades empresariales y profesionales de la ciudad, **mediante proyectos como el BIOPOL'H, para consolidar la ciudad como referentes en investigación biomédica.**

Fruto de esta apuesta decidida, IDIBELL ha sido reiteradamente acreditado como instituto de investigación sanitaria por el Instituto de Salud Carlos III que certifica la excelencia en investigación y reafirma una financiación y un uso adecuado de los recursos públicos y privados.

Además, esta acreditación comporta para IDIBELL su incorporación a la red de institutos vinculados al Sistema Nacional de Salud.

Recientemente, la búsqueda de sinergias entre el IDIBELL, el Hospital Universitario de Bellvitge (HUB), el Instituto catalán de Oncología (ICO), el Campus de Medicina y Ciencias de la Salud de Bellvitge y la Universidad de Barcelona (UB), de la mano del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat impulsaron el espacio Sinergia, para acercar a la ciudadanía la investigación biomédica y la actividad de las instituciones que lo impulsan con el objetivo, entre otros, de trabajar para atraer empresas y financiación para el mundo científico y para consolidar el clúster biomédico de Bellvitge como uno de los principales motores económicos de Cataluña.

Y es en este contexto que se encuadra el proyecto del clúster biomédico de Bellvitge, impulsado por el Gobierno de la Generalitat y el Ayuntamiento de Hospitalet tal y como ha quedado reiteradamente patente en los últimos años y cómo se constata recientemente en el convenio firmado el 6 de septiembre de 2018 a lo que ya se ha hecho referencia anteriormente.

Potencialidad del Proyecto Biopol

Para el desarrollo de las nuevas potencialidades del Proyecto Biopol es necesario aplicar dos perspectivas con acciones sincronizadas. Una perspectiva es la de la ordenación urbanística encaminada a hacerlo posible físicamente y la otra perspectiva es la de la promoción y gestión del Proyecto Biopol como clúster científico y biomédico.

Respecto a esta segunda perspectiva de la promoción y gestión de Proyecto Biopol, es necesario continuar desplegando estrategias y programas encaminados a potenciar y atraer la excelencia científica en recursos humanos y técnicos de forma pareada a la captación de inversión pública y privada, interna y externa, y con la voluntad de convertirse en un polo de relación entre el sector público de investigación y estudios y los líderes empresariales estatales e internacionales del campo farmacéutico y biomédico en general.

Potencialidad del Proyecto Biopol en el ámbito del nuevo plan director

La promoción y gestión de Proyecto Biopol, para alcanzar una magnitud a nivel internacional, requiere una actuación urbanística que articule una base territorial en la que poder expandirse. Esta base es la que debe aportar el PDU Biopol-Granvia.

El PDU debe concebirse para modificar la ordenación de una gran área de terreno del sur oeste del municipio de Hospitalet de Llobregat, que rodea los actuales equipamientos del Biopol. El punto clave del PDU es, aparte de la necesaria transformación de la C-31 como continuación del eje del primer tramo de la avenida de la Granvia ya ejecutada, ofrecer un marco territorial con capacidades y cualidades para permitir alcanzar objetivo de la mejora y del crecimiento del Proyecto Biopol, a través de favorecer la atracción de la localización de empresas, institutos de investigación, de formación, de producción científica, laboratorios, servicios específicos y complementarios, etc. relacionados con las actividades biomédicas en general. La concentración en un espacio determinado de recursos materiales y recursos humanos especializados permite acelerar y optimizar la obtención de resultados.

La voluntad del PDU Biopol-Granvia es formular una nueva ordenación adecuada para proporcionar la suficiente cantidad de suelo disponible, generar calidad ambiental, incrementar la accesibilidad, avanzar hacia una movilidad sostenible, ofrecer parámetros de edificación adaptados a los requerimientos de todas las facetas de las actividades biomédicas, asegurar el encaje normativo con la planificación territorial y con el planeamiento urbanístico del entorno, implantar e interconectar redes de servicios básicos, de telecomunicaciones y urbanización modernas, diversidad de parcelas, etc., y todo ello cubierto por la viabilidad económica de la gestión y de la ejecución de la operación de transformación urbanística. Hay que valorar que la transformación afectará a unos terrenos actualmente ocupados por usos mayoritariamente marginales y que se desperdician y dañan el valor de una posición tan estratégica.

Es decir, la presencia de los equipamientos existentes es un factor esencial, pero por sí mismo no es suficiente para construir el Proyecto Biopol. Lo específicamente relevante es que el PDU Biopol-Granvia pondrá a disposición un gran paquete de suelo destinado hacia nuevos usos de actividad económica en una localización inmejorable, cerca del Aeropuerto Internacional Josep Tarradellas, bien comunicado por la red viaria, servido por medios de transporte colectivo de alta capacidad e integrado en el continuo urbano de una de las áreas metropolitanas más importantes de Europa. El programa de los edificios, con capacidades modulares y espacios e instrumentales comunes, deberán tener la variedad y la flexibilidad suficientes como para acoger desde grandes corporaciones hasta nacientes startups y satisfacer desde funciones de alta dirección hasta la gestión de funciones productivas y de investigación. Las empresas biotech pueden ser desde Pymes a grandes empresas multinacionales biotecnológicas y de farmoquímica.

Tal y como se hace constar en el estudio anexo sobre el impacto económico del nuevo PDU, esta transformación urbanística puede adicionar más de 35.000 nuevos puestos de trabajo de los que una parte significativa (alrededor de 4.000) pueden sumarse a los que ya están integrados en las actividades vinculadas a la BioRegió de Catalunya (230.000 trabajadores); es decir, que la ejecución del PDU podría adicionar en torno a un 1,7% del total del empleo de este sector en Cataluña, que puede considerarse una aportación muy relevante. El valor añadido y la creación de puestos de trabajo cualificados que pueden derivarse de la ejecución del PDU en el marco del Proyecto Biopol tiene un gran impacto a una escala ya no sólo estatal sino europea.

Como se ha dicho, el Proyecto Biopol tiene relación con la Red de Parques Científicos y Tecnológicos de Cataluña (XPCAT), que agrupa a grandes espacios de producción, transferencia, difusión y uso del conocimiento y actúa de punto de contacto entre la comunidad investigadora y la innovación. El concepto de parque científico se basa en proporcionar un entorno óptimo de urbanización y de edificación en el que pueda fructificar el enlace entre el mundo de la universidad y la investigación pública y el del desarrollo económico empresarial.

En Cataluña hay, al menos, una treintena de entidades que gestionan parques tecnológicos, distritos de innovación, o similares, de cierta entidad y que son susceptibles de alojar actividades del campo de la salud. Entre estas se pueden citar 17: el 22@ Barcelona, el Parc del Alba (ámbito del Plan director urbanístico para la delimitación y ordenación del Centro Direccional de Cerdanyola del Vallès), la Fundación Tecnocampus, el Parque Mediterráneo de la Tecnología, el Parque Central - Parque Tecnológico Cataluña Central, el BZ Innovación en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, el Parque de Investigación de la UAB, el Centro Tecnológico de Nutrición y Salud, la Fundación b_TEC, el Parque Científico y Tecnológico de la Universidad de Girona, Barcelona Activa, el Parque de la UPC, la Fundación Parque Científico de Barcelona, el Parque de Investigación Biomédica de Barcelona (PRBB), el Parque de Innovación La Salle y el Consorcio Parque Científico y Tecnológico Agroalimentario Lleida. Tienen entre ellos, naturalezas y magnitudes, muy diversas.

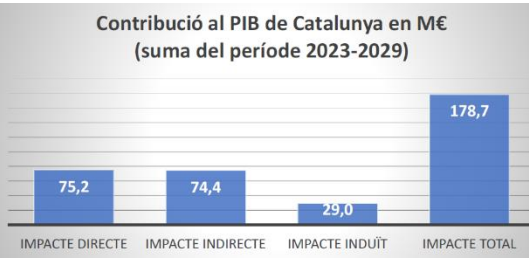
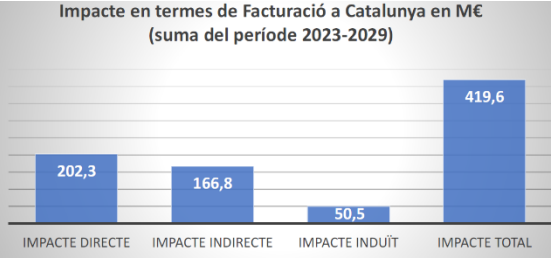
El 80% de estos 17 parques o áreas está abierto a todas las actividades del sector de salud. Sin embargo, de estos parques lo único que está especializado en materia de salud es el Parque de Investigación Biomédica de Barcelona (PRBB), que se encuentra circunscrito a un único edificio (55.000 m²) y concentra una ocupación de unos 1.500 trabajadores y tiene muy limitadas las posibilidades de crecimiento en un entorno muy consolidado por la edificación con otros usos.

El nuevo PDU ofrecerá más de 500.000 m² de techo susceptible de ser destinado a actividades biomédicas y, por tanto, comparativamente, la magnitud de la propuesta que se ofrece se puede considerar como muy relevante.

4.1.3. El impacto económico del Biopol en el PIB de Cataluña

Al igual que por el tipo de proyecto y actividad especializada que se implantará (parque científico y clúster de empresas de biomedicina) el nuevo PDU constituye una transformación urbanística de destacado interés suprametropolitano, también lo es en su vertiente económica por el impacto que las actividades que se desarrollarán tendrán sobre la facturación y el PIB de Cataluña.

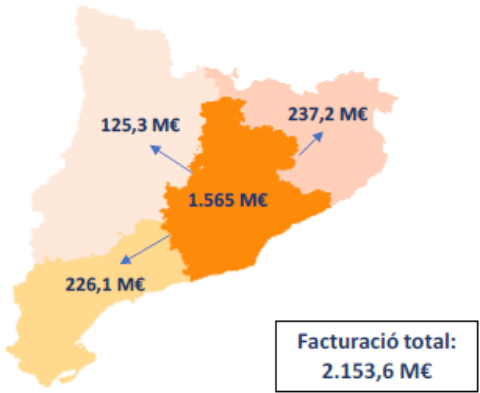
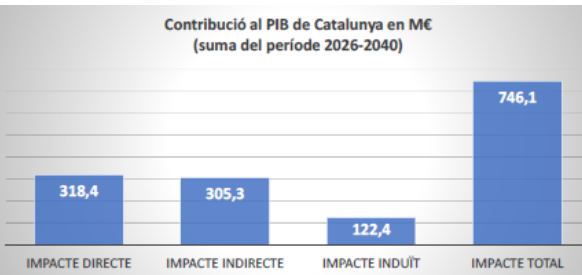
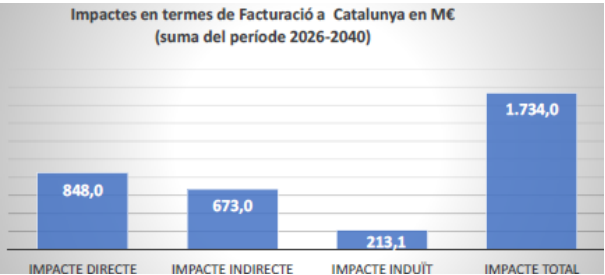
De acuerdo con el informe elaborado por AQR-Lab, la Fundación Bosch i Gimpera y la Universidad de Barcelona, de julio de 2021 (que se adjunta como documento anexo), la inversión prevista en la transformación urbanística se traducirá en un impacto en términos de facturación en Cataluña de 419,6 millones de euros en el plazo de 6 años derivados de la actividad urbanizadora. Del mismo modo, el impacto sobre el PIB de Cataluña, por el mismo período, será de 178,7 millones de euros, que representa el 0,013% del PIB anual catalán.



En cuanto a la actividad derivada de las obras de edificación, considerando 14 años para completar el sector, la inversión prevista supondrá un impacto sobre la facturación de Cataluña de 1.734,0 millones de euros y una contribución al PIB catalán de 746,1 millones de euros que se traduce en el 0,023% del PIB anual de Catalunya.

Pero si nos fijamos en la distribución de la facturación generada y en el impacto sobre el PIB, se observa que, aunque se concentran obviamente, principalmente, en la provincia de Barcelona, los efectos son globales a escala de Cataluña.

Concretamente, la provincia de Barcelona concentra tanto en facturación como en contribución al PIB del orden del 70% del impacto total.



Facturación indirecta e inducida



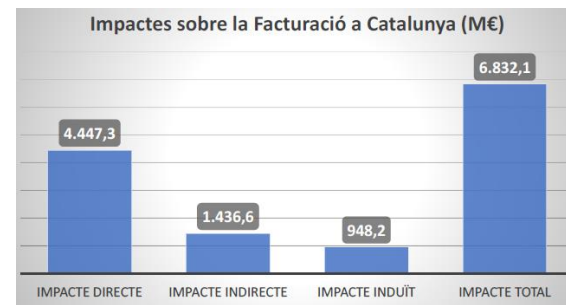
PIB generado de manera directa e inducida



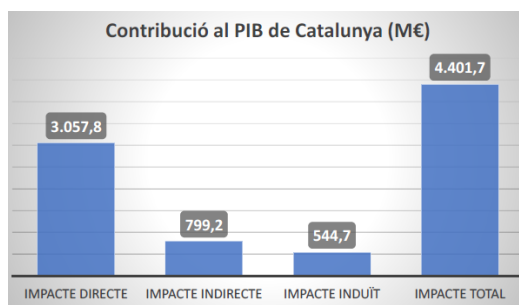
Obviamente, el sector que más se beneficia es el de la construcción, pero no sólo, tal y como se puede apreciar en las tablas adjuntas.

Por otro lado, si observamos los impactos derivados de la actividad que posteriormente se implantarán en el ámbito del nuevo PDU, se puede concluir que las cifras de facturación y contribución al PIB son mucho más elevadas, en consonancia con los objetivos estratégicos que motivan el plan: Nuevo polo de actividad económica suprametropolitana y creación de un parque científico y un clúster de empresas del sector de la biomedicina.

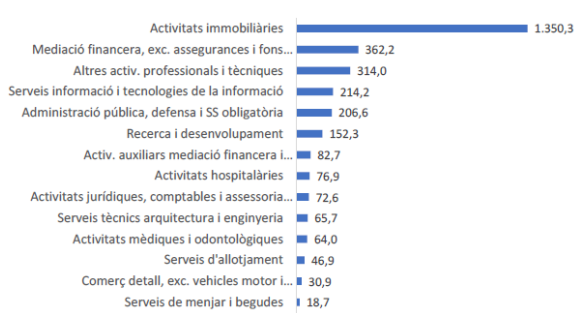
6.832,1 millones de euros de impacto sobre la facturación de Cataluña y 4.401,7 millones de euros de contribución al PIB, que representa un 1,82% del PIB anual catalán, no dejan margen a dudar si se trata de un proyecto de país o de una transformación de interés meramente local.



Facturación directa en Catalunya por sectores

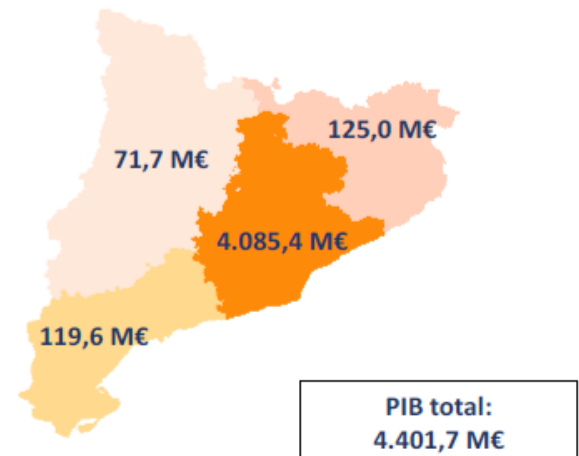


PIB generado directo en Catalunya por sectores



A destacar también la generación de PIB en actividades, que ya no son la construcción, sino las actividades inmobiliarias, profesionales y técnicas, administración o investigación y desarrollo.

Distribución provincial de la contribución total del PIB



Tal y como ya hemos hecho constar antes al hablar de los impactos derivados de las obras de urbanización y edificación, también el efecto de las actividades que se van a desarrollar se concentra mayoritariamente en la provincia de Barcelona, aunque el impacto que se producen en el resto del territorio no puede considerarse menor, especialmente atendiendo a su carácter permanente y periódico.

Se considera, pues, atendiendo a las cifras que se acompañan, que el nuevo PDU constituye en sí misma una operación urbanística de marcado impacto suprametropolitano.

4.1.4. Ámbito de especial relevancia social y económica

Se constituye un ámbito de interés supramunicipal y suprametropolitano, al amparo del artículo 157.bis del TRLU, dado que su desarrollo constituye una actuación de especial relevancia económica y social, con características singulares vinculadas a la creación de un **clúster de actividad biomédica** complementario de los actuales equipamientos de alcance suprametropolitano como son el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto Catalán de Oncología, la Universidad de Barcelona y el IDIBELL.

El alcance y repercusión de la implantación del clúster de actividad biomédica, a pesar de desarrollarse únicamente en el municipio de Hospitalet de Llobregat, es claramente supramunicipal y suprametropolitano.

Este es precisamente, entre los principales objetivos del nuevo plan urbanístico, el que le otorga especial singularidad, el de completar y potenciar Bellvitge como referente internacional del sur de Europa en la innovación en el ámbito de la salud, incorporando tejido empresarial y generando nueva actividad industrial e innovadora en torno a los equipamientos existentes. De hecho, tal y como se ha expuesto en el apartado anterior, el PDU pretende posibilitar la creación del parque científico y clúster especializado en ciencias de la salud más importante de Cataluña y de todo el sur de Europa, comparable a escala internacional a los clúster ya muy consolidados como el interestatal de Medicon Valley (Dinamarca-Suecia), el Centro Biomedical de la Universidad de Lund / Malmö (Suecia), el Biopolis - Centro internacional de investigación y desarrollo para las ciencias biomédicas (Singapur), el **Centro de soporte Biomédico y Tecnológico** (Hong-Kong) y el Centro Tecnológico de Bioinformación (Shanghai), entre otros.

En definitiva, como ya se ha dicho, el interés supramunicipal también lo es suprametropolitano. Las características de los elementos territoriales que confluyen en el nuevo plan director (La Granvia/C-31, la C-32, la B-10, la futura prolongación de la línea 1 del metro hasta El Prat con conexión con la L-9 hasta el Aeropuerto internacional Josep Tarradellas, el corredor fluvial del Llobregat, la presencia de los equipamientos sanitarios suprametropolitanos como son el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto Catalán de Oncología, la Universidad de Barcelona, el IDIBELL o la implantación del parque científico y futuro clúster de actividad e investigación biomédica) convierten el nuevo plan director en una actuación estratégica para el desarrollo económico, científico y social de Cataluña.

4.1.5. Óptima accesibilidad en la red de comunicaciones

Abundante en lo que dispone el artículo 157 bis.2 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, es necesario que el nuevo plan director garantice una buena accesibilidad a la red de comunicaciones.

Como ya se ha señalado en el apartado 3.1 del presente documento, el nuevo plan director se desarrolla dentro de un área de oportunidad y transformación, definida en el PTMB, atravesada por una potente red de comunicaciones viarias y ferroviarias.

En cuanto a las redes viarias, el nuevo plan director confrontará con la Ronda del Litoral (B-10) y con la Granvia (C-31) (ambas definidas en el PTMB como **vías estructurantes suburbanas primarias**).

La B-10 conecta con el nuevo plan director a través de dos nudos viarios situados en las intersecciones con la ronda de Dalt- B-20 / C-32, con la Granvia / C-31, relacionando el nuevo ámbito con las principales vías suprametropolitanas de comunicación que conectan con el Aeropuerto del Prat, Josep Tarradellas y con la zona logística de la Zona Franca de Barcelona.

En el perímetro del nuevo plan director, paralelo a la B-10 y al río Llobregat, se sitúa también la traza del futuro vial de mercancías para vehículos pesados que conduce a la entrada del Port de Barcelona.

Se trata pues de un ámbito de actuación, el del nuevo plan director, estratégicamente situado entre polos de actividad económica, de transporte internacional y de comunicaciones de alcance claramente supramunicipal, como son el Aeropuerto internacional Josep Tarradellas, el Puerto de Barcelona, la Feria de Barcelona o la Zona logística de la Zona Franca de Barcelona.

En cuanto a las redes ferroviarias y de transporte público, el ámbito del nuevo plan director se alimenta de la red de Metro (línea 1), con la última estación (Feixa Llarga) situada en el área sanitaria del Hospital Universitario de Bellvitge, el IDIBELL, la Universidad de Barcelona y el Instituto Catalán de Oncología, cuya continuación está prevista atravesando la B-10 para llegar al término municipal de El Prat. En esta continuación de la línea 1, está prevista la interconexión con la línea 9 que dará servicio al aeropuerto internacional Josep Tarradellas.

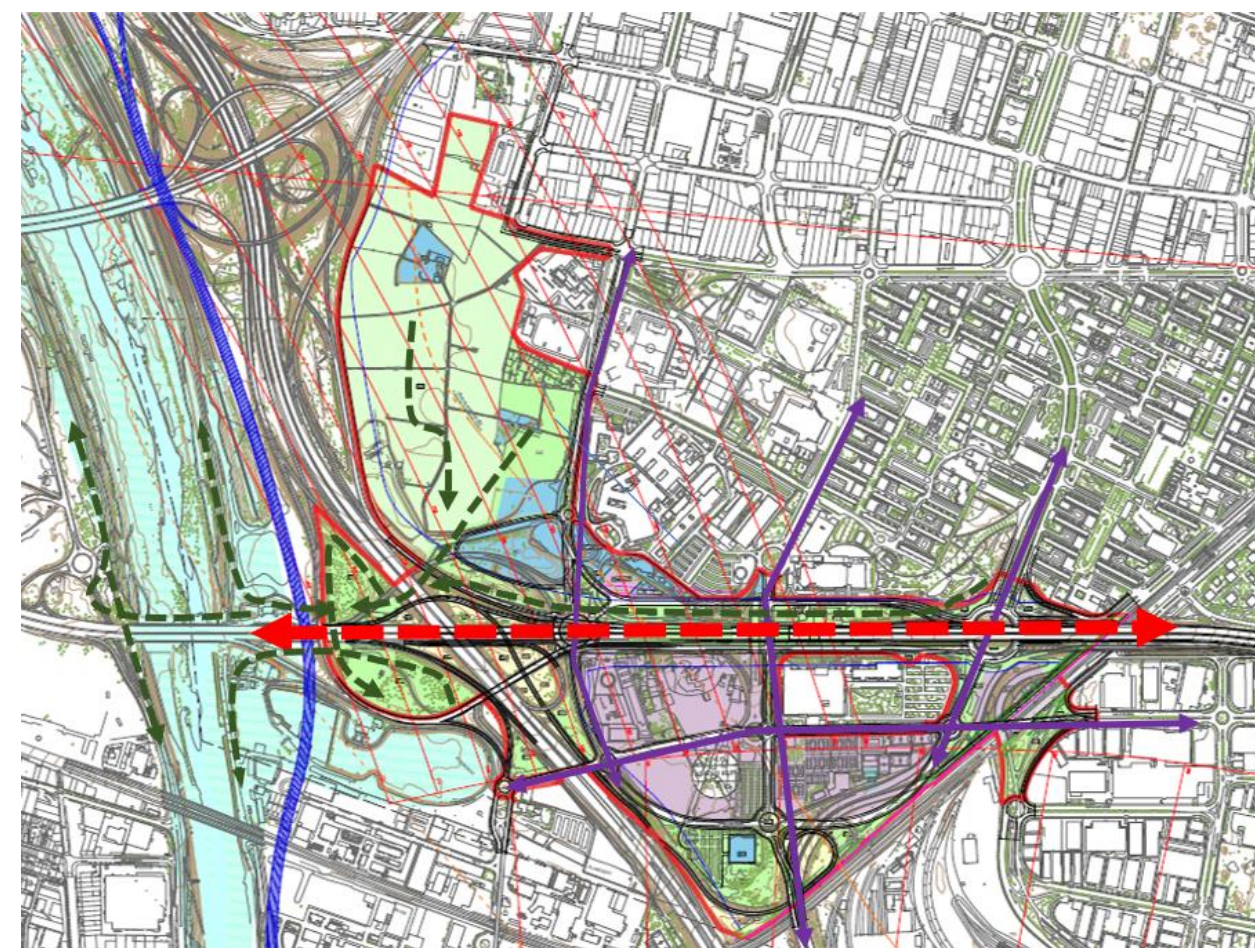
Así, la planificación prevista en el PTMB garantiza una adecuada conexión del nuevo plan director con el centro de Barcelona y con el Aeropuerto internacional Josep Tarradellas.

Es importante también poner de relieve que de forma perimetral en el nuevo plan director discurren las líneas ferroviarias de mercancías que abastecen el Puerto de Barcelona y la Zona Franca, así como la línea del AVE y la de cercanías procedente de Vilanova y la Geltrú.

Quedan pues suficientemente contrastadas las condiciones de accesibilidad del nuevo plan director, así como su conectividad con las redes generales de comunicaciones y transporte, lo que viene a afianzar el amparo del artículo 157.bis en el impulso y tramitación de este nuevo plan director.

4.2. Directrices y criterios complementarios

4.2.1. Mayor permeabilidad entre los equipamientos públicos y las zonas de actividad económica



Se persigue una nueva ordenación que rompa con la lógica de piezas aisladas trabajando sobre una mayor permeabilidad entre los suelos destinados a albergar actividad económica y aquellos que deben acoger o que ya acogen los diferentes equipamientos públicos.

Esta permeabilidad que se consigue con la transformación del sector, deprimiendo el tronco central de la Granvia y, al mismo tiempo construyendo sus coberturas, debe permitir una sustancial mejora en la conexión entre los mismos equipamientos sanitarios situados a ambos lados de la C- 31.

Se supera así una carencia derivada de la concepción que por estos suelos previó el PGM en 1976.

De hecho, el PGM de 1976 consideró que este territorio permanecería al margen de la forma normal de sistematizar los usos y la actividad propios de la ciudad madura y, por este motivo, el trazado de la Granvia, como vía segregada, ha comportado a lo largo de los años, una enorme dificultad para conectar y relacionar los suelos situados a norte y sur respectivamente.

En el mismo sentido, la indefinición de muchas de las propuestas de conexión entre los diversos ejes viarios metropolitanos en el momento de la redacción del PGM, hizo que éste reservase una gran cantidad de suelo con la clave 9 (protección de sistemas generales) que ahora, añadido al correspondiente al propio sistema viario, da un amplio margen a los proyectos de reforma como el que ahora nos ocupa.

Estos suelos de reserva y protección de comunicaciones, una vez se han concretado las funciones y trazados del sistema viario (las rondas y sus enlaces) se pueden asignar libremente a otros fines como

pueden ser otros sistemas o zonas de nueva implantación, conformando el nuevo tejido urbano con especial atención a la ampliación y consolidación de los sistemas de espacios libres.

Por último, en cuanto a la cuestión concreta de la permeabilidad de la Granvia, el nuevo PDU Biopol-Granvia propondrá cinco puntos para cruzar:

1, 2, 3 y 4) Tramos donde la Granvia está enterrada: Coberturas de diferentes tamaños para garantizar el tráfico de peatones y bicicletas entre ambos lados de la Granvia.

5) Paso bajo la Granvia (Rambla Marina): Se trata de la conexión que comunica la zona residencial de Bellvitge con el hospital Duran i Reynals.



Propuesta de cubiertas de la Granvia

4.2.2. Mejora del acceso viario sur de Barcelona

Se plantea una nueva ordenación viaria partiendo del soterramiento parcial de la C-31, que se desdobra, por un lado, para ofrecer una vía de capacidad de circulación suficiente para que pueda continuar dando servicio a la movilidad de escala metropolitana, y por otra, se crea la nueva Granvia, tanto para vehículos como para peatones, con criterios de diseño y funcionalidad propias de una avenida urbana, generando el espacio público de relación entre las nuevas actividades que se implantarán y las propias del clúster de biomedicina que constituye uno de los motivos centrales de este desarrollo urbanístico.

La importante remodelación urbanística de la Granvia, en su tramo final, se ve ampliada por lo que significa llegar al resto de vías de alta ocupación en el límite de la gran ciudad y el río Llobregat. Esta nueva situación comportará un cambio fundamental en el funcionamiento de la circulación de vehículos de este eje viario. Antes de la actuación, la función prioritaria de la Granvia era únicamente la conexión de Barcelona con su entorno, sin mayor valor añadido.

Con la transformación que ahora se contempla, se mantiene la referida conexión de Barcelona y su entorno (que se hace segregada y subterránea) pero al mismo tiempo, se resuelven los flujos circulatorios que se dan en superficie permitiendo la relación norte-sur y favoreciendo los desplazamientos a pie o mediante medios de transporte sostenibles medioambientalmente.

El soterramiento que se plantea comienza, una vez atravesado el nudo de la rambla de la Marina que hoy se sitúa bajo el eje de la Granvia que ha subido de cota para superar las vías del ferrocarril de la línea de Barcelona-Vilanova y la Geltrú. Esta superposición es provisional y se mantendrá hasta que se lleve a cabo el soterramiento de las vías del ferrocarril, momento a partir del cual este tramo de la Granvia recuperará la cota de ciudad.

Enterrado el tronco central de la Granvia, se agasaja la transformación con la reconstrucción de la red viaria y las conexiones de superficie, simplificando y racionalizando al máximo los movimientos de

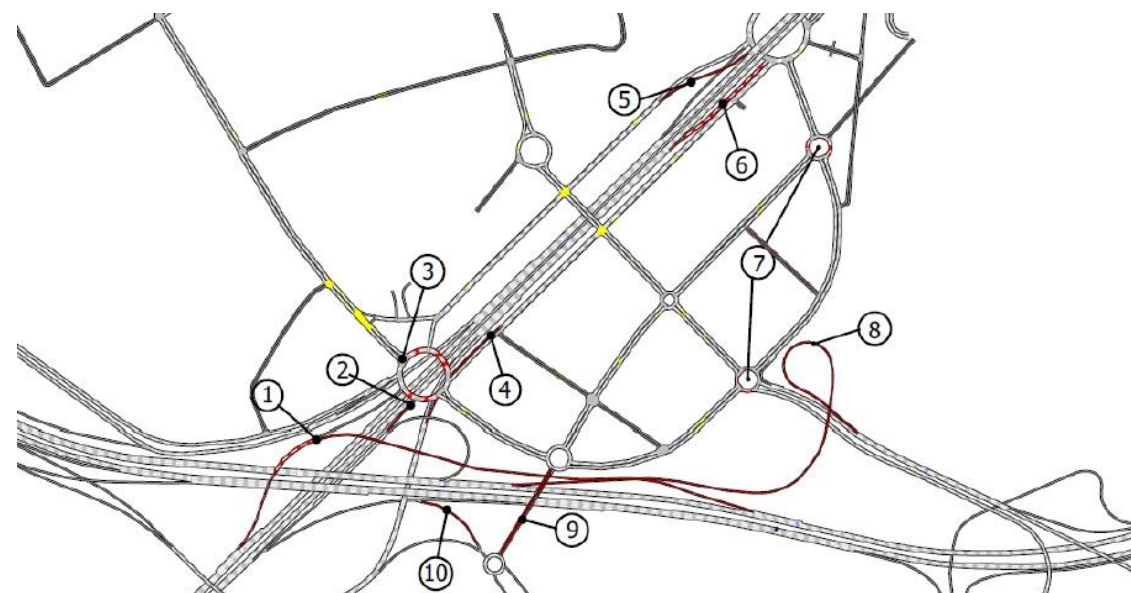
circulación y reduciendo considerablemente la superficie ocupada por el sistema viario manteniendo la capacidad y la conectividad del tráfico.

Los laterales de la Granvia se integrarán plenamente en la red viaria local, lo que permitirá ganar en seguridad y en calidad de la movilidad peatonal que podrán transitar sobre aceras mucho más anchas.

Tal y como ya se ha señalado anteriormente la cubrición parcial de la Granvia proporcionará una conexión entre los centros hospitalarios de Bellvitge y Duran i Reynals, así como una continuidad a nivel de peatones entre los dos lados de la infraestructura y los nuevos aprovechamientos urbanísticos con la ciudad. Se conformará un espacio libre común de unión superando la barrera actual que la vía genera y solucionando la actual organización global como piezas aisladas, a partir de las losas de cubrición y la continuidad, tanto de los recorridos de vehículos como de peatones y bicicletas, estableciendo espacios de estancia y de relación al mismo tiempo.

Así, en la fachada norte de la Granvia se propone la creación de un nuevo acceso que vaya desde la rambla de la Marina/Parc de Bellvitge hasta la zona de Cal Trabal y el río Llobregat. Éste funcionará como paseo o parque lineal y tendrá la función de religar, con una continuidad verde, la fachada del barrio de Bellvitge, los equipamientos actuales y futuros, las actuaciones de la Feixa Llarga y el río Llobregat al que da accesibilidad.

La transformación de la Granvia comportará una serie de intervenciones sobre la red viaria actual que se relacionan a continuación:



1) Se mantiene el movimiento de enlace entre la ronda del Litoral (sentido salida) y la C-31 (sentido salida) aunque mediante un nuevo ramal que permitirá un uso más racional del suelo y una menor ocupación de suelo para el sistema viario.

2) La nueva rotonda de la Feixa Llarga permitirá una nueva entrada lateral de la Granvia.

3) La nueva rotonda a nivel de la Feixa Llarga (de 92 m de diámetro) sobre la Granvia soterrada, atará los movimientos norte-sur y facilitará una circulación local más fluida.

4) Se habilitará una nueva entrada lateral a la Granvia en superficie (sentido entrada).

5-6) Se construirán nuevas entradas en ambas direcciones sobre el nudo de la rambla de la Marina.

7) Se plantean rotondas en las intersecciones de la nueva vialidad para organizar el tráfico.

8) Se mejora el enlace actual que conecta la calle 3 de la Zona Franca y la ronda del Litoral (sentido salida), mediante un nuevo enlace de 45,50 m de radio y pendiente del 3% para favorecer una circulación más segura y fluida de los vehículos pesados.

9) Se prolonga la calle de las Ciencias a través de un puente que cruzará la ronda del Litoral.

10) La nueva configuración permitirá desplazar el ramal de salida de la Granvia a la Zona Franca, uniéndolo con la prolongación de la calle Ciencias. Asimismo, se eliminará el actual enlace (sentido Barcelona) de la C-31 a la altura del cruce del río Llobregat. Mejorando así el funcionamiento de las distancias entre entradas y salidas actuales y haciendo posible que desde El Prat se pueda acceder al tronco central de la Granvia.

4.2.3. Preservación los sistemas actuales y de la reserva de espacio libre metropolitano para constituir un itinerario paisajístico que conecte con el corredor fluvial del Llobregat

Los terrenos situados en el norte del ámbito, por encima de la traza de la Granvia, se caracterizan por conformar una topografía relativamente llana con una altitud que oscila entre los 4m y los 9m. Actualmente, como resultado de la actividad antrópica, existen multitud de desniveles provocados por los taludes y los cortes infraestructurales conformados por material de relleno y estructuras que llegan a sumar algunos puntos en la cota 13-15 m.

El río Llobregat es el elemento hidrológico esencial del ámbito. De hecho, a pocos metros al oeste del ámbito transcurre el río, aunque debido a la fuerte presión de infraestructuras mencionadas, éste no tiene un efecto directo en el paisaje del ámbito de estudio.

La posibilidad de inundación de esta área no viene dada tanto en lo que se refiere a los desbordamientos del río Llobregat sino por la falta de desagüe de las aguas pluviales y proximidad al nivel freático.

Cabe destacar que en la parte de los campos de la Feixa Llarga se conserva todavía una red de riegos y acequias, una estructura relictas en el municipio, ya que el resto de las tierras de regadío que había en Hospitalet ya han sido totalmente transformadas y urbanizadas.

Históricamente la zona de la Marina ha sido un área de cultivo que se fue imponiendo a los humedales propios de las zonas deltaicas que progresivamente fueron desecados. El regadío se generalizó después de la inauguración del Canal de la Infanta (1819) del que derivaban una serie de acequias que se iban ramificando en canalones y riegos.

El área de Cal Trabal se sitúa en el límite del llamado Corredor del Llobregat, paisaje de atención especial, que a su vez conforma el límite oeste de la ciudad. Este hecho demuestra la necesidad de un proyecto vertebrador entre los espacios urbanos de la ciudad y naturales del eje fluvial del río Llobregat y todo su entorno.

Los cultivos siguen la tendencia del delta, con la sustitución de ciertos tipos de gramíneas por zonas de regadío gracias al suministro de agua del Canal de la Infanta.

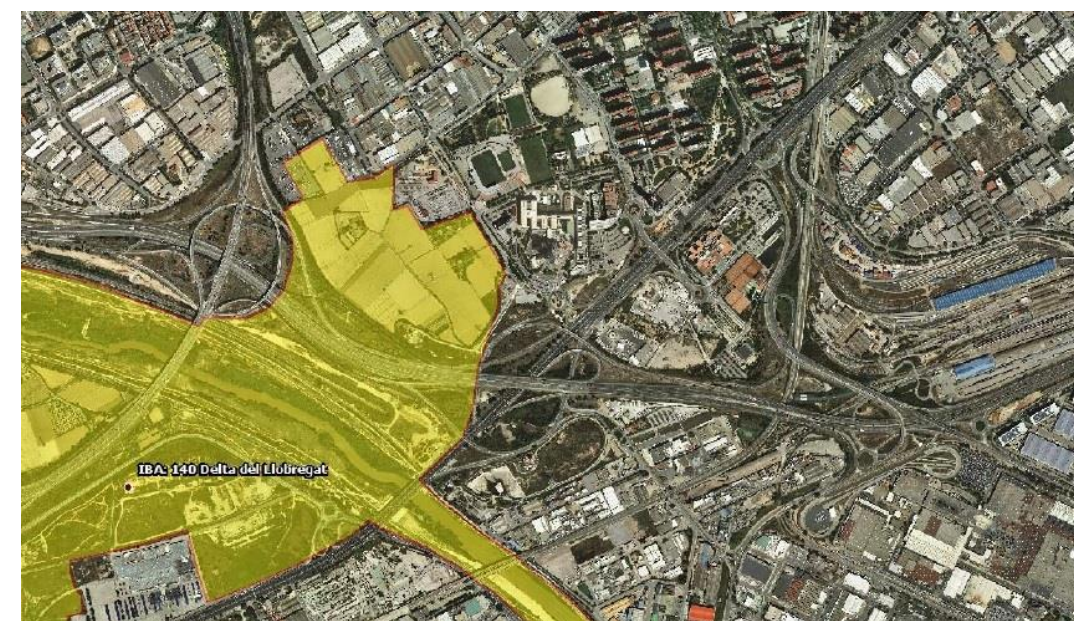
La presencia histórica de los cultivos en esta zona entronca con las directrices que establece el Programa de Planeamiento Territorial donde se definen una serie de criterios que deben servir como base de trabajo de los desarrollos urbanísticos.



Imagen de los cultivos de 1946

Entre ellos se encuentran la preservación del paisaje como valor social y un activo económico del territorio, o la protección de los espacios naturales, agrarios y no urbanizables como componentes de la ordenación del territorio.

Así pues, la identificación de las unidades de paisaje, desde la comprensión del propio fenómeno paisajístico, donde la agricultura tiene la consideración de factor conformador del propio paisaje, resulta muy importante.



Superposición de la IBA 140 sobre ortofoto del ICGC

Es primordial que los suelos que conforman el paisaje a preservar se articulen conformando una red continua con la mínima fragmentación posible, que permita relacionar todo el sistema de espacios libres con el corredor ecológico-fluvial del río Llobregat.

Por otra parte, es necesario hacer referencia también a la inclusión de una parte de los terrenos del nuevo PDU Biopol-Granvia, dentro de la delimitación de la IBA 140 del Delta del Llobregat.

Se ha constatado la presencia de aves en el ámbito del nuevo PDU Biopol-Granvia; más concretamente en la zona donde se encuentran los cultivos, aunque las especies que justifican la delimitación IBA (Importante Bird Area) 140 no se han detectado, con la única excepción confirmada en la observación (8 de agosto de 2016) de un grupo de gaviota cabiznegra volando sobre Cal Trabal. Esta constatación es la razón que motiva la inclusión en el deslinde IBA140.

4.2.4. La protección y adecuación para el uso ciudadano de las masías existentes que forman parte del patrimonio arquitectónico catalogado de Hospitalet de Llobregat

La presencia de edificios catalogados en el ámbito de actuación (que han estado relacionados en el apartado 1.4 del presente documento), ayuda a estructurar y ordenar los espacios libres que resultan de la nueva ordenación. Las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou, situadas en medio de los suelos donde se desarrollan los cultivos actuales, se obtendrán por cesión en el marco instrumental de gestión urbanística correspondiente, y su rehabilitación se prevé con cargo a los recursos obtenidos en concepto de cesión obligatoria y gratuita del 15% de aprovechamiento urbanístico que obtendrá la Administración actuante.

Ambas masías, que tendrán un papel como equipamientos de apoyo y potenciación de toda el área de espacios libres del nuevo ámbito del PDU Biopol-Granvia, mantendrán su vinculación con el espacio libre donde se encuentran, así como en su destino y valor histórico que le es inherente.

Su rehabilitación y adecuación se realizará con el fin de apoyar las actividades y propósitos del espacio libre que las rodea, tanto por el uso de las propias actividades de cultivo, como para garantizar la memoria histórica agrícola de la ciudad

4.2.5. La mejora del sistema de comunicaciones por transporte público

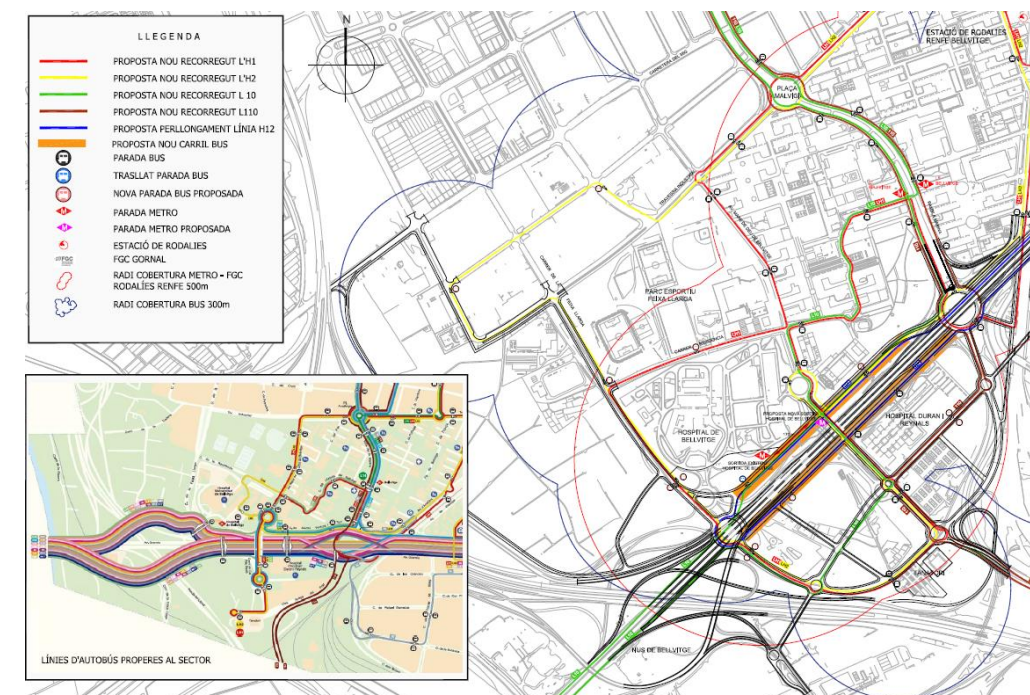
Para conseguir nuevos usuarios de transporte público es necesario tener en cuenta otras cuestiones, además de las frecuencias y el número de expediciones. Hay que cuidar, en términos de calidad, el entorno de la parada, la accesibilidad, la confortabilidad o la información.

A continuación, se describen algunas propuestas de implantación del nuevo PDU Biopol-Granvia, que ayudarán a aumentar la demanda de pasajeros en transporte público y ofrecerán mayor calidad a los usuarios.

- Nueva salida de Metro: Se planteará una nueva salida de metro en la estación del Hospital de Bellvitge de la línea L1, la cual se ubicaría más próxima a la Avenida de la Mare de Déu de Bellvitge por donde circulan tres líneas de autobuses.
- Ampliación del itinerario de la línea de autobús L'H1: Se propone modificar la ruta de la línea de autobús L'H1 para captar la demanda del nuevo sector ampliándose la ruta por la calle de la Feixa Llarga.
- Ampliación del itinerario de la línea de autobús El H2: Se propone también la modificación de la ruta de línea de autobús El H2 también para captar la demanda del nuevo sector, la nueva ruta pasará por la calle de la Feixa Llarga en vez de la Avenida Mare de Déu de Bellvitge hasta llegar nuevamente a la Travesía Industrial.
- Modificación del itinerario de la línea de autobús L10: También se propone la modificación del recorrido de la L10, que dará la vuelta por la nueva red viaria del lado mar de la Granvia.
- Modificación del itinerario de la línea de autobús 110: En el escenario futuro se adaptará la ruta de la línea 110 al nuevo esquema viario.
- Prolongación de la línea H12: Para complementar el servicio de autobuses interurbanos, se propone prolongar la línea de autobús H12 (Gornal-Verneda/Besòs) hasta el Hospital de

Bellvitge. Esta línea de alta capacidad y frecuencia actualmente termina su recorrido en la intersección entre la Granvia y la calle de Miguel Hernández.

- Instalación de nuevas paradas de autobús y desplazamiento de existentes: Para completar las paradas de las líneas modificadas (LH1, LH2 y H12) se propondrá la implementación de nuevas paradas. Por otra parte, se adecuarán las paradas existentes en la nueva red viaria resultante del nuevo PDU Biopol-Granvia.
- Construcción de carril bus-taxi en los laterales de la Granvia: Los laterales de la Granvia se proyectarán con tres carriles de circulación, de los cuales el carril derecho será un carril bus-taxi.



Esquema de la nova oferta de transport públic

5. Síntesi de les alternatives considerades

5.1. Alternativa 0

La Alternativa 0 plantea el desarrollo del suelo, incluido en la delimitación del PDU Biopol – Granvia, de conformidad con las previsiones del Plan General Metropolitano (PGM) aprobado definitivamente el 14 de julio de 1976.

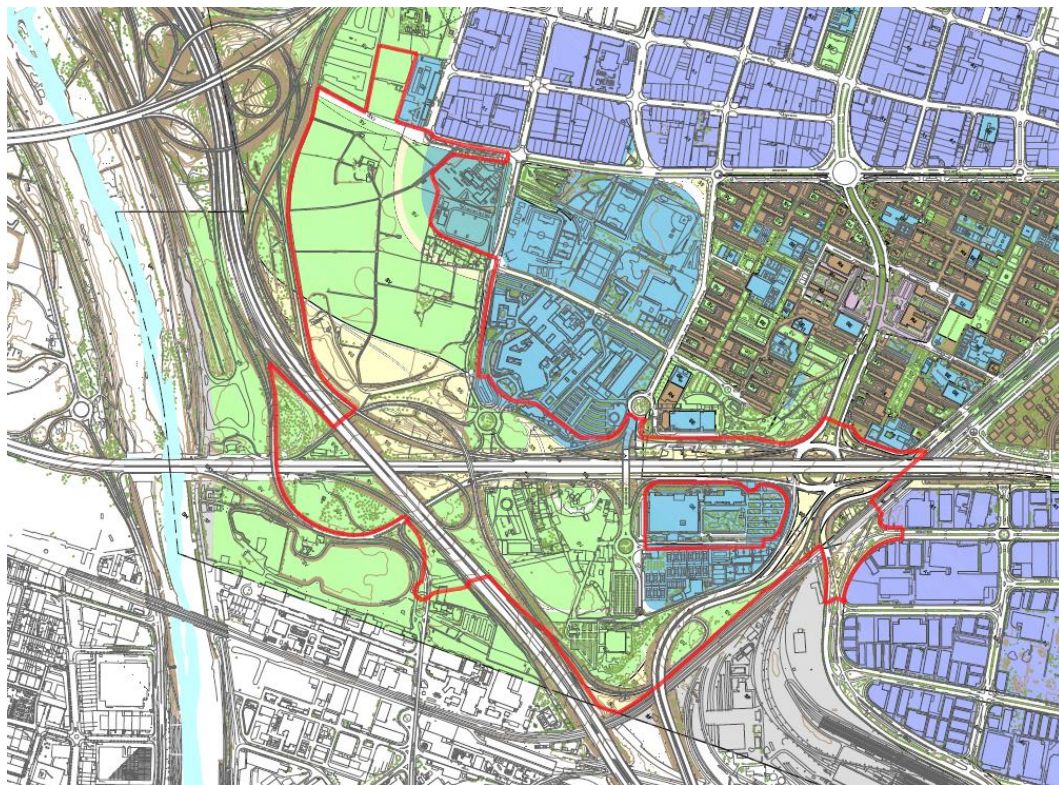
El PGM establece dos clasificaciones para estos terrenos: por un lado, la de suelo urbano consolidado, para los terrenos situados en el sur de la Granvia, además de una parte del Parque de Bellvitge o los suelos perimetrales del recinto del Hospital Universitario de Bellvitge, entre otros, y que ocupan un 38,59% de la superficie del PDU, y por otro, la de suelo urbanizable No delimitado, para los suelos ubicados entre los nudos de carreteras y accesos, así como también para toda la zona actualmente cultivada situada a levante de la ronda del Litoral.

El PGM de 1976 ya pretendía una franja de espacios libres, paralela al río Llobregat, que tuviera continuidad en diferentes municipios y permitiera obtener un parque fluvial para potenciar la regeneración ambiental del entorno.

Así, califica estos espacios como Parque Metropolitano (clave 6c), si bien, se trataba simplemente de una reserva de suelo a desarrollar, según las necesidades de crecimiento, mediante planes parciales de delimitación.

Por otra parte, el PGM también califica una importante superficie de suelo situado en los interiores de los nudos viarios como Parque urbano (clave 6) a pesar de no gozar de una adecuada accesibilidad ni de las condiciones óptimas para desarrollar sus funciones de descanso y recreo de la población.

Del mismo modo, en el PGM también tienen un fuerte peso los suelos calificados como Protección de sistemas (clave 9) que responden a una lógica anterior (la de unos suelos cuya función principal es la de resolver los accesos y las conexiones viarias con la gran ciudad) y no a las necesidades actuales de desarrollar nuevos usos y actividades de alto valor añadido.



El PGM concebía la Granvia como una vía rápida que hoy, resulta incompatible con la idea de pacificación urbana y más propia de implantaciones periurbanas.

Sin embargo, el nuevo planteamiento de la Granvia, donde hay que distinguir y disgregar la circulación rápida de entrada al continuo urbano de Barcelona, de la circulación urbana y pacificada, se disgrega el tráfico rápido (tronco central deprimido) de las calzadas laterales, que son las que van alimentando y conectando el tejido urbano.

En definitiva, una ordenación con fuerte presencia de suelos destinados a infraestructuras viarias (clave 5) así como los de suelos asociados a las mismas para protección de sistemas (clave 9) y zonas verdes (en una parte significativa ubicadas en el interior de los núcleos viarios) de parque urbano o parque metropolitano que no garantizan la continuidad de los cultivos actuales. Por tanto, una ordenación que no responde en absoluto a las necesidades actuales.

Parece bastante claro que la propuesta de ordenación del PGM comporta mantener la actual segregación urbana entre ambas partes de la Granvia y deja sin resolver la conectividad y permeabilidad entre las dos partes de la ciudad.

Además, tampoco provee los suelos adecuados para la implantación del clúster de empresas vinculadas a la biomedicina y las ciencias de la salud, en torno a las cuales se debe articular un nuevo polo de actividad económica de significativo impacto en el PIB de Cataluña y en el mercado de trabajo, ambas cuestiones que se han convertido en la motivación trectora reconocida en la nueva declaración de interés territorial del 22 de diciembre de 2020, que justifican el impulso de este plan director urbanístico.

5.2. Criterios y decisiones comunes a todas las alternativas

El PDU Granvia Llobregat incorporaba como anexo el “Anteproyecto de la autovía C-31 y accesos entre la calle Miguel Hernández y la ronda del Litoral (B-10), en Hospitalet de Llobregat”, que contenía un estudio de opciones de trazado.

Estas opciones diferían principalmente en el tratamiento de los accesos a la ciudad y en el perfil longitudinal de la Granvia (C-31) soterrada, que estaba directamente relacionado con el trazado del desvío del colector Vall del Poble que se afecta con el soterramiento de la Granvia. Concretamente se analizaron tres alternativas, la opción 1, la opción 2 y la opción adoptada en el PDU Granvia Llobregat, que se ha proyectado en el “Proyecto constructivo de la nueva Granvia entre la rambla de la Marina y el río Llobregat, en Hospitalet de Llobregat”.

La opción de trazado adoptada con el PDU Granvia Llobregat es la que también se adopta para todas las alternativas planteadas en el presente PDU Biopol – Granvia.

Opción 1

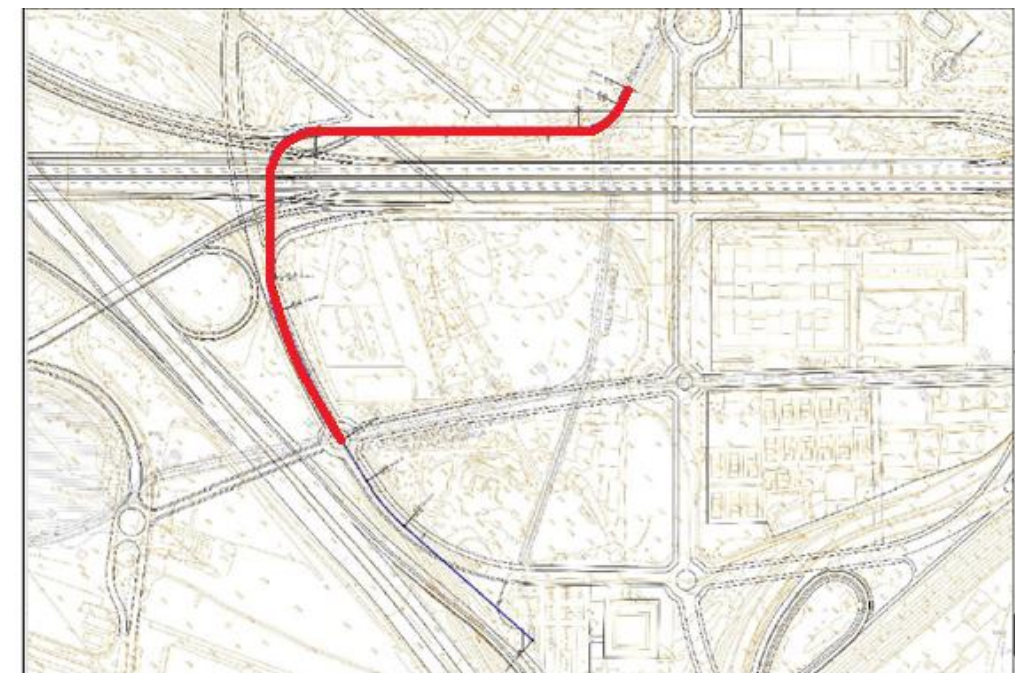
En esta opción el trazado en alzado se enterraba hasta la cota de rasante 0 absoluta, con una afectación al acuífero superficial mínima.

El tramo central se cubría en una longitud de 366 m, para dar lugar a la zona de desarrollo urbano proyectada.

Este tramo cubierto se preveía con aberturas que lo fraccionaban en túneles de longitud inferior a los 200 m, a fin de mejorar las condiciones de seguridad de la vía. En total, la longitud de vía afectada era de 920 m.

A través de la Granvia (C-31) se disponían tres viales que la cruzaban. La rambla de la Marina, la prolongación de la avenida Mare de Déu de Bellvitge / Pau Redó y el nuevo vial perimetral, que atravesaba en túnel por debajo de la Granvia (C-31) enlazando con la calle de la Feixa Llarga.

El colector del Vall del Poble se desviaba hacia el sur, a fin de cruzar la Granvia (C-31) en el tramo en que ésta se eleva, para después conectarlo al Interceptor de la Zona Franca.

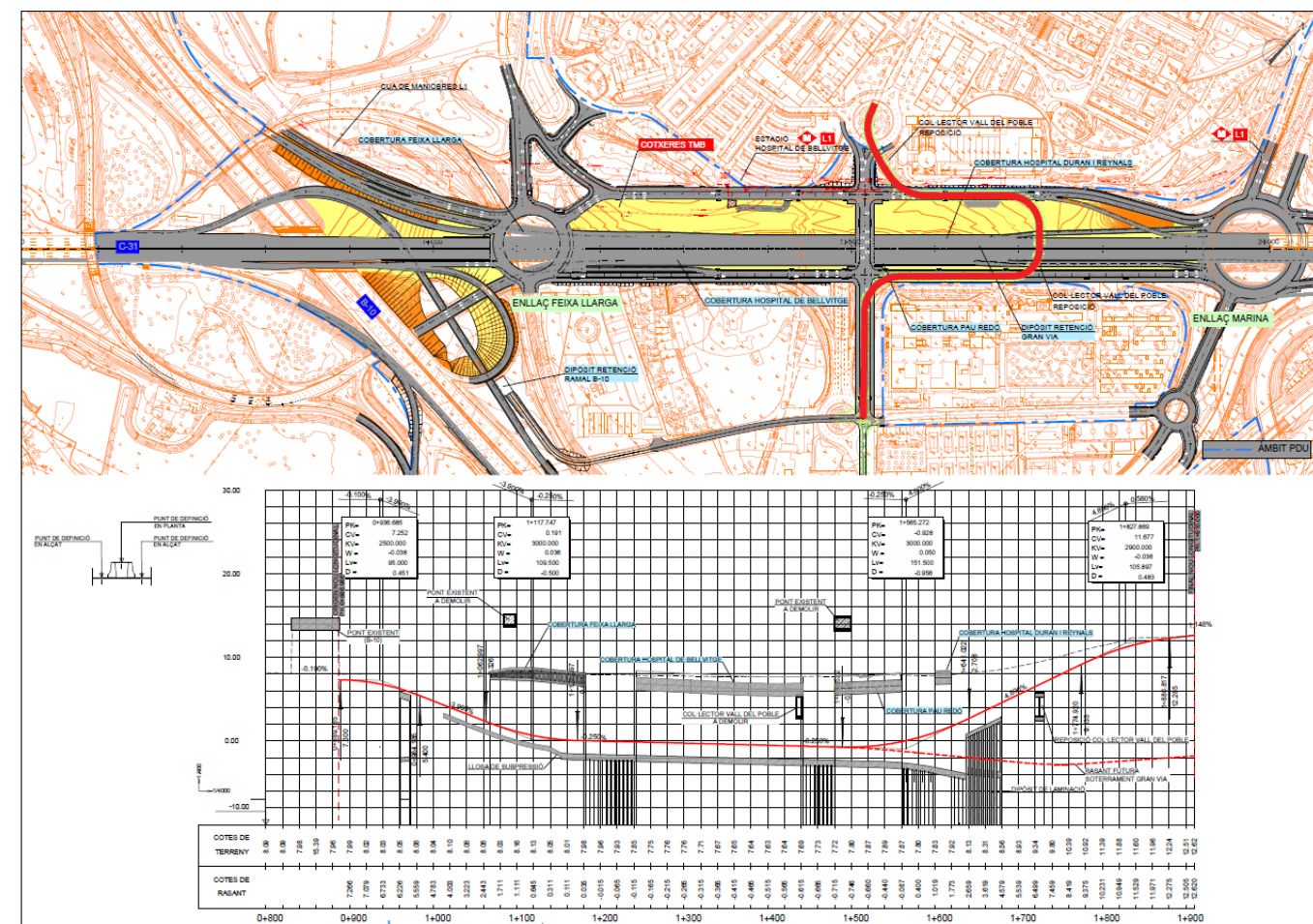
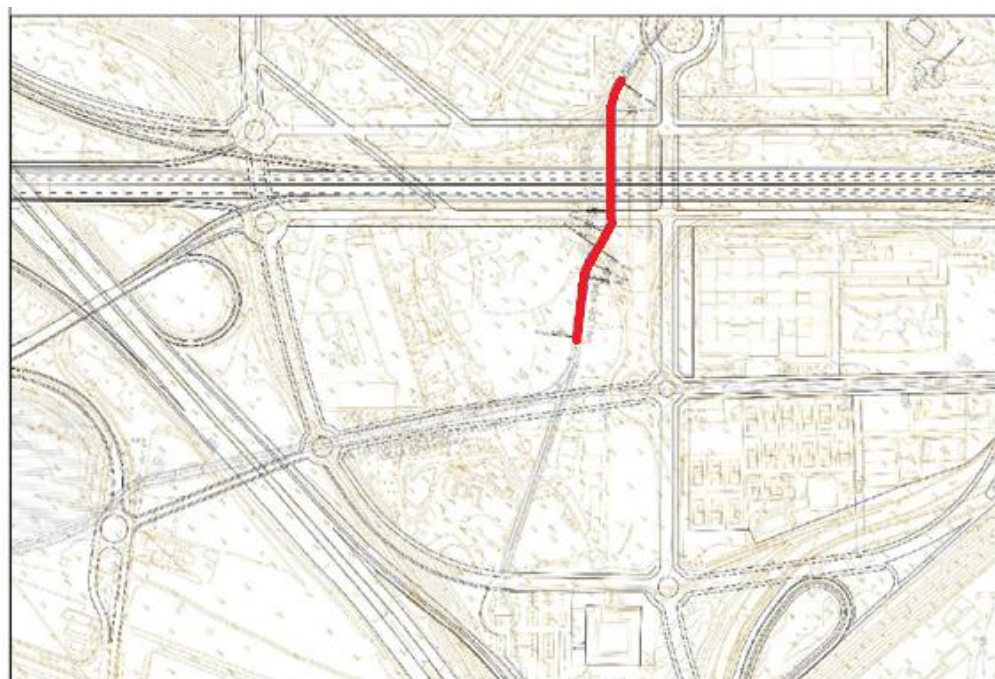


Opción 2

En esta alternativa 2 el tramo enterrado era mayor, ya que se planteaba que el vial perimetral, prolongación de la calle de la Feixa Llarga, cruzara la Granvia (C-31) por encima, a nivel de ciudad. Esto suponía que la Granvia (C-31) iniciaba su soterramiento justo pasado el puente de la ronda del Litoral (B-10). La zona cubierta central era también de 366 metros de largo.

Igualmente se permitía el cruce de la Granvia por la rambla de la Marina y por la prolongación de la avenida Mare de Déu de Bellvitge / Pau Redó

El tramo central presentaba un punto bajo situado en la cota -2,50, a fin de poder pasar por debajo del colector del Vall del Poble. Éste se reconstruía a fin de hacer una estructura autoportante junto al colector el existente, que permitiera el paso de la Granvia (C-31) por debajo de él. La longitud total de la carretera afectada era de 1.040 m.



5.3. Alternativa 1: El PDU Granvia – Llobregat de marzo de 2017

La Alternativa 1, consiste en desarrollar, dentro de la nueva delimitación del PDU Biopol – Granvia, la ordenación establecida por el PDU Granvia Llobregat, de marzo de 2017.

Cabe recordar que entre los objetivos del PDU Granvia Llobregat, ya se pretendía dar respuesta a las necesidades actuales a través de una solución urbanística que permitía resolver la permeabilidad entre ambos lados de la Granvia, segregar el tráfico rápido de entrada en Barcelona, de la circulación pacificada de conectividad urbana en Hospitalet, a través de la separación del tronco central de la Granvia (deprimido), de las calzadas laterales que se mantienen en superficie a ambos lados de este eje.

El PDU Granvia Llobregat también propone una nueva ordenación para desarrollar nueva actividad económica donde poder albergar el futuro clúster de biomedicina, a la vez de resolver de manera más eficiente y racional el nudo de accesos situado en el cruce de la Granvia con la ronda del litoral.

En cuanto a las zonas donde se prevé la implantación de actividad económica, el PDU Granvia Llobregat plantea su concentración mayoritaria (381.418 m² de techo) en el sur de la Granvia, aunque reserva 175.000 m² de techo en suelos situados en la banda norte de este eje, en torno al cruce entre la propia Granvia y la ronda del Litoral. Esta parte del suelo con aprovechamiento urbanístico es colindante con la gran pieza de espacio libre público que constituye el parque metropolitano que se proyecta paralelo a la ronda del Litoral, sobre los actuales usos agrícolas y que incorpora las masías de Cal Masover Nou y Cal Trabal como nuevos equipamientos públicos.

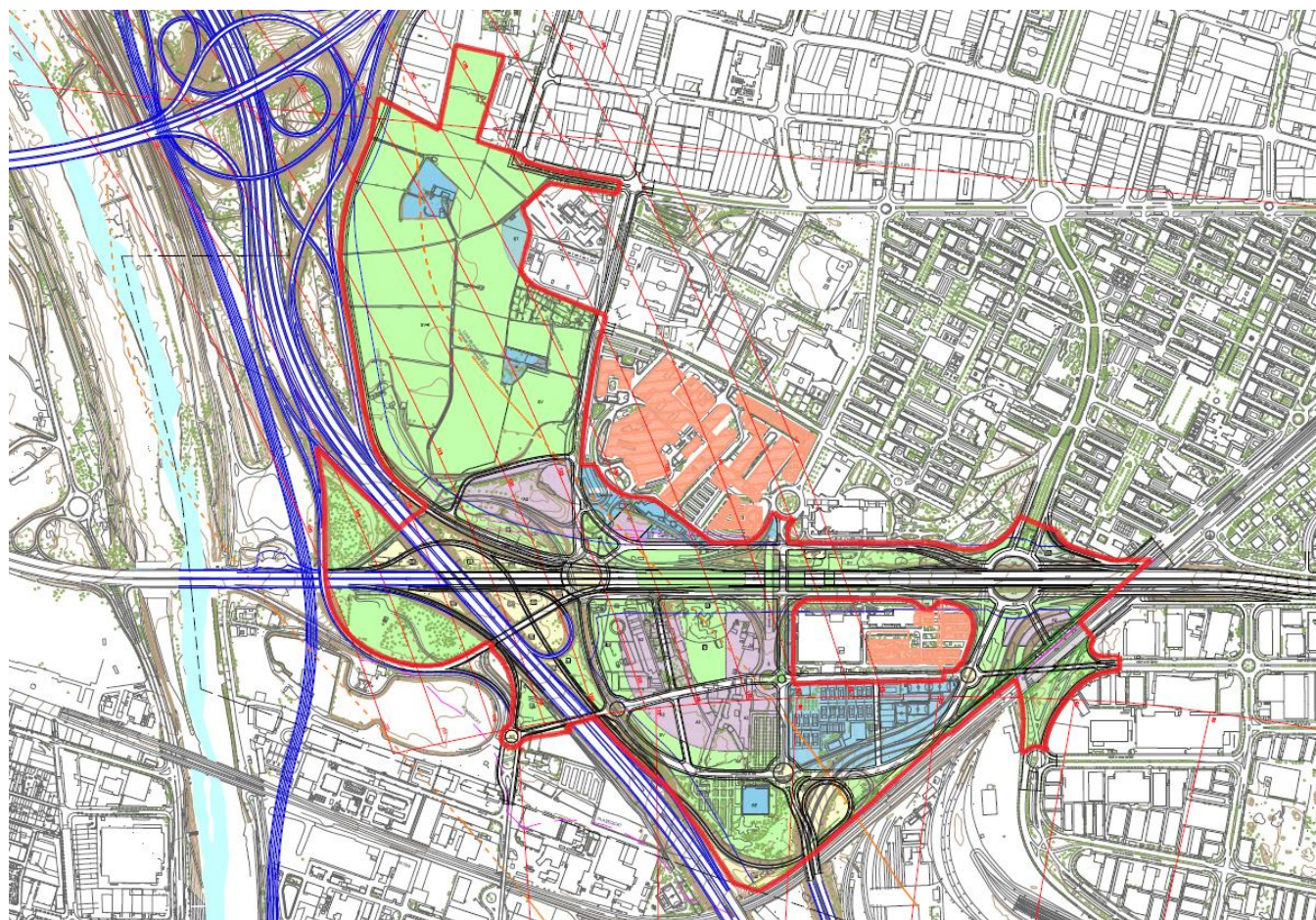
Opción adoptada con el PDU Granvia Llobregat y que se incorpora en el PDU Biopol Granvia

Por último, la solución que se adoptó, y que se mantiene en el PDU Biopol-Granvia, fue una solución mixta entre las dos alternativas anteriores, que conjugaba las ventajas de cada una de ellas, ya que por un lado adoptaba la rasante poco profunda de la opción primera, con un tratamiento del colector del Vall del Poble más racional, y por otra parte, se enterraba una longitud de carretera similar a la de la alternativa segunda, que permite una mejor ordenación del espacio urbano y accesibilidad desde la Granvia (C-31).

En esta opción se configura una gran rotonda sobre la Granvia en la confluencia de la calle Feixa Llarga con el vial perimetral del lado mar, que permite conectar el nivel ciudad con la autovía C-31 y la Ronda Litoral (B-10). De igual modo se permite el cruce de la Granvia por la rambla de la Marina y por la prolongación de la avenida Mare de Déu de Bellvitge / Pau Redó.

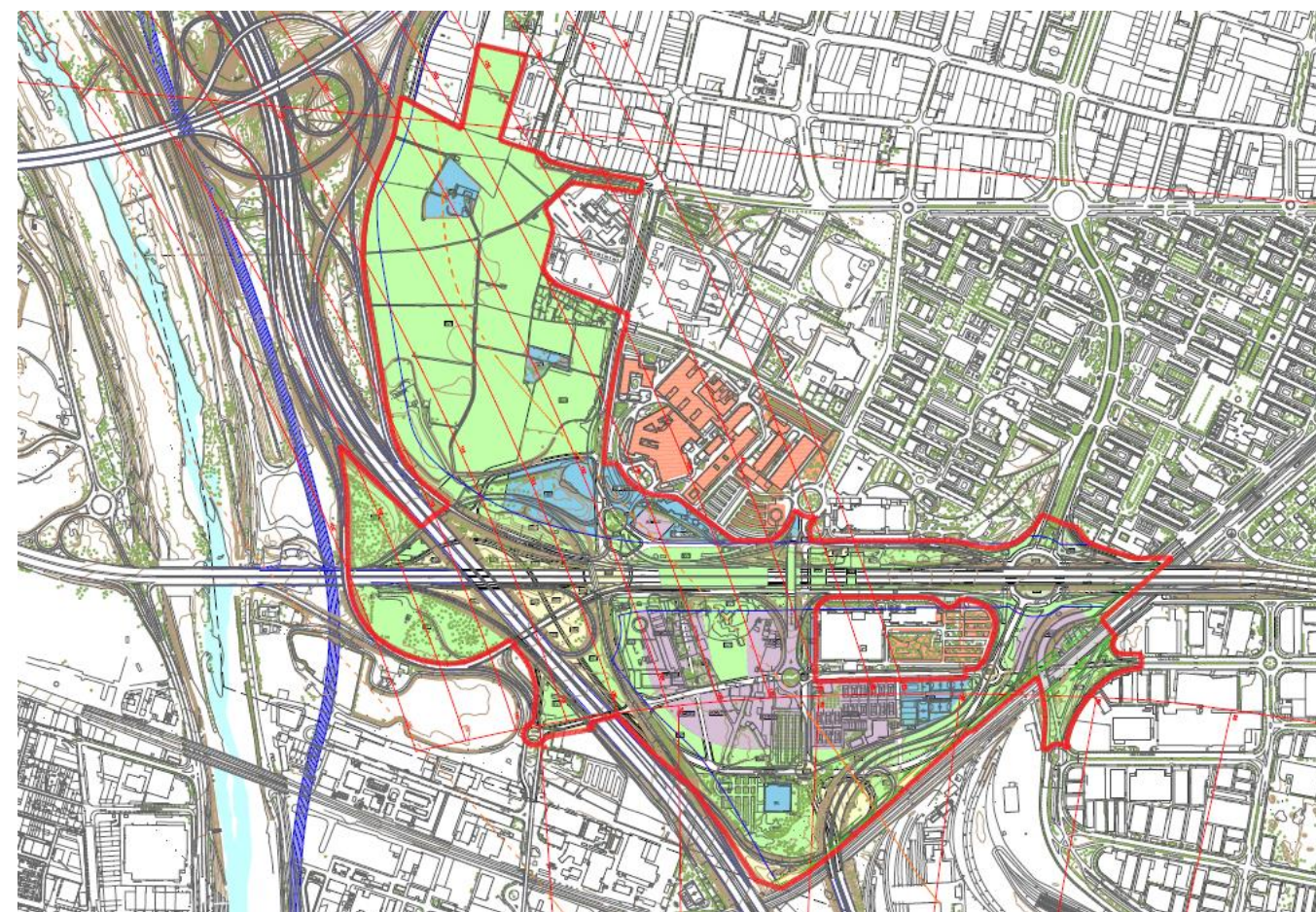
La Granvia está cubierta parcialmente mediante cuatro coberturas, una primera la rotonda de Feixa Llarga de 115m, una segunda la losa de Bellvitge, situada en el frente del ámbito de aprovechamiento, de 200 m, una tercera cobertura que permite el cruce de la calle Pau Redó / Mare de Déu de Bellvitge de 80 m, y por último la cobertura del Oncológico, situada frente al Hospital Duran i Reynals, de 20 m.

El trazado de la Granvia alcanza como punto más bajo la cota -0.75, siendo el tramo total de carretera afectada 1.020 m.



A estas dos motivaciones que podríamos decir, de primer orden, cabe añadir también la mejora y reordenación de los accesos a través de las vías primarias y estructurantes de comunicación (como es el caso de la Granvia) en el Área metropolitana.

Se mantiene la consideración como sistema general de los suelos ocupados por la Granvia (tal y como se prevé en la Alternativa 1) y establece la clasificación de suelo urbano no consolidado para el resto del ámbito.



En cuanto a las conexiones viarias, al igual que en la Alternativa 1, se optimizan y racionalizan los nudos viarios accesos (especialmente entre la ronda del Litoral y la Granvia) reduciendo los suelos destinados a protección de sistemas y ampliando los que se destinan a espacios libres públicos.

También se concentran la práctica totalidad (a excepción de una parcela situada frente al Hospital Universitario de Bellvitge) de los suelos con aprovechamiento urbanístico en el sur de la Granvia, liberando así el suelo destinado a parque metropolitano de la zona de Cal Trbal, de la presión de la actividad edificatoria que si contiene la Alternativa 1. Se hace constar que, en relación con la Alternativa 1, se mantiene la edificabilidad (556.418 m² de techo), pero se ubica en el sur de la Granvia, desplazando una parte de los suelos que la Alternativa 1 destina a equipamientos públicos, por debajo del ICO, a la zona colindante con el parque metropolitano por encima de la Granvia.

En cuanto a la regulación de las edificaciones, en la Alternativa 2 se propone mantener las especificaciones de la Alternativa 1: Edificios en altura de hasta 24 plantas y 90 metros de altura, con la excepción del frente de la Granvia donde se permitirá hasta 29 plantas y 105 metros de altura, manteniendo los usos ya definidos en la Alternativa 1, si bien ampliándolos y concretándolos para regular, el uso propio de la investigación biomédica, los usos vinculados a la actividad económica, comercial y restauración, y los usos hoteleros en todas sus modalidades, el de residencia de estudiantes o el uso docente.

Por último, en relación con las actuales explotaciones agrícolas que se están desarrollando sobre un suelo calificado como futuro parque metropolitano (clave 6c), la propuesta prevé su sustitución por la urbanización

Se añaden también dos nuevas piezas destinadas a albergar nuevas zonas verdes públicas con las que se pretende mejorar la conectividad de este futuro parque metropolitano con el corredor fluvial del río Llobregat.

En cuanto a la clasificación del suelo, distingue entre suelo urbanizable delimitado (situado al norte de la Granvia y concentrando el futuro parque metropolitano y las masías mencionadas anteriormente), suelo urbano no consolidado, en el sur de la Granvia y donde se concentran la mayor parte de los aprovechamientos urbanísticos y suelos ocupados por la Granvia que se consideran como sistema general.

En cuanto a la ordenación y tipología de las edificaciones, el PDU Granvia Llobregat prevé la construcción de edificios de hasta 24 plantas y una altura de 90 metros e incluso, en el frente de la Granvia, de edificios de hasta 29 plantas y 105 metros de altura.

El espacio libre liberado dentro de las parcelas entre los edificios, aunque mantendrá la titularidad privada, estará afecto al uso público y pasará a completar los espacios libres públicos que dispone esta ordenación.

5.4. Alternativa 2: Priorización del parque urbano metropolitano en substitución de la zona de cultivo actual

La Alternativa 2 responde a las motivaciones ya referidas en la Alternativa 1, con un mayor detalle y concreción.

Fundamentalmente, la motivación reforzada de esta propuesta radica en dos objetivos principales como son, por un lado, la creación de un clúster de empresas vinculadas a la actividad de investigación biomédica y las ciencias de la salud, en una posición estratégica, desde el punto de vista geográfico, por su proximidad y conexión con el Aeropuerto internacional Josep Tarradellas, con el Puerto de Barcelona, con el Parque logístico de la Zona Franca y con la Fira de Barcelona. Por otra parte, con la creación de un polo de actividad económica de alto valor añadido y fuerte impacto en el mercado laboral y el PIB de Cataluña.

de un gran parque metropolitano que contenga las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou como equipamientos públicos.

Cabe recordar que tanto la Alternativa 1 como la 2, pretenden la urbanización de un gran parque metropolitano en la misma posición geográfica (paralelo a la ronda del Litoral) deberán gestionar la adecuación y compatibilidad del referido parque público con las limitaciones que establece la normativa vigente en materia de protección civil derivada del transporte de mercancías peligrosas (TRANSCAT), en este caso, por la ronda del Litoral.

5.5. Alternativa 3: Quilificación del suelo actualmente destinado a cultivos como sistema de espacios libres – Parque estratégico (conexión verde) para el mantenimiento de los ecosistemas actuales

La Alternativa 3 responde esencialmente a las mismas motivaciones y objetivos que la Alternativa 2. De hecho, es una variante de ésta, donde se introduce alguna modificación que podríamos calificar como sustancial.

Recoge la misma edificabilidad y posición de los aprovechamientos urbanísticos que la Alternativa 2, y parte de la misma propuesta de clasificación del suelo si bien, introduciendo modificaciones que pueden considerarse como sustanciales.

Concretamente, en relación con la Alternativa 2, la Alternativa 3 plantea sustituir la propuesta de urbanización de un gran parque público metropolitano por la consolidación de un conector ecológico y ambiental bajo el régimen jurídico de un nuevo parque público (llamado Parque Estratégico) que tiene la función de garantizar y mejorar la conectividad del sistema de espacios libres con el pasillo fluvial biológico del río Llobregat, y hacerlo manteniendo los actuales ecosistemas.

Cabe recordar que esta zona forma parte de la delimitación del IBA 140 del Delta de Llobregat. Considerada como área de protección donde es necesario mantener sus características para proteger determinadas aves.

El Parque Estratégico de conexión verde tendrá pues la principal función de conexión del sector del PDU con el río, y afectará a alrededor de 24 Ha de suelo.

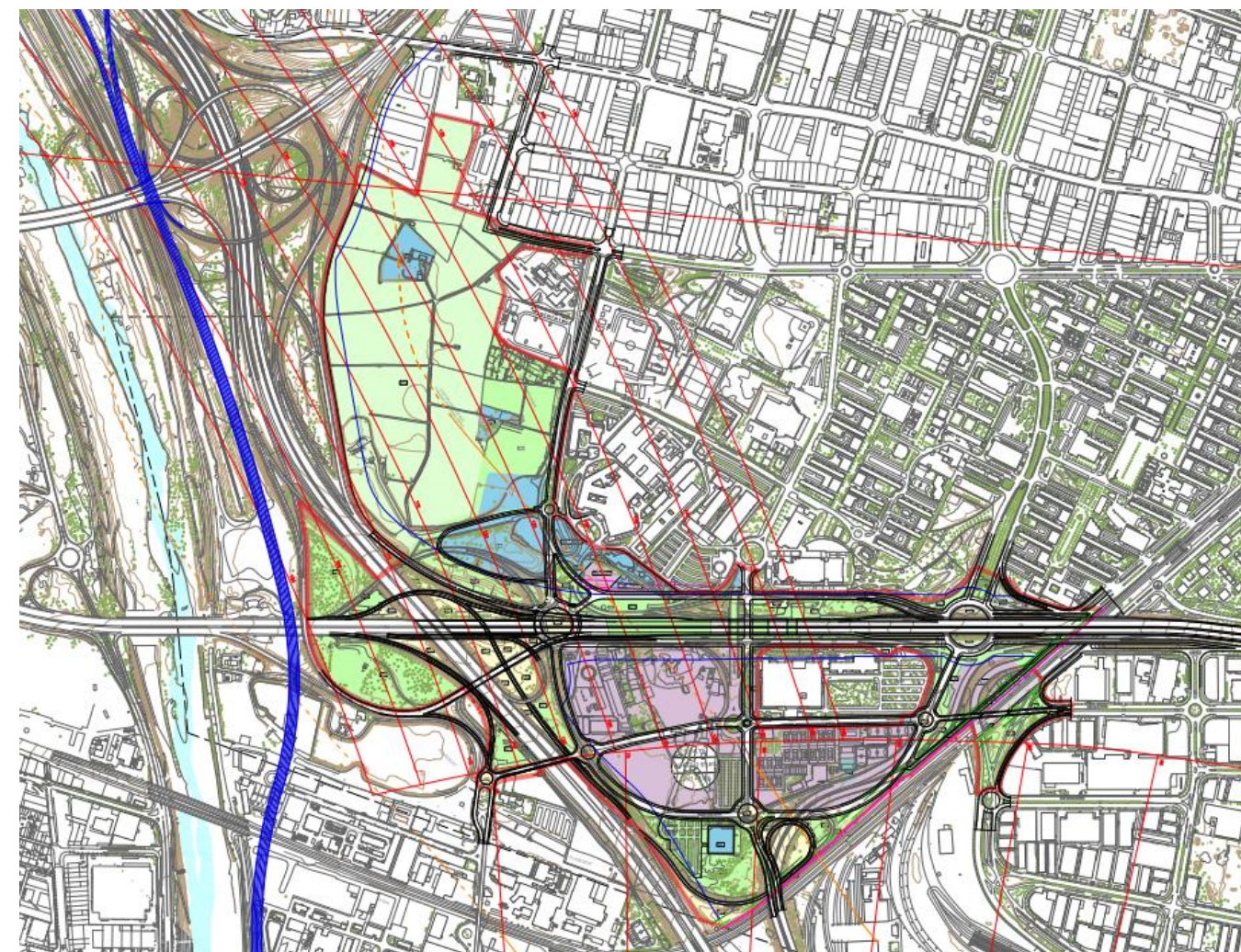
Cabe decir también que esta calificación es plenamente compatible con las limitaciones que establece la normativa vigente en materia de protección civil derivada del transporte de mercancías peligrosas (TRANSCAT) a la que se ha hecho referencia en la Alternativa 2.

Por otra parte, se configura un parque urbano de transición entre el recinto Hospitalario de Bellvitge y el referido Parque Estratégico, que dará frente a la calle de la Feixa Llarga y que viene a completar la ordenación de los suelos público por encima de la Granvia tocando con la nueva zona de equipamiento públicos que, en relación con la implantación vigente, se trasladan desde el lado sur de la propia Granvia para alejar del parque estratégico y de los cultivos, los suelos que concentran el aprovechamiento urbanístico.

Lógicamente, el suelo calificado como Parque Estratégico – conexión verde (código SV-2) que tiene vocación de corredor verde de conexión con el entorno del parque fluvial para garantizar los ecosistemas y preservar la diversidad de los hábitats actuales, se conforma y articula sobre la superficie de crecer legal de espacios libres dentro del PDU.

En este ámbito se sitúa el acuífero del Delta de Llobregat, la recarga de este se produce, entre otras causas, gracias a la infiltración del agua de lluvia hacia el acuífero. La conservación de los actuales ecosistemas garantiza la no impermeabilización de este ámbito y por tanto contribuye a la preservación del acuífero del Delta de Llobregat.

Tal y como se hace constar en el punto 6.6 *Justificación de reservas de suelo de cesión para espacios libres y equipamientos, la reserva mínima de espacios libres públicos*, de conformidad con los artículos 65.3 y 65.4 del TRLU, es de 95.129,34 m², mientras que el PDU califica 284.253,70 m² de estos usos a Parque Urbano (SV-1) y 243.651,69 m² como Parque Estratégico (SV-2).



5.6 Valoración de las alternativas

A la vista de las alternativas analizadas se considera la Alternativa 3 como la más favorable a los intereses públicos.

La apuesta por concentrar la mayor parte del aprovechamiento urbanístico en el lado sur de la Granvia, a diferencia de la Alternativa 1, comporta algunas ventajas que hay que tener en consideración.

Por un lado, se apuesta por concentrar la edificabilidad y alejarla de la zona que tiene mayor interés paisajístico y medioambiental.

Por otra parte, se propone la implantación de los aprovechamientos urbanísticos en los suelos más antropizados. Suelos que actualmente son productos sobrantes de la ocupación y traza de las grandes infraestructuras viarias existentes. La ordenación de éstos aporta gran valor y permite su utilización para la implantación de nuevos usos y actividades que aportan valor añadido.

En consecuencia, se considera, al igual que propone la Alternativa 2, que el traslado de edificabilidad del norte al sur de la Granvia, sumado a la permuta de la posición física de los equipamientos públicos, que pasan de su ubicación detrás del ICO en los terrenos colindantes con los cultivos de Cal Trabal, mejora las condiciones medioambientales del entorno.

Pero la diferencia más sustantiva entre las alternativas 2 y 3, es que esta última, a diferencia de la Alternativa 2, plantea la creación de un conector ambiental favoreciendo así, los aspectos medioambientales de la propuesta, la protección de la zona protegida de aves (IBA 140 del Delta del Llobregat) y una mayor capacidad para preservar la memoria del pasado agrícola de la ciudad.

Esta ordenación se completará con la incorporación de dos nuevas zonas verdes públicas, en el lado de poniente de la ronda del Litoral, sobre las que se trabajará para que se integren en el itinerario de peatones y bicicletas que conectará el parque estratégico con el corredor del río Llobregat y con los suelos que forman parte del Parc Agrari del Baix Llobregat.

6. Descripció de la proposta d'ordenació

6.1 La red viaria y la movilidad

La nueva estructura viaria resultante se articula en torno a la nueva Granvia, parcialmente deprimida y cubierta para convertirse en un nuevo paseo urbano verde, en superficie, organizador de las circulaciones de peatones, de bicicletas y de tráfico de vehículos pacificado.

La nueva movilidad es consecuencia de la racionalización de los enlaces previstos hasta ahora en el PGM, así como de una nueva relación entre los suelos del norte y del sur de la propia Granvia que permitirá nuevas sinergias entre los grandes equipamientos sanitarios, entre otros.

Los objetivos de la nueva red viaria son:

- Racionalizar la red viaria básica con el fin de mejorar la conectividad y al mismo tiempo simplificar los trazados. La reestructuración del conjunto pasa por proyectar itinerarios claros, lógicos y orientados a resolver los problemas históricos de aislamiento entre amplios sectores del término municipal. La continuidad de los principales ejes, un generoso dimensionado y unas intersecciones apoyadas por rotondas de diámetros suficientes, forman parte de los criterios básicos de la nueva implantación.
- Además de la transformación de la actual C-31 en una avenida urbana, la calle Ciències pasa a ser punto clave para la distribución del tráfico local, al situarse como eje paralelo a la Granvia, reforzando la función de sus laterales, lo que conlleva la simplificación y racionalización al máximo de los movimientos de circulación, reduciendo la superficie de suelo ocupada y minimizando los respectivos impactos visuales.
- Al mantener el espíritu de transformación del primer tramo de la Granvia, el proyecto pretende convertirla en una avenida capaz de articular ambas fachadas y de dar coherencia urbana a toda la parte sur del municipio mediante la cobertura parcial del trazado de la actual C-31 y creando un espacio común de uso público peatonal. El Plan comarcal de 1953 consideró la Granvia como un elemento articulador y los espacios adyacentes considerados como piezas constituyentes del desarrollo del territorio en Hospitalet de Llobregat. Desde el Plan General Metropolitano de 1976, los nudos viarios ocuparon un espacio desproporcionado otorgándole a la Granvia un carácter casi de autopista sin ningún tipo de integración urbana.
- Con la nueva ordenación, segregando la circulación central de comunicación de Barcelona con la periferia del continuo urbano, e integrando el tráfico pacificado en las vías laterales en superficie, se convierte la Granvia en un gran eje cívico con una calidad del espacio que beneficia la implantación de nuevas actividades.
- El PDU Biopol-Granvia comporta una nueva relación de la Granvia con Hospitalet de Llobregat y con su entorno más inmediato. Permite la continuidad de la calle de la Feixa Llarga atravesando la C-31, hacia el sur facilitando la permeabilidad del tejido urbano.
- Cumplimentar el papel de eje cívico de la nueva Granvia, con la continuidad este-oeste, de la calle Ciències y su vocación de dar respuesta al tráfico longitudinal de carácter local, favoreciendo la conexión, no sólo de la red urbana local de Hospitalet de Llobregat, sino del recinto ferial de Barcelona y de las actividades económicas implantadas en el entorno de la Plaza Europa, en dirección al Prat de Llobregat, por un lado, o hacia la zona logística de la Zona Franca de Barcelona.
- En la misma lógica de recosido norte-sur, se consolida la conexión y prolongación de la rambla de la Marina, así como el eje de la avenida de la Mare de Déu de Bellvitge y el camino de Pau Redó que atraviesa la Granvia en superficie.

Por otra parte, la nueva ordenación permitirá la implantación de una red de carril bici que deberá integrarse dentro de la red ciclable metropolitana recogida en el Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana

de Barcelona, así como en el circuito “Ronda Verda” promovido por el Consejo Comarcal del Barcelonés (ahora Área Metropolitana de Barcelona).

La red de carril bici aprovechará el nuevo parque lineal verde que resultará de la transformación de la Granvia como elemento estructurante. Esta comunicación lineal unirá los espacios cívicos que van confluyendo en la Granvia, como son la rambla de la Marina, el Parque de Bellvitge y el espacio agrícola de Cal Trabal, hasta el corredor fluvial del río Llobregat y su red de circuitos ciclables, conectando en su recorrido, todos los equipamientos y suelos de nuevas actividades que resultan de la nueva ordenación urbanística del PDU Biopol-Granvia.

6.2. La ordenación de los espacios libres. El conector ambiental y paisajístico y el sistema de parques y jardines urbanos

El nuevo PDU Biopol-Granvia propone una ordenación más racional de los espacios libres que la recogida en el PGM de 1976.

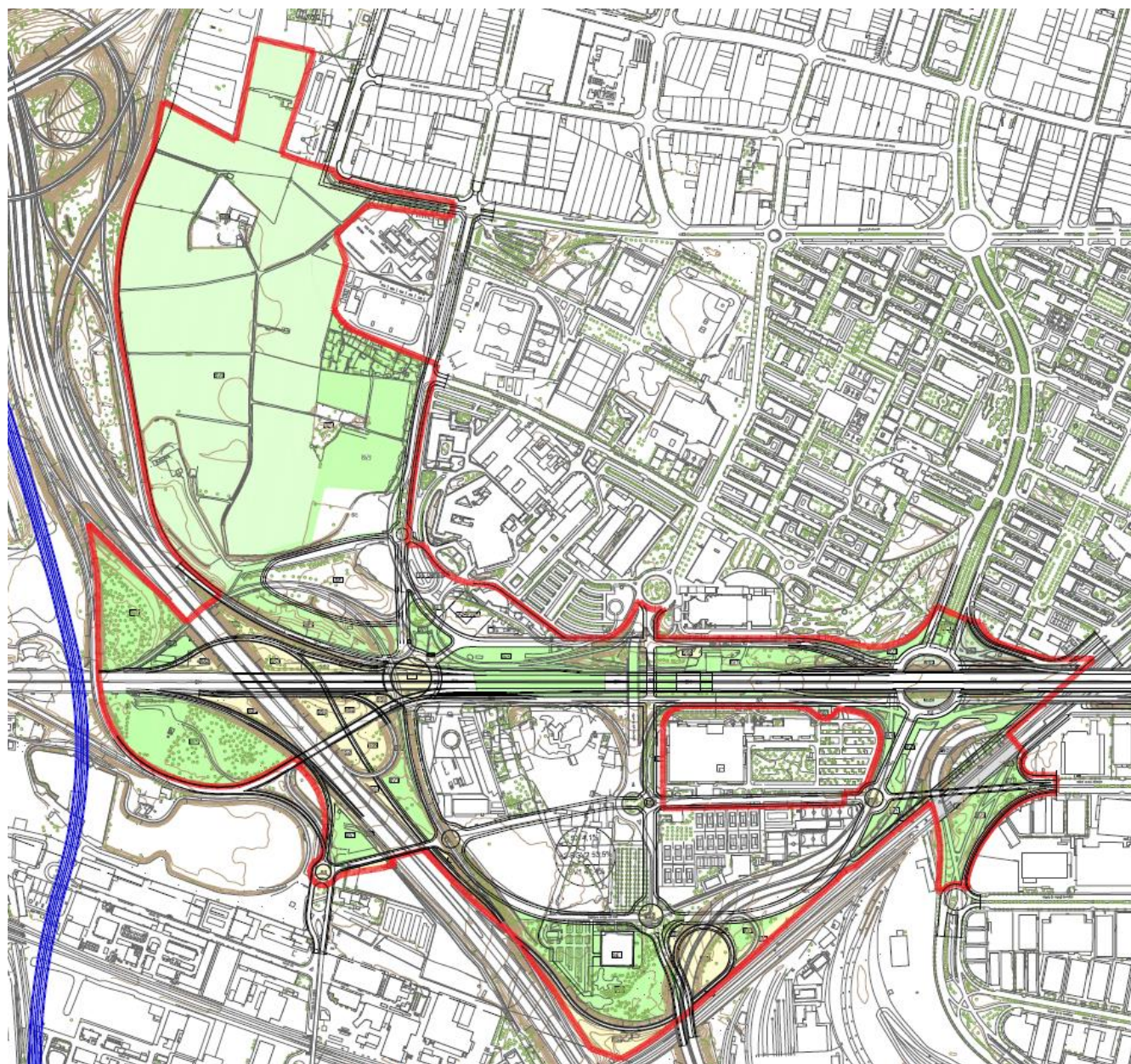
Buena parte de los suelos destinados a espacios libres del PGM de 1976, con la calificación de 6c (parques y jardines urbanos actuales y de nueva creación de ámbito metropolitano) formaban parte del suelo urbanizable no delimitado (no programado de acuerdo con la clasificación de 1976), por tanto, reservas de suelo destinadas a la ampliación del verde público.

Por otra parte, en el mismo PGM de 1976 se prevé también una importante superficie de suelo libre, calificada como protección de sistema viario (clave 9), rodeada por el trazado de las infraestructuras viarias existentes, que con la nueva ordenación y racionalización de la red viaria del PDU Biopol-Granvia, se liberan y transforman en nuevos suelos que amplían el sistema de espacios libres que propone el plan director urbanístico.

Así, el PDU Biopol-Granvia, con la transformación propuesta, plantea una nueva ordenación del sistema de espacios libres que se conectarán con el corredor fluvial del Llobregat y que se conformará principalmente por los suelos destinados a parques y jardines urbanos destinados al disfrute y descanso ciudadano, espacios libres que resultan de los nudos viarios que se convierten en accesibles y toman un nuevo papel en la conexión de la ciudad con el río, y suelos donde se desarrollan los actuales usos agrícolas en torno a las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou .

En este sentido, el PDU Biopol-Granvia pretende mantener la actual área, donde se desarrollan los cultivos, del entorno de Cal Trabal, configurada como parque estratégico SV-2, como una pieza primordial para preservar, no sólo la memoria agrícola de lo que fue el paisaje preponderante de la Marina de Hospitalet de Llobregat, sino para mantener los ecosistemas existentes que garantizan la supervivencia de la avifauna característica del entorno. Se trata de un corredor ecológico de mucha importancia por sus valores medioambientales y para favorecer el mantenimiento del acuífero subterráneo que valoriza estos suelos.

Hay que hacer constar que los suelos que el PDU Biopol-Granvia califica como parque estratégico SV-2, que están caracterizados actualmente por su naturaleza de espacios periurbanos, periféricos de la ciudad, y por la propia presión urbanística de la misma, son suelos claves en las estrategias presentes y futuras para preservar los valores medioambientales y desempeñan un papel esencial, desde una óptica superior de planeamiento territorial, reconocido en el marco de la Ley 3/2019 de 17 de junio que es aquella que se desarrolla en las zonas periféricas de la ciudad y que se encuentra sometida a una fuerte presión urbanística y/o inestabilidad por las perspectivas de uso del suelo, y donde se producen alimentos y/o productos forestales fruto de actividades profesionales, más que constituirse en valores sociales y culturales.



Ordenación de los espacios libres. Fuente: Elaboración propia sobre cartografía

El entorno de Cal Trabal, es un elemento sustantivo en la identidad de la ciudad, coadyuvante a preservar la historia y los saberes desarrollados a través de un proceso que se prolongó en el tiempo de coevolución entre los sistemas agrarios y los urbanos. Además, actúa de pulmón verde y enriquece su calidad ambiental.

Estos espacios periurbanos constituyen zonas que globalmente pueden actuar como elementos conectores entre espacios abiertos y como separadores entre distintos espacios urbanizados. En este caso, el espacio de Cal Trabal, que se constituye como parque estratégico SV-2, funcionará como conector entre el verde urbano y el corredor fluvial del río Llobregat, al tiempo que integra el valor patrimonial de las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou dentro del patrimonio inmaterial (ineludible de la imagen y la identidad de la ciudad), que requiere que se conserve y transmita a las generaciones futuras.

Todo esto, sin perjuicio de su contribución a la biodiversidad en el marco, como ya se ha referido anteriormente, entre otros, la inclusión de estos suelos dentro de la delimitación del IBA 140.

Por otra parte, y también en cuanto a la ordenación de los espacios libres, juega un papel importante, en la nueva ordenación, el parque lineal de la Granvia que además de dar continuidad al paseo verde ya construido en la fase anterior de transformación de la Granvia, irá recogiendo los itinerarios cívicos que confluyen (tanto

la rambla de la Marina como el futuro paseo que resultará del soterramiento de las vías de cercanías) conduciendo todos los recorridos hasta el corredor fluvial del río.

Tal y como se puede apreciar en la imagen adjunta, este parque lineal, el nuevo parque de la Feixa Llarga y el parque estratégico de Cal Trabal se constituyen en una verdadera puerta de conexión con el río Llobregat. Toman aquí especial importancia las dos piezas verdes situadas a ambos lados de la Granvia y a poniente de la ronda del Litoral, como partes del corredor verde hasta el río y como elementos naturalizados que deben entrar en relación con los espacios externos pero adyacentes del PDU, como son los suelos de influencia de la balsa de laminación de la ACA, que deberían formar parte de la estrategia de naturalización del entorno fluvial del Llobregat.

Complementariamente, se prevé que los espacios no edificados en torno a las edificaciones se constituyan como verdaderos espacios de relación entre las mismas construcciones y con el resto del entorno, en especial en lo que se refiere a las conexiones con los equipamientos y los espacios libres. En este sentido, se pone énfasis en la necesidad del vínculo entre el acceso al Hospital de Bellvitge y los nuevos centros de actividad que permitan fomentar sus interdependencias, y con el entorno de Cal Trabal, de forma que los espacios privados, pero de uso público (entre edificaciones) amplíen la posibilidad de accesos y visuales hacia los espacios libres y sean permeables desde el paseo-corredor verde. La consideración de estos aspectos mejorará la calidad del espacio privado integrándolo plenamente en la ciudad.

6.3. Los equipamientos y servicios públicos

En torno al ámbito del Plan, se sitúan los dos grandes hospitales, Bellvitge, que también es universitario y centro de investigación, y Duran i Reynals del Instituto Catalán de Oncología, localizados a pocos cientos de metros, uno del otro, que generan una sinergia apta para potenciar este territorio como polo sanitario-asistencial, educativo y de conocimiento. El PDU Biopol-Granvia está centrado en aprovechar estas sinergias ampliándolas con la creación del clúster de biomedicina con nuevas instalaciones que acojan actividades avanzadas en el campo de la salud con investigación biomédica y biotecnológica tanto de los hospitales como de la universidad y los departamentos de investigación y desarrollo de empresas del sector sanitario y/u otros complementarios.

De acuerdo con la planificación del Servicio Catalán de la Salud y la Universidad, tanto el centro hospitalario de Bellvitge, como el Hospital Duran i Reynals han emprendido proyectos de mejora y ampliación de sus instalaciones. Varios proyectos ya se están llevando a cabo en relación con la mejora y ampliación de los equipamientos actuales situados en esta área: el Hospital Universitario de Bellvitge, el Instituto Catalán de Oncología, el Instituto de Diagnóstico por la Imagen, el Instituto de Investigación Oncológica, el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge, la Facultad de Medicina-Odontología y Enfermería.

Sin embargo, el desarrollo de futuras nuevas instalaciones para actividades empresariales en el campo de la salud, requieren el encaje urbanístico del PDU Biopol-Granvia que va más allá del planeamiento vigente con un necesario tratamiento integral dentro de la transformación de la Granvia. Por ello, el Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat ya formalizó un Plan especial de ordenación de usos y edificabilidad en el ámbito del entorno del Duran i Reynals, de poco más de 55.000 m², aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo en diciembre de 2009 y la modificación del PGM del Campus de las ciencias de la salud de Bellvitge en 2010.

En este sentido, las propuestas del nuevo PDU Biopol-Granvia se adecúan a las previsiones de ambos hospitales y excluyen o ajustan los límites de los desarrollos ya aprobados. Sin embargo, teniendo en cuenta la importancia de las intervenciones y su resultado para con las nuevas fachadas de la Granvia, el Plan propone compatibilizar la composición, posición y ordenación de las nuevas edificaciones en coordinación a las propuestas por los planeamientos aprobados y las preexistencias.

El Hospital de Bellvitge dispone de la posibilidad de crecimiento adicional a la que ya tiene en marcha en terrenos situados en el norte de la Granvia, complementarios al conjunto existente.

El Hospital Duran i Reynals tiene opciones de ampliar sus instalaciones en terrenos situados paralelos a la Granvia, en continuidad con las edificaciones existentes, así como en las manzanas de nueva creación ubicadas entre sí y las vías ferroviarias que propone este PDU Biopol-Granvia.

Al mismo tiempo, la propuesta ofrece espacios suficientes complementarios para cumplir las expectativas de ampliar, aún más, ambos hospitales, y lo suficientemente flexibles para dar diferentes opciones a la hora de gestionar los diferentes planes urbanísticos que todavía no se han desarrollado.

En cuanto a los equipamientos y dotaciones existentes (el nuevo plan director urbanístico reconoce las preexistencias), éstos se identifican en los planos de ordenación de las distintas alternativas propuestas y, especialmente, en la alternativa escogida. Estos son los siguientes:

- **Tanatorio Granvia:** Este equipamiento comunitario comprende el edificio destinado a tanatorio, con las salas de velatorio y ceremonias, así como sus anexos destinados a crematorio y aparcamiento de vehículos.

Su localización dentro de la parte interior de la zona verde viene dada en el PE de ordenación del sector delimitado por la Granvia y los accesos al cinturón del litoral, aprobado definitivamente en 1992. En este documento se justifica su emplazamiento por razón de la buena comunicación vial, la proximidad al transporte público (metro y autobús) y a los servicios hospitalarios del entorno.

- **Equipamiento deportivo y recreativo** del camino de Cal Pau Redó: comprende el Club municipal de tenis, instalaciones de fútbol sala, piscinas y usos de restauración y recreativos complementarios.

En el mismo PE de ordenación del sector delimitado por la Granvia y los accesos al cinturón del litoral-, aprobado definitivamente en 1992, es donde se adecúan y adquieren las instalaciones del Tenis Granvia por parte de la administración.

Cabe decir que, con la nueva ordenación propuesta por el PDU Biopol-Granvia, una parte sustancial de estos suelos de equipamientos (concretamente donde se ubican las instalaciones actuales del Club Municipal de Tenis) se trasladan a los terrenos situados sobre la Granvia, dando frente a la calle de la Feixa Llarga, para concentrar el aprovechamiento urbanístico, previsto inicialmente por encima de la C-31 en estos suelos situados en la fachada sureste del Hospital Duran i Reynals.

- Los equipamientos confrontados con el Hospital de Bellvitge que son titularidad de la Generalitat de Catalunya.

El PDU Biopol-Granvia también determinará la ampliación de equipamientos comunitarios y dotaciones de carácter local.

- Se incluyen las masías de Cal Trabal y Cal Masover Nou como equipamientos de soporte y potenciación del espacio libre de valor agrícola.

Se propone también la calificación, como equipamientos, del suelo que rodea a las propias masías para atender su funcionalidad e incluso sus ampliaciones si se considerase necesario en su plan funcional. Estos suelos se obtendrán, por la Administración actuante, como parte de las cesiones gratuitas de sistemas en tanto que los edificios pasarán a ser de titularidad pública en virtud de los instrumentos de gestión urbanística correspondientes. Por último, como ya se ha referido en este mismo documento, la rehabilitación de estas masías correrá a cargo del 15% de aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria.

Hay que referirse también a la **Subcentral eléctrica:** Se prevé un nuevo espacio destinado a servicios técnicos (clave 4) en el lado mar de la Granvia detrás del Hospital Duran i Reynals. Los criterios constructivos de la que deberán regir la integración paisajística en el entorno urbano edificado mediante una envoltura construida que blinde las instalaciones y sus efectos sobre la calidad ambiental exterior.

En relación con las redes básicas de servicios:

Por un lado, **las redes eléctricas** entre las que cabe distinguir entre las redes aéreas y las enterradas.

Las líneas aéreas existentes que discurren por encima del suelo que actualmente se destina a cultivos son, por un lado, las líneas L/E 220 kV Hospitalet-Viladecans y la L/E 220 kV Hospitalet-Nudo Viario, titularidad de Red Eléctrica de España (REE), y por otra parte, las redes de 110kV, 45 kV y 25kV que existen en el entorno de Cal Trabal que son titularidad de Endesa.

Por otra parte, el PDU Biopol-Granvia deberá desviar la línea soterrada de transporte de energía eléctrica a 220 kV, Hospitalet-Motors que se afectará por el soterramiento de la C-31, y que deberá integrarse en la ordenación urbanística de forma consensuada con su titular, Red Eléctrica de España (REE). Asimismo, las redes existentes en la calle Feixa Llarga, en el lateral de la C-31 y las que circulan internamientos en la parte del ámbito situado al sur de la Granvia (titularidad de Endesa) también habrá que desviarlas y en algún caso enterrarlas adaptándolas a las condiciones de la urbanización del ámbito.

En relación con la red básica de distribución eléctrica se prevé que la demanda de consumo eléctrico en el ámbito del PDU deberá ser suministrada desde las actuales subestaciones eléctricas SE Hospitalet y SE Llobregat, junto con una nueva subestación que se prevé situar en el lado mar de la Granvia detrás del Hospital Duran i Reynals

La conexión de la red de Media Tensión se consensuará con la compañía suministradora mediante los documentos de planeamiento y/o urbanización necesarios.

Se propondrán anillas de distribución, que permitirán garantizar la distribución por todas las parcelas a desarrollar y que se adaptará al ritmo de la propia implantación de la urbanización.

El tendido de los cables se ejecutará directamente en el terreno bajo la zanja prevista. El trazado de las líneas irá preferiblemente bajo acera y paralelo a los viales existentes o proyectados y se definirá con posterioridad en el correspondiente proyecto constructivo.

A partir del anillo de distribución de media tensión, se alimentarán los diferentes centros de transformación que darán suministro eléctrico a los centros de bombeo, cuadros de alumbrado público, otros elementos públicos, edificios y equipamientos.

Mediante los centros de transformación se conmutará la media tensión en baja tensión. De esta forma se permite al usuario final poder hacer uso de la energía por consumo propio. Según el nuevo Reglamento de Baja Tensión (842/2002) se han previsto una serie de potencias por parcela a partir de los distintos usos definidos en el planeamiento.

La potencia de suministro deberá calcularse de acuerdo con los siguientes parámetros:

- Zona de aprovechamiento urbanístico: 100 W/m²
- Zonas de cesiones y equipamientos: 100 W/m², instalaciones
- Zona espacios libres: 2 W/m², superficie
- Vialidad: 2 W/m², superficie de vial o potencia real instalada

Se prevé que las parcelas tengan un suministro principalmente en Media Tensión, previendo que se dotará en Baja Tensión a las parcelas con una potencia inferior a 100 kW. Se prevé que los centros de transformación se integren en el interior de los edificios, o en todo caso integrados en el espacio público.

Para diseñar la red de suministro eléctrico habrá que tener en cuenta las distintas prescripciones técnicas de las compañías suministradoras del territorio.

Los materiales utilizados cumplirán el Reglamento vigente de BT de 2 de agosto de 2002 y las Normas Técnicas Particulares de octubre de 2006 de la compañía suministradora, aprobadas por la Dirección General de Energía y Minas.

La red de saneamiento viene condicionada por las infraestructuras hidráulicas presentes en el ámbito. Así debe considerarse que una parte de los viales que limitan al sector ya tienen redes existentes, todas ellas de carácter unitario.

Por otro lado, existen los grandes colectores que atraviesan el ámbito, siendo en sentido mar-montaña, el colector de la Riera de la Creu, que pasa por el nudo de Marina y el colector del Vall del Poble. Este último ya es objeto de desvío por las obras de soterramiento de la C-31, contempladas en el Proyecto constructivo de la nueva Granvia entre la rambla de la Marina y el río Llobregat, en Hospitalet de Llobregat.

En sentido transversal nos encontramos con el colector Interceptor de la Zona Franca (IZF), que intercepta las aguas pluviales de los anteriores y las conduce al Río Llobregat a través de la balsa de laminación construida a su lado. Estos grandes colectores son los puntos de vertido de la red proyectada para drenar el ámbito de proyecto. Se debe tener en cuenta que los colectores de la Riera de la Creu y del Vall del Poble tienen carácter unitario. Pero que el IZF sólo trae aguas pluviales desde su intersección con el del Vall del Poble. Las aguas residuales se separan por varios aliviaderos y sistemas de compuertas de manera que siguen su recorrido hacia la Zona Franca a través de la continuación de los colectores Riera de la Creu y Vall del Poble, aguas abajo del IZF.

Dado que la configuración del terreno es muy llana, los colectores de la red deberán tener pendientes longitudinales muy bajas y se definirán con materiales plásticos para aumentar su capacidad, planteando en algún punto la posibilidad de utilizar estaciones de bombeo. Así, los colectores de diámetros inferiores de Ø1200 mm se contemplan con polietileno de alta densidad y los superiores con poliéster reforzados con fibra de vidrio.

El dimensionamiento definitivo de los tubos queda pendiente de los cálculos del proyecto de urbanización, en los que se tendrá en cuenta que la limitación de velocidad no sea superior a 6m/s en régimen de aguas pluviales y unitarios, y en residuales la velocidad estará comprendida entre 3m /sy 0,6 m/s.

Respecto a la generación de las aguas pluviales, no se prevé un incremento de la escorrentía debido a que actualmente existen implantados usos que suponen una impermeabilización del suelo, pero el proyecto de urbanización definirá todas las medidas para disminuir la escorrentía superficial.

Respecto a las aguas residuales, se prevé seguir las recomendaciones de la ACA para estimar los cálculos de las aguas residuales generadas y que son:

- 3 habitantes por vivienda
- 200 litros/persona día
- 150 habitantes equivalentes por hectárea urbanizada de suelo industrial
- 50 habitantes equivalentes por hectárea urbanizada de suelo terciario.

Se estima que el caudal generado vaya destinado a la depuradora de El Prat de Llobregat que se encuentra alrededor del 77% de su capacidad y se prevé que tenga capacidad para asumir estos caudales generados.

El Proyecto de urbanización que se desarrollará más adelante fijará la solución definitiva y estimará los gastos asociados a las infraestructuras de saneamiento o ampliar los ya existentes teniendo como modelo de referencia la adecuación prevista dentro del Programa de Saneamiento de aguas residuales Urbanas 2005 (PSARU), de la Agencia Catalana del Agua.

Por lo que respecta a **la red de agua potable**, la demanda de consumo de agua potable se calculará de acuerdo con los siguientes criterios:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Actividad terciaria económica | 4l/m²día y factor punta 3 |
| - Actividad terciaria comercial | 4l/m²día y factor punta 3 |
| - Actividad hotelera (factor 0,8) | 1000l/hab/día y factor punta 5 |
| - Equipamiento de nueva creación | 4l/m²día y factor punta 3 |

Hidrantes:

- 2 horas de funcionamiento en continuo 2 bocas de hidrante
- Caudal de un hidrante=1000 l/min
- Presión mínima de 10 mca

La propuesta de la nueva red de distribución será concretada en el correspondiente proyecto de urbanización. Se propondrá una red de distribución mixta con tramos de red ramificada y tramos de red reticulada que será definida conjuntamente con la compañía distribuidora.

Respecto a las redes existentes afectadas tanto por la nueva ordenación como el soterramiento de la C-31, se afecta a la actual tubería de transporte de ø800 que discurre por la calle Feixa Llarga y que cruza la C-31 para dar servicio a la Zona Franca. También se afecta a la red de distribución de ø300 que circula actualmente paralelo a la C-31.

Estas redes afectadas han definido sus desplazamientos en el "Proyecto constructivo de la nueva Granvia entre la rambla de la Marina y el río Llobregat, en Hospitalet de Llobregat" de forma consensuada con la compañía.

También se dispondrán, en el proyecto de urbanización, las bocas de hidrantes de incendios por la seguridad, de acuerdo con lo que establece la normativa vigente. Se prevé que los hidrantes se emplazarán en la vía pública o espacios de accesibilidad equivalente para vehículos de bomberos y una distancia suficiente para que cualquier punto de fachada esté a una distancia inferior a 100 metros.

Para reducir el consumo de agua de las zonas verdes y los espacios públicos será necesario considerar que el agua empleada para el sistema de riego de estos espacios sea, prioritariamente, agua pluvial almacenada, de aguas regeneradas, de aguas freáticas, o en su defecto, utilizar las aguas del Canal de la Infanta dado que actualmente ya dan servicio a los terrenos de Cal Trabal, dejando en último término utilizar el agua proveniente de la red de abastecimiento.

En relación con **las Telecomunicaciones**, El municipio de Hospitalet está adherido o consorciado al Consorcio Local por las Administraciones Locales de Cataluña para actuar de forma coordinada y unitaria, ante el desarrollo de las redes de servicios y los servicios de telecomunicaciones, así como en aplicación de las TIC.

En este sentido, la red se diseñará de acuerdo con las instrucciones técnicas de diseño y constructivas propuestas por la Secretaría de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información. La red propuesta deberá tener en cuenta las necesidades de las compañías de telecomunicaciones, siempre con unos criterios de diseño que faciliten el acceso a los distintos operadores de servicios para fomentar la competitividad del mercado, mejorando los servicios y contenidos a ofrecer a los usuarios finales.

Ante la necesidad de dotar de un servicio de control, telefonía básica, servicios de banda ancha y prever un paso para posibilitar el servicio de telecomunicaciones por cable en todas las parcelas de esta urbanización, se diseñará una infraestructura de conductos de canalización enterrada como red troncal.

En cuanto a la **red de distribución de gas natural**, el desarrollo de la red será a través de unas anillas que conecte con la red existente.

Tanto en los gasoductos como en las redes de distribución, las tuberías se colocarán a un metro de profundidad sobre la generatriz superior del tubo. Esta hondura es suficiente para soportar vibraciones y esfuerzos que puedan producirse sobre la superficie del terreno. Además, será necesario instalar protecciones adicionales en todos los puntos especiales (cruce de cauces, viales, etc.) en los que puedan producirse esfuerzos o vibraciones superiores a los normales, de forma que las medidas adoptadas contrarresten los efectos que de tal circunstancia pueda derivarse.

El diseño de la instalación se efectuará de acuerdo con los criterios y asesoramiento de la compañía suministradora GAS NATURAL.

En relación con la **red de alumbrado público** se prevé adaptar las redes existentes de transporte y distribución afectadas por la nueva ordenación propuesta.

Se prevé que los circuitos de alumbrado público estén conectados a uno o varios cuadros de mando ubicados en unas zonas de máxima centralidad, de forma que se asegure la menor caída de tensión de las líneas de alumbrado.

Se garantizará en todo momento un nivel de alumbrado siguiendo la normativa ambiental vigente.

Para los viales de tráfico rodado se apostará por una disposición bilateral de columnas con luminaria cerrada, de acuerdo con las dimensiones de la sección de calle. Para los viales de prioridad invertida se propondrá una disposición alineada de columnas con proyectores, a concretar por los proyectos constructivos.

La **red de riego público** estará condicionada a la distribución de los árboles.

Así, la red viaria se dotará de arbolado de alineación donde las aceras tengan un ancho mínimo de 3m. Para el riego de los árboles situados en el vial se preverá una red de goteo con tubos de diámetro Ø25mm PEBD de 10 atm de presión que discurrirá por los alcorques. Se prevé regar las zonas verdes con bocas de riego. La definición de la red se desarrollará con el proyecto de urbanización. Se tendrá en cuenta la elección de las especies arbóreas adecuadas a la climatología de Hospitalet y se consensuará con los servicios técnicos municipales.

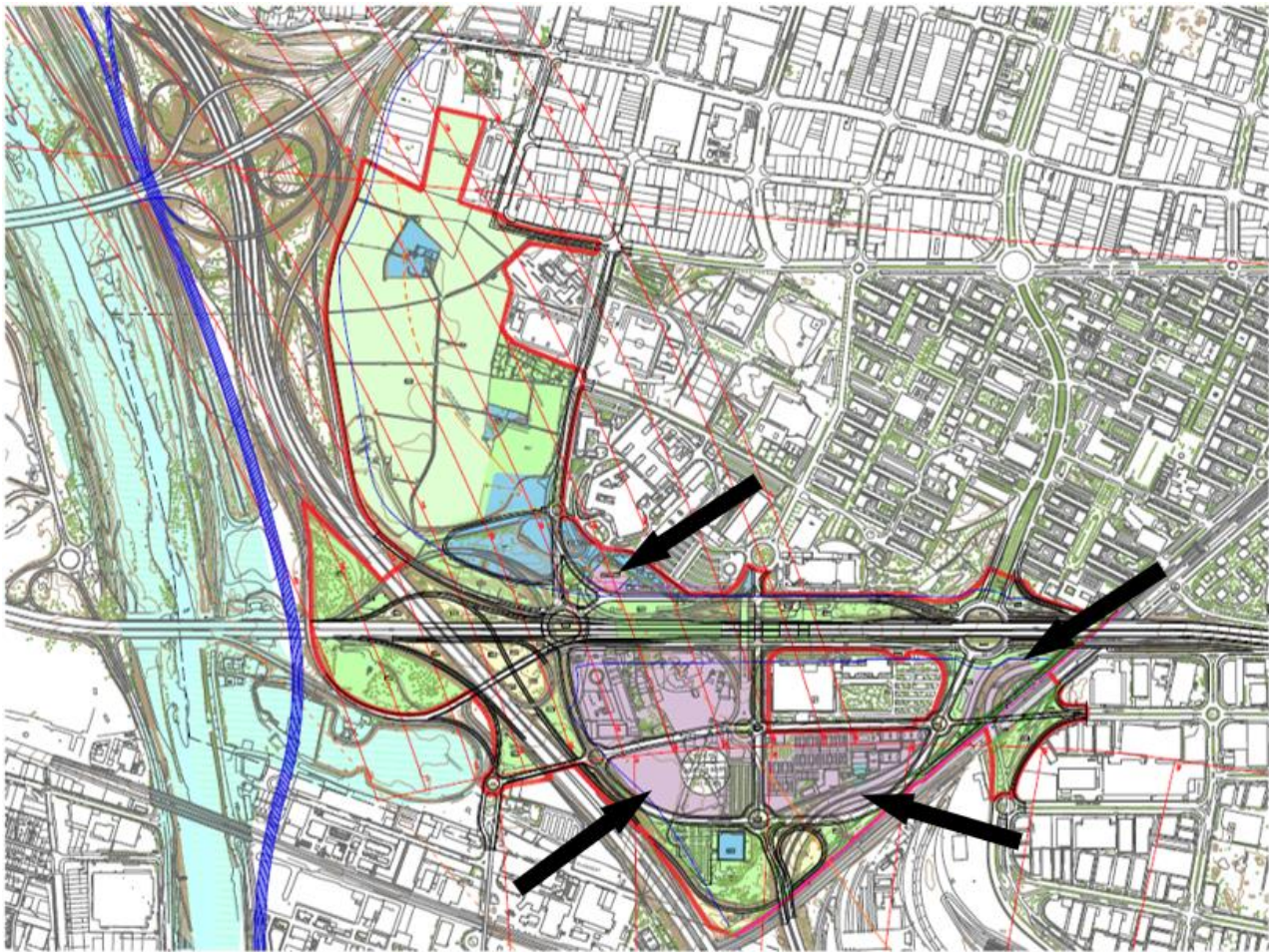
Para dar servicio a las zonas verdes y a los espacios públicos habrá que considerar que el agua empleada para el sistema de riego de estos espacios provenga prioritariamente, de agua pluvial almacenada, de aguas regeneradas, de aguas freáticas, o en su defecto utilizar las aguas del Canal de La Infanta dado que actualmente ya dan servicio a los terrenos de Cal Trabal, siendo en último término la posibilidad de utilizar el agua proveniente de la red de abastecimiento.

6.4. La ordenación de la edificación. Usos y aprovechamiento urbanístico

La propuesta de ordenación del nuevo PDU Biopol-Granvia pone en valor el mantenimiento de los espacios libres en torno a Cal Trabal y Cal Masover Nou.

Una de las directrices del plan, que acompaña a las principales motivaciones tractoras (creación del clúster de biomedicina y generación de un nuevo polo de actividad económica en una posición geográfica estratégica y con un significativo impacto económico sobre el PIB de Cataluña), es la de conectar los itinerarios verdes de la ciudad, así como los espacios libres del entorno de Cal Trabal con el pasillo fluvial ecológico del río Llobregat.

Esta idea, aconseja concentrar los aprovechamientos urbanísticos de nueva implantación, en el sureste del ámbito, en el entorno de la Granvia que aparece precisamente como la zona más antropizada y donde los valores medioambientales están menos presentes, a los efectos de preservar y potenciar la gran pieza de espacios libres ubicada en la parte noroeste del propio ámbito (ver imagen siguiente donde se señalan las ubicaciones de las zonas con aprovechamiento urbanístico).



Ordenación de las edificaciones. Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google earth

Se prevé que las edificaciones se dispongan mayoritariamente, como ya se ha dicho, en la vertiente sur de la Granvia, conformando un nuevo polo de actividad económica y configurando una nueva red urbana que da respuesta a la relación entre la Zona Franca, la calle Ciencias y los accesos a la Granvia desde las principales vías de comunicación.

La nueva edificabilidad abarca el equipamiento sanitario del Instituto Catalán de Oncología y conforma carácter propio al final de la Granvia configurándose como una verdadera entrada en el continuo urbano de Barcelona.

Al otro lado de la C-31, se ubica una pieza edificable que tiene voluntad de constituirse como hito singular de la entrada a la gran ciudad.

Está previsto que en el frente de la Granvia se puedan implantar las edificaciones de mayor altura, siempre adecuadas a las servidumbres aeronáuticas a las que ya hemos hecho referencia anteriormente, mientras que conforme se vayan alejando de la misma, las edificaciones vayan reduciendo también su altura.

Así pues, el desarrollo de las futuras edificaciones comportará la definición de una nueva fachada a la Granvia y el establecimiento de relaciones entre ambos lados de esta, tanto a nivel de comunicaciones viarias, peatones, bicicletas, etc., como de sociales, a través de los espacios libres nuevos que provocan y la atracción de actividad que los usos propuestos generarán.

Es evidente que la posición de las edificaciones es uno de los elementos esenciales en la ordenación, dada la situación estratégica de las mismas en la intersección de la Granvia y la Ronda del Litoral, convirtiéndose, como ya hemos señalado, en puerta de entrada a las dos ciudades más pobladas del área metropolitana: Hospitalet de Llobregat y Barcelona. Por tanto, se convertirán en referencia y representación de ambas y por extensión, del conjunto del área metropolitana y de la capitalidad catalana.

Se establece un índice de edificabilidad bruta a aplicar de 0,70 m²st/m²sl que garantiza la viabilidad económica de los desarrollos del nuevo PDU Biopol-Granvia.

El tipo de ordenación previsto es el de volumetría específica.

Para facilitar la gestión urbanística del PDU, en el seno de la redacción del planeamiento urbanístico, se podrán delimitar planes de mejora urbana que concreten las volumetrías finalistas y permitan el desarrollo urbanístico independiente manteniendo la coherencia del conjunto.

Teniendo en cuenta el techo planteado, las edificaciones en altura serán como máximo de 24 plantas, lo que significa una altura aproximada de 90m, acondicionada en la parte sur, la más lejana del eje de la Granvia, a las restricciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas que establecen límites de entre 74-80m. Sólo puntualmente, en el frente a la Granvia, se admite alcanzar la altura de 105m (aproximadamente 29 plantas) para posibilitar una configuración y composición edificatoria en relación con los edificios del entorno, en especial con el Hotel Hesperia, y la propia singularidad de la ubicación.

Por lo que se refiere a los usos que se implantarán, éstos responden a las motivaciones tractoras de este nuevo PDU Biopol-Granvia.

Serán aquellos usos que tienen que ver con la creación de un clúster de empresas en torno a la actividad biomédica y de las ciencias de la salud, así como aquellos vinculados a la generación de un nuevo polo de actividad económica en una posición geográficamente estratégica, sin perjuicio de todos aquellos que se consideran complementarios de los principales, que se concentran bajo la clave urbanística propia de los centros direccionales (11) que por el caso que nos ocupa tendrá la denominación 11BGV y que se detallan a continuación:

Zonas con aprovechamiento (A2-BGV Actividad económica)

- Usos relacionados con la implantación del nuevo clúster de biomedicina:
 - Actividades de investigación estudio biomédico
 - Actividades vinculadas a las ciencias de la salud (hospitales, clínicas, consultorios, laboratorios, centros de rehabilitación, equipamientos sanitario-asistenciales.
- Usos relacionados con la creación de un nuevo polo de actividad económica:
 - Actividades económicas (se incluye la actividad hotelera, en todas sus modalidades, con un límite del 13% del techo máximo, así como residencias de estudiantes con un límite del 5% del techo máximo)
 - Restauración y Comercial con un máximo del 10% del techo máximo.
 - Uso docente.
- No se admitirán los usos de vivienda y los industriales en categorías 3a, 4a, 5a y 6a (art. 287 PGM)

Sistemas

- | | |
|--|-----------|
| - Sistema ferroviario | (SF) |
| - Sistema de servicios técnicos | (ST) |
| - Sistema viario | (SX) |
| - Sistema viario/verde público | (SX/SV-1) |
| - Sistema de espacios libres - Parques urbanos | (SV-1) |
| - Sistema de espacios libres - Parque estratégico (conexión verde) | (SV-2) |
| - Sistema de equipamientos comunitarios y dotaciones | (SE) |
| - Protección de sistemas generales | (SS-1) |
| - Espacios libres vinculados a la protección de sistemas | (SS-2) |

6.5. Cuadro de superficies resultantes

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO	m² suelo
Sistema general	135.670,64
Suelo urbano no consolidado	840.911,29

CUALIFICACIONES URBANÍSTICAS

SISTEMAS (Sobre la superficie total del ámbito)			
Código	Calificación	m² suelo	%
SF	Ferrovioario	4.698,20	0,5%
ST	Servicios técnicos	1.218,07	0,1%
SX	Viario	201.920,01	20,7%
SV-1	Espacios libres – Parque urbano	284.253,70 *	29,1%
SV-2	Espacios libres – Parque estratégico (conexión verde)	243.651,69	24,9%
SE	Equipamientos comunitarios y dotaciones	64.773,87	6,6%
SS-1	Protección de sistemas generales	1.505,77	0,2%
SS-2	Espacios libres vinculados a la protección de sistemas	80.468,63	8,2%
Total Sistemas (Sobre la superficie total del ámbito)		882.489,94	90,4%
ZONAS CON APROVECHAMIENTO (Sobre la superficie total del ámbito)			
Código	Calificación	m² suelo	%
A2-BGV	Actividad económica Biopol-Granvia	94.091,99	9,6%
Total zonas		94.091,99	9,6%
Total suelo bruto		976.581,93	100,0%
Suelo computable a los efectos del cálculo de techo		793.493,08	
Coef edificabilidad (m²st / m²sòl computable)		0,70	
Total techo (m²st)		556.418	

6.6 Justificación de reservas de suelo de cesión para espacios libres y equipamientos

En cuanto a la reserva de espacios libres, cabe señalar, en primer lugar, que el PDU mantiene e incluso incrementa los suelos destinados al sistema de espacios libres dispuestos por el PGM.

Sistema de espacios libres		PGM	PDU	Diferencia
6	Parques urbanos	497.982,12 m² (50,99% del ámbito)	-----	-50,99%
SV-1	Parque urbano	-----	284.253,70 m² * (29,11% del ámbito)	+29,11%
SV-2	Parque estratégico	-----	243.651,69 m² (24,95% del ámbito)	+24,95%
Subtotal				+3,06%
SS-2	Espacios libres vinculados a la protección de sistemas	-----	80.468,63 m² (8,24% del ámbito)	+8,24%

(*) Suma de los espacios libres (SV-1) que no computa a efectos de aprovechamiento urbanístico (12.510,00m2+20.665,38m2), más el suelo destinado a cesión de sistemas de espacios libres (parque urbanos SV-1: 251.078,32 m2)

En el cómputo general, los espacios libres se incrementan (en relación con el PGM) en **110.391,90 m²** (que representan un **11,30%** de todo el ámbito), mientras que si nos fijamos estrictamente en el sistema de parques (urbanos y estratégico), el PDU propone un incremento de **29.923,27 m²** que representan un **3,06%** de la superficie del ámbito.

Cabe referirse también a las disposiciones legales relativas a la reserva de sistemas de espacios libres. En este sentido, los terrenos objeto de ordenación están clasificados como suelo urbanizable y suelo urbano, siendo de aplicación el artículo 100, apartados 1 y 3, del Texto refundido de la Ley de urbanismo. A continuación se justifica el cumplimiento de los artículos 65.3 y 65.4 del Texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU), que regulan las reservas mínimas de espacios libres y equipamientos en el planeamiento urbanístico en unos términos más restrictivos:

	Art.65.3 TRLU Art.65.4 TRLU	PDU
Espacios libres	Uso hotelero + residencias de estudiantes: 20m²s/100m²st Techo máx.: 100.320,90 m²st	20.064,18 m²s
	Resto de usos: 10% superficie del ámbito *	65.042,81 m²s
	Total	85.106,99 m²s 608.374,02 m²s

* Teniendo en cuenta que el techo edificable total del ámbito es de 556.418 m²st por un total de suelo computable de 793.493,08 m², por 100.320,90 m²st le corresponderían 143.065,00 m2 suelo computable, por tanto, al resto de usos le corresponde un suelo computable de 650.428 m2 y de esa superficie, el 10% debe ser destinado a espacios libres resultando 65.042,81 m².

A la vista de la tabla adjunta, se concluye que el PDU no sólo incrementa la reserva de espacios libres del PGM sino que también cumple, con creces, las reservas mínimas que establece el TRLU.

Es necesario poner de relieve que el estándar mínimo que establece el TRLU, como reserva de espacios libres públicos es de 85.106,99 m² de suelo (de acuerdo con la tabla anterior). Así pues, a la vista de que el PDU dispone una superficie de espacios libres públicos de 608.374,02 m² de suelo, resulta un creciete sobre el mínimo legal de 523.267,03m² de suelo destinado a sistema de espacios libres públicos, y es precisamente sobre éste, que se califican 243.651,69 m² para destinarlos a Parque estratégico (conexión verde) con el código SV-2, que identifica los suelos de sistemas de espacios libres con una clara función de corredores verdes en la conexión con el entorno del parque fluvial del río Llobregat.

Resulta también procedente recordar que, entre las reservas de espacios libres que establecía el PGM con la clave 6, se encuentran las superficies intersticiales de los nudos viarios (que este PDU trata de forma independiente al suelo destinado a parque urbano o parque estratégico).

De hecho, como ya se ha dicho anteriormente, el PDU plantea (sin contar con los espacios libres vinculados a las reservas de sistemas SS-2) un incremento de 29.923,27 m² de suelo en relación con los parques urbanos y en las zonas intersticiales de los nudos viarios que el PGM califica con la clave 6, lo que abunda aún más en el cumplimiento e incremento de la reserva de este sistema.

Pero, además, cabe recordar que en esta comparativa se ha contabilizado una importantísima porción de suelo (como clave 6 del PGM) que forma parte del suelo urbanizable no delimitado, es decir que en realidad se trata simplemente de una reserva de crecimiento sin la consideración jurídica de un suelo urbanizable acotado y absolutamente equiparable a un suelo no urbanizable. Dicho de otro modo, no se trata de una zona verde vigente, lo que sirve para profundizar en la confirmación de que este PDU incrementa claramente la reserva de espacios libres de cesión obligatoria.

En relación con la reserva de suelo por equipamientos, el PDU propone un incremento del suelo de cesión obligatoria para equipamientos de 5.065,65 m², lo que representa un 0,52% de la superficie del ámbito.

Sistema de equipamientos		PGM	PDU	Diferencia
7	Equipamientos comunitarios	59.708,22 m² (6,11% del ámbito)	-----	-6,11%
SE	Equipamientos comunitarios	-----	64.773,87 m² (6,63% del ámbito)	+6,63%
Subtotal				+0,52%

Por otra parte, en relación con los estándares mínimos que dispone el TRLU, el artículo 65.4 establece que se deben reservar 20m²s/100m²st en usos residenciales (incluimos el uso hotelero y residencia estudiantil) y para el resto de los usos es necesario reservar el 5% de la superficie del ámbito.

Así pues, para un techo hotelero y residencias de estudiantes máximo de 100.320,90 m², será necesario reservar 20.064,18 m² de suelo de equipamientos, mientras que para el resto de los usos habrá que reservar el 5% de 650.428,08 m² suelo computable, que resultan 32.521,40 m² suelo de equipamientos.

En total será necesario, de conformidad con las determinaciones del TRLU, reservar (20.064,18 m²s +32.521,40 m²s) **52.585,58 m²s**.

A la vista de la reserva por equipamientos que dispone el PDU (64.773,87 m²s) se concluye que éste cumple con las determinaciones normativas establecidas por el TRLU.

7. Avance de la normativa

Normas urbanísticas generales

Artículo 1. Ámbito de actuación

El ámbito de actuación del PDU Biopol – Granvia está formado, íntegramente, por terrenos situados en el término municipal de Hospitalet de Llobregat.

La delimitación del ámbito de actuación está formada por las trazas de las vías férreas de cercanías (Línea de Barcelona-Vilanova y la Geltrú), la ronda del Litoral, el complejo sanitario del Hospital Universitario de Bellvitge, la implantación hotelera Hyatt Regency Barcelona Tower, el Parque de Bellvitge, la calle de la Feixa Llarga, el centro transformador de Endesa/REE, y los terrenos del entorno de la masía de Ca l'Esquerrer, que quedan fuera del ámbito de actuación (suelo urbanizable delimitado e instalación del punto limpio municipal).

La superficie del ámbito de actuación del PDU Biopol - Granvia es de 97,7 Ha.

Artículo 2. Marco legal de referencia

Este PDU se formula al amparo de los artículos 56.1.g) y 157.bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, así como del artículo 63 del Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo de Cataluña, así como de conformidad con el resto de legislación vigente que le resulta de aplicación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 13 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, el PDU, en tanto que instrumento urbanístico, se formulará en coherencia con las determinaciones del Plan territorial general de Cataluña, aprobado por la Ley 1/1995, de 16 de marzo, y del Plan territorial metropolitano de Barcelona (en adelante PTMB), aprobado definitivamente por el Gobierno de Cataluña en fecha 20 de abril de 2010 (DOGC núm.5627-12.05.2010).

El PDU se redactará de acuerdo con la legislación sectorial vigente y con el resto de las disposiciones legales que le sean de aplicación, de conformidad con lo que establece la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación de planes y programas, en lo que se refiere a los preceptos no considerados básicos por la legislación estatal.

Artículo 3. Obligatoriedad

La regulación contenida en el PDU constituirá un conjunto de directrices y determinaciones de obligado cumplimiento por parte del planeamiento urbanístico, tanto general como derivado, dentro del ámbito territorial que abarca.

Las administraciones públicas, las entidades que dependen y los particulares estarán obligados a cumplir las determinaciones y disposiciones que establezca este Plan.

Las indicaciones del PDU en espacios situados fuera de su ámbito territorial se entenderán como referencias y propuestas sin valor normativo.

Artículo 4. Vigencia

El PDU entrará en vigor al día siguiente de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva y de sus normas en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, en virtud de lo que prevén la disposición adicional cuarta de la Ley 2/2007, de 5 de junio, del Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña y el artículo 106.1 del TRLU. El PDU mantendrá su vigencia, de forma indefinida, sin perjuicio de la posibilidad de que sea modificado y revisado, de acuerdo con lo que establecen los artículos siguientes.

Artículo 5. Revisión

Corresponde la revisión del Plan si se constata que la regulación urbanística propuesta no es eficaz en la consecución de los objetivos del Plan o cuando se adopten nuevos criterios respecto a la estructura general u orgánica del territorio, o en el modelo de ordenación o de clasificación del suelo establecida.

Artículo 6. Modificación

Las eventuales modificaciones de este PDU, en caso de considerarse de interés general, se harán de conformidad con el procedimiento y particularidades establecidas en los artículos 76.1, 83.1 y 96 a) y d) del TRLU.

No tendrán la consideración de modificación la variación de los límites del ámbito de este Plan, siempre que persigan un mejor desarrollo de este y que la variación no suponga un incremento o disminución de la superficie superior al 5% respecto a la superficie original.

Tampoco constituirá supuesto de modificación del Plan la formulación de Planes de mejora urbana y Planes especiales urbanísticos que se redacten para concretar la delimitación y ordenación de volúmenes o la fijación o modificación de usos y parámetros en el supuesto de los equipamientos, en aquellos ámbitos donde así lo prevea esta normativa.

A efectos de la tramitación de posibles modificaciones del PDU, de acuerdo con lo que prevé el artículo 96.d) del TRLU:

- Son determinaciones propias de planeamiento general las que se relacionan a continuación:

El establecimiento de directrices de paisaje, medioambientales, de designación de posibles eventuales usos de los espacios libres, y de ordenación de suelo urbano no consolidado incluidos en el ámbito del PDU.

La delimitación e identificación de los sectores necesarios para el desarrollo urbanístico del PDU, como actuación de interés supramunicipal a desarrollar mediante sectores de interés supramunicipal y de especial relevancia social y económica, modificando, en su caso, clasificación del suelo.

Los sistemas estructurantes de carácter básico que se definen como tales en este PDU.

Fijación de los parámetros básicos y criterios de ordenación del PDU, modificando en su caso los establecidos por el planeamiento vigente y con fijación del porcentaje de aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria y gratuita a la Administración actuante.

El establecimiento de las infraestructuras urbanísticas, así como la imputación de su coste, en el ámbito del PDU.

- Son determinaciones propias de los instrumentos de planeamiento derivado y deben tramitarse de acuerdo con lo que establece el artículo 96.d) del TRLU, que prevé la innecesaridad del trámite del documento de objetivos y propósitos y la simultaneidad del trámite de información a los entes locales con la información pública subsiguiente a la aprobación inicial del documento de modificación del PDU:

La designación de la Administración actuante. La calificación y ordenación pormenorizada con la precisión propia de un Plan parcial urbanístico o de un Plan de mejora urbana, según resulte de la correspondiente clasificación del suelo. El señalamiento de alineaciones y rasantes.

El establecimiento de las normas reguladoras de los parámetros de uso o edificación.

Las determinaciones propias de los proyectos de urbanización, tanto de obras básicas como complementarias, así como los planes de mejora urbana y planes especiales urbanísticos y sus modificaciones, deben tramitarse de acuerdo con lo que establece por estas figuras el TRLU.

Artículo 7. Adaptación del planeamiento urbanístico general municipal

El PDU será de aplicación inmediata desde su entrada en vigor sin necesidad de adaptación previa del planeamiento urbanístico general.

El planeamiento general vigente en el municipio de Hospitalet de Llobregat debe adaptarse a las determinaciones que establezca el PDU en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de este.

Artículo 8. Interpretación

Las determinaciones del PDU se interpretarán atendiendo al contenido de sus normas y determinaciones establecidas en la documentación gráfica, de conformidad con los objetivos definidos en el apartado 4 del presente documento de Avance.

En caso de duda o contradicción en la interpretación del PDU prevalecerán las determinaciones expresadas de forma más precisa en la documentación gráfica o en las normas urbanísticas, a la luz de los objetivos del PDU o, en todo caso, de aquellas determinaciones que mejor garanticen una adecuada regulación con los objetivos pretendidos.

En cualquier caso, son de aplicación las reglas de interpretación del planeamiento urbanístico que establece el artículo 10 del TRLU.

Artículo 9. Desarrollo en relación con la clasificación del suelo

El PDU clasificará, delimitará y ordenará, en el ámbito de su planeamiento, el suelo en:

- Suelo urbano no consolidado

En el presente Avance se anticipan los criterios de ordenación entre los que destaca la propuesta de creación, dentro del sistema de espacios libres, del Parque estratégico (SV-2), en la parte de suelo que el PGM clasifica como suelo urbanizable no delimitado (antiguamente Urbanizable No programado), con una función estratégica de conexión verde con el corredor fluvial del río Llobregat.

Asimismo, el Avance anticipa que el PDU delimitará un único sector de suelo urbano no consolidado a desarrollar en detalle mediante planes de mejora urbana.

Por otra parte, la ordenación del PDU abarcará los conceptos de sistemas y zonas en función del destino y características de cada una de las calificaciones urbanísticas con las que se fijará el destino de los terrenos.

El PDU concretará las obligaciones previstas en los artículos 43 y 44 del Texto refundido de la Ley de urbanismo.

De acuerdo con el artículo 43 de la legislación urbanística vigente, los titulares de los terrenos a los que se le confiere aprovechamiento urbanístico tendrán que ceder el suelo correspondiente al 15% del incremento del aprovechamiento urbanístico libres de cargas de urbanización.

Artículo 10. Sistema de actuación y administración actuante

El PDU determinará como sistema de actuación, el de reparcelación en la modalidad de cooperación.

El PDU determinará, como Administración actuante, el Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat.

Artículo 11. Afectaciones urbanísticas derivadas de la legislación sectorial

Las determinaciones del PDU se ajustarán a las limitaciones y afectaciones derivadas de la aplicación de las normativas sectoriales que le resulten de aplicación:

- Afectaciones urbanísticas del sistema ferroviario
- Afectaciones urbanísticas del sistema viario
- Afectaciones urbanísticas del sistema aeroportuario
- Afectaciones urbanísticas para la protección frente a líneas eléctricas de alta tensión
- Afectaciones urbanísticas derivadas de la legislación de Protección Civil
- Sujeción a las normas de Comercio y Turismo

Artículo 12. Zonas y sistemas

Se entiende por sistemas urbanísticos los terrenos que, en aplicación de lo dispuesto en los artículos 34 y 35 del TRLU, caracterizan la estructura de los sectores delimitados y ordenados en este PDU.

El PDU calificará suelos destinados a sistema de equipamientos que resulten del cumplimiento de los estándares legales y ordenará y recogerá, también los ya existentes con sus correspondientes regulaciones. Asimismo, establecerá sus determinaciones generales, sin perjuicio de lo que se establezca de una forma más específica en la legislación sectorial vigente en cada una de las respectivas materias que afecten a cada sistema.

El PDU calificará como sistemas aquellos suelos de interés general y de titularidad pública que son fundamentales para asegurar el desarrollo y funcionamiento urbano dada su importante contribución a la hora de alcanzar los objetivos del planeamiento referentes a las infraestructuras de comunicaciones, equipamientos, servicios técnicos y parques urbanos/espacios libres en general. También establecerá una reserva por sistema de equipamientos de servicio técnicos de titularidad privada para atender a las necesidades de las nuevas instalaciones de suministro eléctrico.

Se definirá como zona los suelos donde el PDU establezca las edificabilidades y usos de aprovechamiento privado, destinados a actividades relacionadas y/o necesarias para el funcionamiento del Plan.

La regulación de las calificaciones urbanísticas establecidas en el PDU prevalecerá, en lo que respecta al ámbito del Plan, sobre la regulación establecida en el planeamiento urbanístico vigente y que, de acuerdo con lo que se determina en esta misma normativa, se habrá de adaptar en el plazo establecido.

Siempre y cuando no queden expresamente definidos en la normativa del PDU, los conceptos que se utilizarán son los definidos en las Normas Urbanísticas del PGM.

Artículo 13. Desarrollo de la ordenación de detalle

Los instrumentos para regular la ordenación detallada serán:

- Planes de mejora urbana
- Planes especiales, para la fijación y mutación, en su caso, de los tipos de equipamiento previstos en el PDU, así como para la determinación de sus condiciones urbanísticas.
- Proyectos de urbanización
- Anteproyectos que desarrollen proyectos unitarios de composición arquitectónica
- Proyectos de edificación

Artículo 14. Regulación de los usos

El régimen de usos que establezca el PDU para las calificaciones de las zonas, se corresponderá con los definitivos en las normas del PGM.

Los usos de aparcamiento y servicios técnicos no computarán a efectos del cálculo de techo cuando éstos se sitúen bajo rasante.

Cuando una actividad comprenda varios usos permitidos, y siempre que sean compatibles entre sí, cada uno deberá cumplir las condiciones que se determinen en las normas específicas aplicables del PGM.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se aplicará, también, a los usos que, por su naturaleza, no sólo sean compatibles, sino que también complementen la actividad considerada.

Artículo 15. Proyectos de reparcelación

De acuerdo con el artículo 124 del TRLU, en el sistema de actuación por reparcelación en la modalidad de cooperación, es necesario redactar y aprobar el correspondiente proyecto de reparcelación para repartir equitativamente los beneficios y cargas derivados de la ordenación urbanística, así como para regularizar la configuración de las fincas y ubicar el aprovechamiento en zonas aptas para la edificación, de acuerdo con el planeamiento urbanístico.

Cuando en el proyecto de reparcelación se adjudiquen parcelas de superficie superior a la mínima establecida según la normativa, la realización de las operaciones jurídicas para conformar las parcelas de menor tamaño requiere la previa obtención de licencia municipal.

Artículo 16. Cargas y gastos de urbanización

El PDU establecerá las cargas y obligaciones que tendrán que ser asumidas por los propietarios del suelo de acuerdo con los siguientes criterios:

- Los propietarios del sector tienen la obligación de ceder y urbanizar los terrenos calificados de Parques urbanos y vialidad incluidos dentro del sector, así como la cesión de los terrenos calificados como equipamientos de nueva creación en el plano de zonificación.
- Los gastos de urbanización interna corresponden a los propios del sector que vienen regulados en la legislación vigente. Comprenden, además de las propias de la obra de urbanización dentro del ámbito delimitado, los gastos de redacción de los instrumentos de planeamiento y gestión, incluido el presente PDU, los de la indemnización de las actividades y construcciones que resultan incompatibles con la nueva ordenación, las relativas a la implantación del incremento de servicio del transporte público, los costes derivados de las actuaciones ambientales recogidas en el PDU y otras que se puedan generar fruto del Seguimiento Ambiental, las correspondientes al convenio de saneamiento establecido con la ACA, los servicios afectados, que procedan y definan en el proyecto de urbanización, así como las correspondientes al aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria.
- También serán gastos de urbanización imputables al sector, los correspondientes al soterramiento de la C-31, a la construcción de la nueva salida de metro de Bellvitge y la posible construcción de la subestación eléctrica.

Artículo 17. Plazos de ejecución

El plazo para el inicio y ejecución de las obras de urbanización se establecerá en el correspondiente Plan de Etapas y en coherencia con el Programa de las actuaciones del PDU.

Será necesario que los propietarios del sector, con posterioridad a las obras de urbanización, constituyan una Junta de Conservación, de acuerdo con lo que establece el artículo 44.1.g) del Texto refundido de la Ley de urbanismo, la vigencia de la que tendrá una duración de 5 años desde la fecha de finalización de las obras de urbanización.

Los plazos para el inicio y finalización de la construcción de los edificios será el establecido en la legislación urbanística de aplicación.

Normas específicas del sector

Artículo 18. Clasificación y calificación del suelo

El suelo incluido en el sector tendrá la consideración de suelo urbano no consolidado (SNC)

- Sistemas:

Código SF Ferroviario 4.698,20 m2s

Código ST Servicios técnicos 1.218,07 m2s

Código SX Viario 201.920,01 m2s

Código SV-1 Espacios libres / Parque urbano 284.253,70 m2s

Código SV-2 Espacios libres / Parque Estratégico (conexión verde) 243.651,69 m2s

Código SE Equipamientos 64.773,87 m2s

Código SS-1 Protección de sistemas generales 1.505,77 m2s

Código SS-2 Espacios libres vinculados a la protección de sistemas 80.468,63 m2s

- Zonas:

Código A2-BGV Actividad económica Biopol-Granvia 94.091,99 m2s

Artículo 19. Condiciones del sistema ferroviario. Código SF

Sin perjuicio de la competencia estatal en materia de ferrocarriles, las determinaciones que, desde la perspectiva de la ordenación urbana, deben establecerse respecto al suelo afectado a este sistema y al entorno o espacio sometido a un régimen de limitaciones por razón de este sistema, están reguladas en las Normas del PGM.

Artículo 20. Condiciones del sistema de servicios técnicos. Código ST

De acuerdo con el artículo 34.5 bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo y el artículo 220 de las normas urbanísticas del PGM, el sistema de equipamientos de servicios técnicos comprende los suelos destinados a las redes e instalaciones conexas de suministro de servicios (de electricidad, de agua, gas e otros.) y de servicios complementarios relacionados con la protección del medio ambiente (depuración, saneamiento, gestión de residuos urbanos y otros) y se regulan de acuerdo con las determinaciones de ordenación de los siguientes puntos:

Los usos del sistema de servicios técnicos del PDU incluirán las instalaciones y espacios de servicios reservados para los elementos y redes necesarios de suministro de electricidad, de abastecimiento de aguas, de gas y de otros servicios urbanos destinados a sistemas de captación de energías alternativas, de depuración, el punto limpio y el parque de saneamiento del servicio municipal de recogida de residuos sólidos urbanos, así como para cualquier otro servicio de carácter similar que pueda desarrollarse en el futuro y, en particular, si en su caso, en las instalaciones para la producción de calor y frío centralizado mediante cogeneración y energía solar. Se respetarán, en cualquier caso, las determinaciones de la Ley 20/2009, de 4 de diciembre, de prevención y control de las actividades y su reglamento y anexos.

La reserva de suelo calificado de sistema de servicios técnicos de nueva creación será de cesión obligatoria y gratuita al Ayuntamiento, la entidad o concesionaria que corresponda sin perjuicio de que con posterioridad se puedan gestionar de forma particular por alguno de los regímenes de concesión, alquiler o derecho de superficie previstos en la legislación. En la proyección, financiación, construcción, uso, explotación y conservación de los servicios técnicos, se observará lo establecido en las normas urbanísticas del PDU y en la legislación vigente para cada una de las materias.

Las condiciones que regulan el entorno de los servicios técnicos se regirán por lo dispuesto en la legislación sectorial vigente, así como por las correspondientes disposiciones urbanísticas y especiales.

Los espacios no ocupados por las instalaciones y que constituyan el entorno de estos servicios recibirán un tratamiento de ajardinamiento y de integración atendiendo a las características del entorno.

Las conducciones e instalaciones básicas destinadas a estos servicios deben ser subterráneas.

Artículo 21. Condiciones del sistema Viario. Código SX

Comprende las instalaciones y espacios destinados a la vialidad y el aparcamiento, que deben permitir la conexión entre las diferentes partes que forman el conjunto del PDU y de su entorno y garantizar, a la vez, un nivel de accesibilidad y de movilidad adecuado a sus necesidades y a su especial situación territorial.

La regulación del sistema viario se realiza de acuerdo con las determinaciones de las Normas urbanísticas del PGM.

Las líneas de edificación y las zonas de dominio público, servidumbre y afectación respecto a la red viaria básica quedan determinadas por lo establecido en la normativa sectorial de carreteras y representadas gráficamente en los planos de ordenación.

El ancho que se asignará a los viales, en el PDU, será vinculante pero sus secciones, así como los materiales, pueden ser modificados en el correspondiente proyecto de urbanización.

El proyecto de urbanización debe determinar con toda exactitud las rasantes definitivas, la posición de las redes y elementos de servicios urbanísticos (alcantarillado, electricidad y alumbrado, agua potable y riego,

telecomunicaciones, gas) y los materiales, mobiliario, arbolado y otros elementos de configuración y dotación del espacio público (recogida de residuos, transporte público, señalización, ...).

Los vados que se dispongan en las aceras para dar acceso de los vehículos a los edificios no pueden modificar su rasante.

La urbanización de los viales que den fachada a espacios libres tendrá que adecuar su urbanización a las características de su entorno inmediato e incorporar las medidas de adecuación paisajística pertinentes.

En el subsuelo del sistema viario municipal pueden transcurrir las redes de servicio necesarias para dotar a los sectores y otros suelos.

Artículo 22. Condiciones del sistema de Espacios libres. Código SV

Este sistema comprende los suelos de titularidad pública que el PDU destina a parques, jardines, zonas verdes y espacios para el recreo, el ocio y el deporte, así como todos aquellos suelos libres por los que el PDU reserva una función estratégica de conectividad verde con el pasillo ecológico fluvial del río Llobregat.

Hay que diferenciar dos tipos de espacios libres:

Por un lado, los espacios libres destinados a **parques urbanos (que se identificarán con el código SV-1)** orientados al descanso y recreo de la población y donde únicamente se admiten las construcciones e instalaciones que ayuden a conseguir ese fin.

Se ordenarán preferentemente con arbolado, jardinería y mobiliario urbano adecuado atendiendo a criterios de sostenibilidad ambiental.

En estos espacios libres también se admiten elementos propios de los servicios técnicos exclusivamente en aquellos suelos que representen un creciente respeto a las reservas mínimas previstas por la ley, ocupando la mínima superficie de suelo necesaria, y adoptando medidas de adaptación e integración paisajística de acuerdo con las características inmediatas del entorno, con una ocupación máxima de 2.500 m² de superficie.

Los materiales de pavimentación y elementos urbanos y alumbrado público utilizados deben ser homologados por el ayuntamiento.

Las especies vegetales que se prevean deben cumplir los requerimientos establecidos en el título de normativa ambiental, en los artículos referentes a ajardinamiento y revegetación de los espacios libres.

El otro tipo de espacios libres son los que se califican como **parque estratégico** por su función de conectividad verde, entre la ciudad y el corredor fluvial del río Llobregat **(que se identificarán con el código SV-2)**.

Son espacios libres en el que el uso actual del suelo es agrícola.

Estos suelos tienen reservada la función de preservación de los valores medioambientales del entorno de Cal Trabal. Se califican como Parque estratégico porque, por su posición, dimensión y valores ambientales actuales, están llamados a jugar un papel primordial como corredores ecológicos y como conectores verdes entre la ciudad construida y el corredor fluvial del río Llobregat.

Esta calificación urbanística, como sistemas de espacios libres (SV-2), tan ligada a los valores medioambientales del suelo, está también íntimamente ligada al mantenimiento de la actual diversidad de hábitats y de los ecosistemas existentes, así como a que la su superficie está incluida dentro de la delimitación de la IBA140.

El mantenimiento, gestión y tratamiento de estos espacios deberá ser, en cualquier caso, compatible con la preservación de los valores medioambientales que motiven su calificación.

Artículo 23. Condiciones del sistema de Equipamientos. Código SE

Este sistema comprende los suelos que se destinan a usos públicos colectivos o comunitarios y a dotaciones de interés público o social necesarias en función de las características socioeconómicas de la población y del carácter del nuevo espacio de ordenación. El Plan distingue entre los equipamientos existentes (código SE) y los de nueva creación (código SE*)

Los equipamientos se regularán de acuerdo con las determinaciones del PGM, salvo que se dispongan consideraciones específicas en la regulación de cada sector.

De acuerdo con lo que disponen los artículos 215 y 217 de las Normas urbanísticas del PGM, los equipamientos de nueva creación serán objeto de un Plan especial de asignación de usos y de edificabilidad. Este Plan especial también regulará el destino de las áreas que permanecerán libres de edificación. Singularmente, las correspondientes a los terrenos que rodean las masías de Cal Trabal y Cal Masover que habrá que integrarlas, para su uso comunitario, en los espacios libres que se proyecten en el seno del proyecto de urbanización.

En el lado sur de la Granvia, en los terrenos calificados como equipamiento de nueva creación, mediante la formulación y aprobación de un Plan especial urbanístico, se podrá ubicar si fuera necesario, una subestación eléctrica por el suministro eléctrico, con una ocupación máxima de 2.200 m².

Habrà que resolver la reserva de aparcamiento de los vehículos necesarios para su correcto funcionamiento y el de bicicletas, de acuerdo con los parámetros fijados en el estudio de movilidad. Esta reserva se situará preferentemente en los suelos calificados de equipamientos o en caso de que justificadamente no sea posible, se garantizará su reserva en las inmediaciones.

Artículo 24. Condiciones de la protección de los sistemas generales (Código SS-1) y de los espacios libres vinculados a la protección de sistemas (Código SS-2)

Tienen la consideración de sistema de protección aquellos suelos afectados por una servidumbre derivada de la legislación sectorial de la infraestructura que protege, así como el espacio necesario para dar coherencia a la ordenación. Su delimitación es la de espacio abierto que debe constituir la reserva de suelo para la protección de la infraestructura y servicio y/o estar disponibles para el paso de las redes lineales de los servicios técnicos y ambientales de largo recorrido. También se establece en esta franja la posibilidad de incorporarse al sistema viario en caso de requerir una ampliación.

Son espacios permanentes y no edificables. Sólo cuando no existe ningún otro emplazamiento alternativo se puede autorizar la instalación de elementos que esté directamente relacionada con su función.

El Plan distingue, dentro de los terrenos calificados de protección de sistemas que afectan a infraestructuras viarias, aquellos espacios identificados con el código SS-2, cuya singularidad es que su uso es el propio de los espacios verdes no edificables, su función es paisajística y ambiental, y deben ser diseñados y ejecutados en coherencia y de acuerdo con el global de los espacios libres propuestos por el Plan.

Las obras de urbanización y/o ajardinamiento de los espacios identificados como SS-2, se ejecutarán con cargo al ámbito previa concreción en el correspondiente proyecto de urbanización.

Artículo 25. Parámetros de aplicación del sector

Al tratarse de un único sector su superficie coincide con la del ámbito del plan.

Clasificación del suelo	Suelo urbano no consolidado
superficie del sector	976.581,93 m²
Suelo No computable *	
Vialidad	22.735,57 m²
Ferroviario (SF)	4.698,20 m²
Espacios libres-Parques urbanos (SV-1)	12.510,00 m²
Espacios libres vinculados a la protección de sistemas (SS-2)	7.474,44 m²
Vialidad (SX)-Sistemas generales	81.127,43 m²
Espacios libres-Parques urbanos (SV-1)-Sistemas generales	20.665,38 m²

Espacios libres vinculados a la protección de sistemas (SS-2)-Sistemas generales	33.877,83 m²	
	183.088,85 m²	
Suelo computable	793.493,08 m²	
suelo de cesión per a sistemas		
Espacios libres – Parques urbanos (SV-1)	251.078,32 m²	
Espacios libres – Parques estratégicos (SV-2)	243.651,69 m²	
Equipamientos (SE)	64.773,87 m²	
Vialidad (SX)	98.057,01 m²	
Sistemas técnicos (ST)	1.218,07 m²	
Protección de sistemas (SS-1)	1.505,77 m²	
Espacios libres vinculados a la protección de sistemas (SS-2)	39.116,36 m²	
Total suelo para cesión de sistemas (suelo público)	699.401,09 m²	88,14%
Suelo con aprovechamiento privativo		
Actividad económica Biopol-Granvia (A2-BGV)	94.091,99 m²	11,86%

Techo de actividad económica Biopol-Granvia (A2-BGV)	556.418 m² st
Edificabilidad bruta (techo máximo sobre el suelo computable del ámbito)	0,70 m²st/m²s

* Se excluyen del suelo computable del sector aquellos suelos obtenidos por cesión gratuita u obligatoria en desarrollo de otros ámbitos de gestión y los que la legislación determina como no computables. La identificación definitiva de los suelos que participan en el reparto de beneficios y cargas se realizará en el correspondiente instrumento de gestión urbanística.

Artículo 26. Cesiones obligatorias de suelo y de aprovechamiento urbanístico

El ámbito se encuentra sujeto a la obligación de ceder el suelo, libre de cargas de urbanización, correspondiente al 15% del incremento del aprovechamiento urbanístico en la administración actuante, así como los terrenos calificados como sistemas urbanísticos.

Artículo 27. Obras de urbanización

Las cargas urbanísticas que deben asumir los propietarios del suelo son:

- Las derivadas del Proyecto constructivo de la nueva Granvia entre la Rambla Maria y el río Llobregat en Hospitalet de Llobregat aprobado en fecha 30 de junio de 2020.
- Los gastos que supondrá la construcción de la nueva salida de la estación de metro de Bellvitge.
- Los gastos derivados de la construcción de la subestación eléctrica necesaria a los requerimientos de la nueva ordenación propuesta por el PDU Biopol-Granvia.

- Los gastos propios de la urbanización de la superficie del ámbito (vialidad, espacios libres, servicios urbanísticos, etc.) incluyendo también la estructura necesaria para dar continuidad a la calle Ciencias por encima de la Ronda del Litoral.
- Los costes del convenio de saneamiento con la ACA.
- Los gastos derivados de las medidas relacionadas con la mejora de la movilidad y el transporte público que queden concretadas en el PDU Biopol-Granvia.
- Los costes de las actuaciones medioambientales que queden recogidas en el PDU, así como aquellas que procedan y que resulten del Seguimiento Ambiental.
- Todos los gastos derivados de la redacción de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, proyectos de urbanización, así como también las indemnizaciones de las actividades legalmente establecidas que resulten incompatibles con la ordenación del PDU.

Regulación de zona

Artículo 28. Definición y zonificación, código A2-BGV

Esta zona comprende el suelo susceptible de aprovechamiento privativo destinado al desarrollo de actividad económica.

Tipos de ordenación:	Volumetría específica (art. 256 a 264 del PGM)
Parcela mínima:	2.400 m²
Frente mínimo a vial:	40 m
Ocupación máxima de la edificación:	60% sobre rasante / 100% bajo rasante
Altura reguladora máxima y nombre de plantas:	90 m (24 pp) En el frente de la Granvia se admitirá 105 m (29 pp)
Tratamiento de las fachadas:	Habrà que evitar el efecto espejo y los cristales reflectantes para proteger la avifauna
Usos:	Actividades de investigación y estudio biomédico Hospitales, clínicas, consultorios, laboratorios, centros de rehabilitación, equipamientos sanitarios-asistenciales. Actividades económicas (actividad hotelera en todas sus modalidades limitada al 13% del techo máximo del ámbito, oficinas y servicios profesionales privados) Restauración y comercial (éste limitado al 10% del techo máximo del ámbito) Docente Residencias de estudiantes con un límite del 5% de techo máximo del ámbito No se admitirán los usos de vivienda ni los industriales en las categorías 3a, 4a, 5a y 6a (art. 287 PGM)
Espacio libre de parcela:	El suelo privado no ocupado por los cuerpos de edificación o por el uso funcional de la actividad, tendrá la condición de espacio libre de uso público

Dotación mínima de aparcamiento:

Se preverán, dentro de la parcela, los aparcamientos necesarios para dar cobertura a las necesidades de las actividades y aforos previstos. Las reservas de cada uso se harán de acuerdo con las normas del PGM y las específicas del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat. Se ubicarán bajo rasante fuera de los espacios destinados a vial.

El uso de aparcamiento no computa a efectos del cálculo de techo cuando éste se sitúe bajo rasante.

Regulación Ambiental

Artículo 29. Marco normativo general

Habrà que dar cumplimiento, además de lo que dispone la presente normativa, a toda aquella normativa de carácter ambiental que sea vigente en el momento de tramitar las actuaciones urbanísticas y de edificación que se deriven de este PDU.

Asimismo, también resultarán de aplicación, en todo lo que no resulte de este PDU, las ordenanzas medioambientales del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat.

Artículo 30. Ciclo del agua

- 30.1. Se establecerán medidas técnicas para minimizar los riesgos de inundación y el incremento de la escorrentía superficial promoviendo el drenaje y la infiltración del agua en el suelo atendiendo a las recomendaciones de la guía *Aprovechamiento del agua de lluvia en Cataluña* publicada por la ACA.
- 30.2. En cuanto a los recursos hídricos, por el aprovechamiento de las aguas pluviales que discurren por la parcela se estará a lo dispuesto en los artículos 84,85 y 86 del Real Decreto 849/1986 por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- En los proyectos ejecutivos se deberán tener en cuenta las consideraciones efectuadas sobre riesgos hidrogeológicos del soterramiento de la Granvia, el agotamiento de los freáticos y la minimización del efecto de impermeabilización del suelo. Cuando se tengan que construir pozos de bombeo habrá que darlos de alta en la comunidad de Usuarios del Acuífero del Valle bajo del Delta.
- 30.3. Únicamente se podrán verter en la red de alcantarillado las aguas residuales asimilables a urbanas, según la definición del Decreto 130/2003, de 13 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios públicos de saneamiento.
- 30.4. Por el aprovechamiento de las aguas residuales regeneradas provenientes de las estaciones de depuración o de la red de aguas grises, se deberá dar cumplimiento al Real Decreto 1620/2007 de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.
- 30.5. El sistema de riego, a todos los efectos, será por goteo soterrado y empleará agua pluvial almacenada o aguas regeneradas o en su defecto, aguas freáticas. En caso de utilizar aguas regeneradas se estará a la regulación del Real Decreto 1620/2007 de 7 de diciembre. Asimismo, también se dará cumplimiento a la Exigencia Básica HS4 de suministro de agua, del Código Técnico de la Edificación (CTE) aprobado por Real Decreto 314/2006.
- 30.6. Todos los edificios cumplirán los parámetros de ecoeficiencia relativos al agua incluidos en el artículo 3 del Decreto 21/2006 que regula los criterios ambientales y de ecoeficiencia en los edificios.
- 30.7. Las actividades que requieran elevadas necesidades de abastecimiento de agua, no previstas en el desarrollo urbanístico y no garantizadas en el estudio de obras básicas y/o proyecto de urbanización, tendrán que justificar sus consumos a la hora de obtener las autorizaciones de acuerdo con la Ley 20/2009, de 4 de diciembre, de prevención y control ambiental de las actividades y sus modificaciones.

Artículo 31. Espacios libres y jardines

31.1. Las especies utilizadas en los ajardinamientos serán adecuadas a sus características climáticas, edafológicas y topográficas, además de presentar bajas necesidades hídricas y simplicidad de mantenimiento. Asimismo, se evitarán las especies invasoras y se priorizarán las especies autóctonas.

31.2. Durante la fase de obra es necesario solicitar el pasaporte fitosanitario de todas aquellas especies vegetales que se prevé plantar y que requieren su emisión. El Servicio de Sanidad Vegetal del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural publica el listado de especies para las que es necesario emitir pasaporte fitosanitario.

Asimismo, para evitar la introducción y propagación de organismos nocivos especialmente peligrosos para los vegetales, se estará a la regulación del Decreto 137/2014, de 7 de octubre.

31.3. En cuanto al parque que afronta en la calle de la Feixa Llarga, habrá que respetar los períodos de nidificación de especies de aves protegidas que se tendrán que reconocer mediante dictamen emitido por un ornitólogo experto.

Artículo 32. Energía

32.1 En cuanto a las medidas para evitar la contaminación luminosa, se tendrán que cumplir los requerimientos dispuestos por el Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre (Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07) y por el Decreto 190/2015 de 25 de agosto (despliegue de la Ley 6/2001 de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno).

32.2. En relación con los criterios de eficiencia energética en la edificación según el CTE, se tendrá que dar cumplimiento a los requerimientos relativos al ahorro energético que se encuentran recogidos en el Documento Básico (DB HE):

- HE 0: Limitación del consumo energético.

- HE 1: Condiciones para el control de la demanda energética.

- HE 2: Condiciones de las instalaciones térmicas.

- HE 3: Condiciones de las instalaciones de iluminación.

- HE 4: Contribución mínima de energía renovable para cubrir la demanda de Agua caliente Sanitaria (ACS).

- HE 5: Generación mínima de energía eléctrica.

32.3. Con relación a los criterios de ecoeficiencia, habrá que dar cumplimiento a las determinaciones del Decreto 21/2006 de 14 de febrero según el cual se regula la adopción de criterios ambientales y de ecoeficiencia en los edificios, y en el Decreto 111/2009 de 14 de julio que modifica el anterior.

En cumplimiento de la citada regulación, se priorizará la reducción del coeficiente medio de transmitancia térmica de los cerramientos verticales exteriores, la construcción de fachadas ventiladas, el ajardinamiento de las cubiertas de las edificaciones o la construcción de cubiertas ventiladas.

32.4. Se priorizará el uso de energías renovables para obtener la climatización y el agua caliente sanitaria (ACS) y se facilitarán las instalaciones de captadores solares para posibilitar la generación de energía solar fotovoltaica para derivarla a la red de energía eléctrica o para posibilitar el uso de energía solar térmica para cubrir la demanda de agua caliente sanitaria.

Se limitará la demanda de energía eléctrica de los edificios para facilitar el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con los edificios pasivos de acuerdo con la Directiva 2010/31/UE de 19 de mayo.

Las nuevas edificaciones tendrán que obtener una calificación energética igual o superior a “B” según el procedimiento del Real Decreto 390/2021 de 1 de junio, o regulaciones vigentes en cada momento.

Artículo 33. Ruido

33.1. Las edificaciones que se implanten en este PDU tendrán que cumplir con los requerimientos establecidos en el Código Técnico de la Edificación (CTE). Los objetivos de calidad acústica, que se aplican en este PDU, se encuentran recogidos en el Decreto 176/2009 de 10 de noviembre.

33.2. Con el objetivo de disminuir los niveles de inmisión sonora en el ambiente exterior del ámbito del PDU, se colocará pavimento sonorreductor en la Granvía.

33.3. Todas las edificaciones del ámbito del PDU tendrán que dar cumplimiento al “Documento Básico” HR *Protección contra el ruido* (DB HR) de diciembre de 2019 o las nuevas disposiciones que se puedan aprobar en adelante.

Artículo 34. Contaminación atmosférica

34.1. Todas las actividades que generen emisiones a la atmósfera por los procesos industriales que desarrollen o por las instalaciones que contemplen, incluirán, para la obtención de la autorización o licencia de la actividad, de acuerdo con la Ley 20/ 2009 de prevención y control ambiental de las actividades, y sus modificaciones, un estudio que debe recoger, entre otros, la previsión del tipo y volumen de gases y partículas en suspensión que se prevé generar con la actividad y, también, las medidas correctoras que se apliquen para minimizar su generación y para cumplir la legislación vigente en materia de contaminación atmosférica.

34.2. Es de aplicación el Decreto 226/2006, de 23 de mayo, por el que se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico de varios municipios de las comarcas del Barcelonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental y Baix Llobregat para el contaminante dióxido de nitrógeno y para las partículas, para cualquier actividad, es necesario tener en cuenta el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire aprobado por el Decreto 152/2007 y prorrogado por el Decreto 203/2009.

Artículo 35. Contaminación luminosa

35.1. En toda instalación de alumbrado exterior, incluyendo rotulación, serán de aplicación todas aquellas directrices relativas a la prevención de la contaminación luminosa que aparecen en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

35.2. Asimismo, se tendrá que dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en la Sección 3 y en el Anexo 2 del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno.

Artículo 36. Contaminación electromagnética

36.1. Hay que respetar los criterios que fija la legislación referente a la ubicación de las nuevas infraestructuras eléctricas considerando los criterios de protección sanitaria de la población indicados en los siguientes textos normativos:

Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a las emisiones radioeléctricas.

Decreto 148/2001, de 29 de mayo, de ordenación ambiental de las instalaciones de telefonía móvil y otras instalaciones de radiocomunicación.

36.2. En los edificios destinados a actividades económicas, usos docentes, usos propios de la actividad biomédica o usos hoteleros, del que incluyan estaciones transformadoras eléctricas en su interior, será necesario valorar la instalación de sistemas de apantallamiento en los paramentos de cierre del espacio donde se ubiquen las estaciones transformadoras, si la medición del campo magnético alterna de baja frecuencia, realizada en el dormitorio, resulta superior a 100nT.

Artículo 37. Emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI)

37.1. Los proyectos y obras que se deriven del planeamiento urbanístico, así como las actividades que se implanten una vez iniciada la explotación del ámbito, deben incluir el cálculo de los gases efecto invernadero (GEI) que comporta su desarrollo mediante la ejecución de los proyectos, la implantación de las actividades y la explotación de estas.

37.2. Las implantaciones de los diferentes usos previstos para el PDU, en los documentos pertinentes (proyectos, licencias de actividades y otros.), deben justificar que incorporan las medidas de mitigación y/o minimización de emisiones de GEI que consten en el documento ambiental del PDU.

37.3. La huella CO₂eq asociada a la construcción de las edificaciones y la generada por la explotación de la actividad, ajustada con la periodicidad oportuna y contrastada con las previsiones de emisiones de GEI, constarán en el documento ambiental, y una vez implementadas las medidas de mitigación/minimizaciones pertinentes, deberá dar como resultado el balance de CO₂eq ajustado.

Artículo 38. Materiales y residuos

38.1. El proyecto de urbanización contemplará el espacio necesario de suelo público para el emplazamiento de los contenedores, u otros dispositivos, para la recogida selectiva de residuos, de acuerdo con los criterios municipales que se establezcan al respecto.

38.2. En los proyectos de urbanización y de edificación es recomendable que se contemple el uso de materiales reciclados o reutilizados, principalmente los generados dentro de la propia obra, como los escombros y áridos procedentes de escombros y demoliciones, después de su clasificación, trituración y limpieza, o la ahorro proveniente de la demolición de pavimento existente. Este criterio es prioritario en la realización de soleras y pavimentos.

Asimismo, se podrá considerar la incorporación de elementos realizados a partir de material reciclado (plástico, vidrio, neumático fuera de uso, árido reciclado, escorias siderúrgicas y otros), tales como mobiliario urbano (banco, papeleras, pilones y otros), paneles de señalización, pavimentos de seguridad, elementos delimitadores de parterres, piezas de construcción prefabricadas (adoquines, bloques, bordillos y otros).

En la edificación se tendrá que priorizar el uso de sistemas constructivos industrializados o prefabricados, que permiten reducir considerablemente la generación de residuos durante la fase de obra y optimizan el ciclo de vida de producción del material.

Como norma general, la selección de alternativas de materiales y soluciones constructivas deberá considerar el impacto ambiental de la totalidad de su ciclo de vida, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Valorar la energía consumida desde la elaboración y transporte del material, hasta su colocación
- Priorizar los productos locales, fabricados o extraídos del entorno cercano
- Considerar la posibilidad de su reciclaje posterior
- Los materiales de origen natural (madera, piedra natural, tierras, áridos y otros) deben provenir de explotaciones controladas, convenientemente legalizadas
- Potenciar el uso de productos con distintivo de calidad ambiental y otras acreditaciones de gestión sostenible.
- En la construcción de la urbanización y de las edificaciones no se podrán utilizar productos o materiales que contengan hexafluoruro de azufre (SF₆)
- En la construcción de la urbanización y de las edificaciones no se podrán utilizar pinturas y barnices de interiores con contenido de disolventes (compuestos orgánicos volátiles, COV, con punto de ebullición máximo de 250 °C) superior a:
 - Para las pinturas murales (de acuerdo con la norma EN 13300): 30 g/l (menos agua).
 - Otras pinturas con un rendimiento mínimo de 15 m²/l y un poder de cubrimiento del 98% de opacidad: 250 g/l (menos el agua).
- Todos los productos restantes (incluyendo pinturas no murales con un rendimiento inferior a 15 m²/l, barnices, tintes para madera, recubrimientos y pinturas para el suelo y productos afines): 180 g/l (menos el agua).

Los proyectos de urbanización y de edificación deben incorporar un estudio de gestión de los residuos que se prevé generar, de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Este estudio, aparte de reflejar la previsión de la generación de residuos (en tipología y volumen) y de marcar las directrices generales para su correcta gestión (de acuerdo con la legislación vigente), deberá reflejar también la valorización, dentro y fuera de las obras, de los residuos generados que sean susceptibles de ser empleados como material (tales como áridos provenientes del machacamiento de escombros o de residuo pétreo).

Todos los edificios tendrán que dar cumplimiento a los contenidos relativos a materiales, sistemas constructivos y residuos incluidos en los artículos 6 y 7 del Decreto 21/2006, por el que se regula la adopción de criterios ambientales y de ecoeficiencia en los edificios

Artículo 39. Movilidad sostenible

39.1. Las figuras de planeamiento derivado, en su caso, y, en todo caso, los proyectos de urbanización y los proyectos de edificación que se deriven del PDU, deben incorporar las medidas para la mejora de la sostenibilidad de la movilidad que se establecen en el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada, incluyendo una justificación de su cumplimiento. Asimismo, los planeamientos y proyectos deben estar de acuerdo con las directrices establecidas en el Plan de Movilidad Sostenible de L'Hospitalet del Llobregat, en el Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona y en el Plan de Mejora de Calidad de 'Aire general y/o local, o aquellos que se deriven.

39.2. Los proyectos de edificación tendrán que prever las dotaciones mínimas de aparcamiento para bicicleta recogidas en el estudio de evaluación de la movilidad generada. Las plazas de aparcamiento para bicicleta se encontrarán en zonas cubiertas, sin acceso a personas ajenas a la propiedad y preferentemente en planta baja.

39.3. Los proyectos de edificación, independientemente de su uso, tendrán que contemplar la instalación eléctrica específica para la recarga de vehículos eléctricos en sus aparcamientos.

39.4. Las condiciones técnicas de las instalaciones para la recarga de vehículos eléctricos se regularán por el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos", del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión (REBT).

Artículo 40. Seguimiento y supervisión de la gestión ambiental

40.1. Durante las obras de urbanización y de edificación, deberá comprobarse que se llevan a cabo las medidas ambientales consideradas para la fase de ejecución de las obras en el documento ambiental correspondiente.

40.2. Las Empresas Contratistas de las obras de urbanización y de edificación tendrán que redactar un Plan de Medio Ambiente donde se incluya, entre otras, las medidas ambientales a desarrollar, los permisos requeridos con incidencia ambiental, la identificación y evaluación de los puntos prioritarios de inspección, el listado de residuos que previsiblemente se generarán y los planes específicos de gestión de residuos, vertederos, préstamos, tierras vegetales, accesos, instalaciones auxiliares, control de emisiones atmosféricas y de restauración final de la obra.

40.3. Se constituirá una **Comisión Mixta de Seguimiento** antes del inicio de los instrumentos de desarrollo y ejecución considerados por el PDU de acuerdo con lo previsto en el artículo 29.2 de la Ley 6/2009, con la finalidad de velar por la concreción y cumplimiento del seguimiento ambiental y para la aplicación de las medidas establecidas en el Plan y, en su caso, para la formulación de nuevas medidas, en caso de detectarse que no se alcanzan los objetivos previstos.

40.4. El promotor del PDU, con anterioridad al inicio de la primera fase de desarrollo urbanístico del Plan, designará a un **Gestor de movilidad y energía**, como agente responsable de articular adecuadamente las diferentes medidas relativas al modelo de movilidad sostenible ya la eficiencia energética del PDU.

8. Gestión urbanística

8.1. Sistema de actuación

Se contempla el sistema de actuación de **reparcelación en la modalidad de cooperación**.

El interés público y estratégico de esta transformación urbanística justifica, con creces, la iniciativa y el impulso público en la ejecución de la actuación.

En el sistema de reparcelación en la modalidad de cooperación, los propietarios del polígono o unidad de actuación aportan el suelo de cesión obligatoria y gratuita y la administración actuante ejecuta las obras de urbanización. Los costes de urbanización y los gastos asociados a la gestión urbanística correrán a cargo de los propietarios afectados.

La naturaleza de las cargas propias del ámbito, cuya ejecución requerirá interlocución con empresas suministradoras y otras administraciones públicas también justifica la iniciativa pública de la actuación.

En consecuencia, corresponde a la administración actuante la formulación del proyecto de reparcelación, así como la ejecución del proyecto de urbanización, salvo lo que establecen el artículo 140.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo y el artículo 180 de Reglamento de la Ley de Urbanismo en favor de la iniciativa de formulación de personas propietarias del ámbito.

En virtud de la reparcelación se adjudican a las personas propietarias las parcelas resultantes, en proporción a sus respectivos derechos, se adjudican a la administración actuante los terrenos y las parcelas, libres de cargas de urbanización, correspondientes al 15% del aprovechamiento urbanístico de acuerdo con lo que establece la actual legislación urbanística.

Los propietarios del ámbito tienen también la obligación de ceder y urbanizar los terrenos calificados de parques urbanos y vialidad que están incluidos dentro del ámbito, así como la cesión de los terrenos calificados de equipamientos y servicios técnicos públicos de acuerdo con lo que establece la legislación urbanística vigente. Estas cesiones, calificadas de sistemas públicos, se cederán libres de cargas al Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat o a la administración sectorial que corresponda.

El proyecto de reparcelación también comprenderá la determinación de las indemnizaciones y compensaciones económicas que procedan para garantizar el principio de reparto equitativo de beneficios y cargas en el seno de la ordenación urbanística.

En la modalidad de cooperación, la administración actuante ejecuta las obras de urbanización con cargo a las personas propietarias de acuerdo con lo que establece el artículo 120 del texto refundido de la Ley de urbanismo. Asimismo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 122.2 del mismo texto legal, puede exigirles el pago de anticipos y, en caso de impago de estos y de las cuotas de urbanización acordadas, se les puede aplicar la vía de apremio.

De conformidad con lo que establece el artículo 125.1 del texto refundido de la Ley de urbanismo, el expediente de reparcelación se inicia cuando se aprueba el deslinde del polígono de actuación urbanística.

8.2. Administración actuante

Se establece como administración actuando el Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat, con las facultades establecidas en el artículo 2 de sus Estatutos modificado por los acuerdos de Gobierno GOV/235/2009 de 16 de diciembre (DOGC 5545) y del Pleno del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat de 1 de julio de 2008, de ampliación del objeto y ámbito de actuación del Consorcio, que formulará y tramitará el proyecto de reparcelación y urbanización inherentes al desarrollo urbanístico del plan, de conformidad con lo que establece el artículo 23 del texto refundido de la Ley de urbanismo de Cataluña.

De acuerdo con los artículos 23, 43 y 46 del Texto refundido de la Ley de urbanismo establecen que el Consorcio (en este caso como administración actuante) será el receptor del 15% del aprovechamiento urbanístico de cesión obligatoria y gratuita y, en su condición de administración actuante, fijará el emplazamiento en el que deberá ubicarse esta cesión en el proceso de reparcelación.

El destino del producto del 15% de cesión de aprovechamiento urbanístico se ajustará a las determinaciones y finalidades que dispone el artículo 160 del texto refundido de la Ley de urbanismo, relativo a patrimonios del suelo y vivienda, entre los cuales se incluyen las destinadas a mejorar la competitividad del ámbito y específicamente a llevar a cabo la rehabilitación de las masías calificadas como equipamientos públicos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 224.2.e del Decreto 305/2006 de 18 de julio por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo.

Asimismo, y de conformidad con el artículo 224.2.d del mismo Reglamento, podrá ser también con cargo al 15% de cesión obligatoria y gratuita, en su caso, la obtención, ejecución o construcción de sistemas urbanísticos de titularidad pública.

De acuerdo con el artículo 46 del texto refundido de la Ley de urbanismo, la administración actuante no participa de las cargas de urbanización de los terrenos con aprovechamiento urbanístico que recibe en cumplimiento del deber de cesión de suelo con aprovechamiento.

El artículo 44 del texto refundido de la Ley de urbanismo establece la obligatoriedad de los propietarios del suelo a ceder al ayuntamiento o a la administración actuante que corresponda todo el suelo reservado por el planeamiento urbanístico para los sistemas urbanísticos locales y generales, libres de cargas, gravámenes, inquilinos y ocupantes y debidamente urbanizados.

9. Programa de participación ciudadana

El presente programa de participación ciudadana define el proceso de participación en la formulación del Plan director urbanístico (PDU) Biopol – Granvia, en el municipio de Hospitalet de Llobregat, y relaciona los mecanismos de consulta y de participación hasta su aprobación definitiva para que todos los ciudadanos puedan utilizarlos, tanto los creados específicamente a tal fin, como los mecanismos legales existentes.

1.- MARCO JURÍDICO.

El PDU Biopol – Granvia, en el municipio de Hospitalet de Llobregat se redactará de conformidad con la legalidad urbanística vigente constituida, entre otros, por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU) y por el Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo (RLU).

De acuerdo con lo que establece el artículo 8 del TRLU, el programa de participación ciudadana debe garantizar y fomentar los derechos de iniciativa, de información y de participación de la ciudadanía durante el proceso de redacción del PDU Biopol – Granvia. El apartado 5.d) de este mismo artículo establece también que “se desarrollan por reglamento las formas de consulta y divulgación de los instrumentos urbanísticos y los medios de acceso de la ciudadanía a estos instrumentos y la prestación de asistencia técnica para que puedan comprenderlos correctamente.”

Por otra parte, el Título Segundo del RLU despliega las determinaciones relativas a los derechos de información y participación ciudadana en la actividad urbanística estableciendo las fases que puede abarcar el programa de participación ciudadana, desde la fase previa hasta la fase posterior al período de información pública, con el fin de facilitar la divulgación y la comprensión de los objetivos y del contenido de los trabajos así como la formulación de alegaciones, sugerencias y/o propuestas alternativas en el marco del trámite de información pública.

En concreto, el artículo 22 del RLU establece lo siguiente:

Programas de participación ciudadana en el proceso de planeamiento

“22.1 Para facilitar la participación en el proceso de formulación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, la administración competente puede aprobar el correspondiente programa de participación ciudadana, de acuerdo con lo que establece el artículo 105 de este Reglamento.

22.2 El programa de participación ciudadana expresa las medidas y actuaciones previstas para facilitar tanto la divulgación y comprensión de los objetivos y del contenido de los trabajos de planeamiento, como la formulación de alegaciones, sugerencias o propuestas alternativas en el marco del trámite de información pública, y puede referirse a las siguientes fases y contenidos:

a) Contenido en relación con la fase previa al período de información pública:

1º. Acciones de información y comunicación, que difundan el acuerdo de iniciar el planeamiento y faciliten los datos necesarios para dar conocimiento suficiente de su alcance y características. Estas acciones pueden comprender la publicación y exposición al público de un avance del instrumento de planeamiento y la realización de actos informativos, conferencias, presentación de estudios previos y otros instrumentos similares.

2º. Canales de participación, donde se definan los distintos instrumentos que se pondrán a disposición de la ciudadanía y las instituciones para recoger sus opiniones, así como para facilitar el debate y la presentación

de propuestas. Se pueden incluir encuestas, entrevistas, debates en grupo, talleres de propuestas y similares. En todo caso, los canales previstos deben buscar la intervención de los sectores de población significativos en el territorio y no limitarse a un llamamiento genérico a la participación. Estas actuaciones pueden complementarse con medios telemáticos.

3º. Sistema de recogida y análisis de las aportaciones realizadas y la presentación del informe de resultados de este proceso.

b) Contenido en relación con el período de información pública:

1º. Mecanismos de información sobre la ordenación propuesta por el instrumento aprobado inicialmente.

2º. Mecanismos de información para dar a conocer la apertura de este período y el sistema de recogida de alegaciones y propuestas de forma que facilite su presentación, habilitando los medios y los espacios adecuados de acuerdo con las características del territorio.

c) Contenido en relación con la fase posterior al período de información pública:

1º. Realización de un informe de valoración de las propuestas e iniciativas presentadas en todas las fases del procedimiento de elaboración.

2º. Mecanismos de publicidad del contenido del informe de valoración.

22.3 El acuerdo de aprobación del programa de participación ciudadana se publica por edicto en el diario o Boletín Oficial que corresponda y su contenido puede ser objeto de consulta pública en las dependencias y en el horario que el edicto señale, sin perjuicio de la adopción de cualquier otra medida de divulgación o publicidad.”

2.- OBJETIVOS.

El objetivo principal del Programa de participación ciudadana para la redacción del PDU Biopol - Granvia es el de crear los espacios adecuados para que la ciudadanía pueda participar en la nueva redacción del documento.

Estos espacios deben garantizar momentos de información, de aportaciones de ideas u opiniones y de debate argumentado. Asimismo, el proceso participativo también debe incluir mecanismos para evaluar y devolver la información generada y procesada en el proyecto final.

En cualquier caso, este programa de participación ciudadana debe entenderse como el documento responsable de contener las medidas y las actuaciones previstas y necesarias para garantizar y fomentar los derechos de iniciativa, de información y de participación de la ciudadanía en el proceso de redacción del PDU Biopol – Granvia.

Así pues, el objetivo general del proceso es garantizar y fomentar los derechos de iniciativa, información y participación de la ciudadanía en los procesos urbanísticos de planeamiento y gestión; facilitar la divulgación y comprensión de los contenidos de los trabajos y definir un marco de participación donde se pueda dar voz a la ciudadanía.

3.- ACTUACIONES Y FASES DE DESARROLLO DEL PROGRAMA.

Las actividades que deben permitir materializar los objetivos antes indicados son diversas y se materializarán en las diferentes fases siguientes:

3.1.- Fase previa (ya desarrollada).

En esta fase previa se han llevado a cabo las siguientes actuaciones con el objetivo de dar a conocer los objetivos y propuestas del proyecto:

a.- Se ha convocado de forma individual a los diferentes grupos municipales del ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat.

Han contestado a esta convocatoria los grupos municipales de Hospitalet en Comú Podem - En Comú Guanyem y de Esquerra Republicana de Catalunya, con los que se han mantenido reuniones los días 8 y 21 de abril de 2021 respectivamente.

b.- También, en fecha 21 de abril, se mantuvo una reunión con los representantes del Hospital de Bellvitge; del Hospital Duran i Reynals; el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL) y la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB).

c.- En fecha 6 de mayo de 2021 se mantuvo una reunión con la entidad Liga por la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA).

d.- En fechas 21 y 23 de julio, se han mantenido reuniones (retorno de las mantenidas entre los días 8 y 21 de abril) con los grupos municipales (L'Hospitalet en Comú Podem – en Comú Guanyem, Ciutadans i Hospitalet, Partido Popular de L'Hospitalet y Esquerra Republicana de L'Hospitalet).

3.2.- Fase inicial.

Comprende las acciones de información y comunicación, establecimiento de canales de participación y recogida y análisis de las aportaciones en la fase de Avance de Pla, desde la aprobación del Avance hasta la finalización del período de información pública, con la definición de mecanismos de garantía de la información y de facilitación de la presentación de sugerencias.

Esta fase se iniciará de forma inmediatamente posterior a la aprobación del Avance de Plan, el cual incluirá también el Documento Inicial Estratégico (DIE) y tiene como objetivo principal dar a conocer a la ciudadanía la propuesta de Avance de Plan validada y recoger las propuestas y sugerencias que puedan surgir.

Para la consecución de estos objetivos en esta fase, aparte de la preceptiva audiencia a los ayuntamientos afectados (art. 83 TRLU), el presente programa de participación ciudadana prevé llevar a cabo las siguientes acciones:

a.- Sesiones informativas a la ciudadanía.

Consejos de Distrito. -

El inicio del proceso participativo y la interacción con la ciudadanía se fijan en la celebración de una reunión informativa en la sede del Distrito VI (Bellvitge/El Gornal).

Consejo de Ciudad. -

Se prevé la presentación del documento de Avance y Objetivos ante el plenario del Consell de Ciutat para su valoración y debate.

Estas reuniones informativas y explicativas del PDU serán impartidas por representantes del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat y de la Generalitat de Catalunya.

b.- Exposición gráfica y documental del Avance del PDU.

Consistente en la exposición pública del Avance del PDU coincidiendo con la publicación del acuerdo de aprobación del documento y, por tanto, del inicio formal del período de información pública establecido por la legislación vigente.

El objetivo es el de transmitir de la manera más visual y sencilla el documento de Avance del PDU, incidiendo así directamente en una mayor interacción de la ciudadanía y, por tanto, en un mejor proceso participativo.

El espacio propuesto por exposición son las oficinas del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat, masía cal Gotlla, calle Ciencias, 69, de Hospitalet de Llobregat.

c.- Mesas abiertas de debate.

Se prevé la celebración de mesas abiertas como espacios para debatir y compartir opiniones.

Se prevén dos mesas abiertas, con la presencia de expertos por cada mesa, para debatir sectorialmente la propuesta del PDU Biopol-Granvia:

- 1.- Mesa sobre implantación de Usos biomédicos e Impacto socioeconómico.
2. Mesa sobre Modelo urbano y desarrollo sostenible.

d.- Mesa de trabajo y seguimiento del PDU.

Se prevé una mesa de trabajo (de conformidad con el acuerdo plenario del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat de fecha 30 de junio de 2021, de impulso de un proceso participativo y creación de la mesa de trabajo del nuevo PDU), que se reunirá durante las diferentes fases del proceso de participación ciudadana, con la participación de:

- Representantes de los grupos políticos con representación en el plenario municipal.
- Representantes de las asociaciones de vecinos y entidades ciudadanas.
- Representantes de entidades ecologistas.
- Representantes de los agentes sociales y económicos de la ciudad.
- Representantes de los equipamientos sanitarios y de investigación que se concentran en el entorno del ámbito de actuación.
- Representantes de la Administración actuante.

e.- Canales de participación y difusión.

Aparte de las mesas de participación ya mencionadas, se pondrán a disposición de la ciudadanía y las instituciones canales de participación para recoger sus opiniones y para facilitar el debate y la presentación de propuestas.

La presentación electrónica de aportaciones se realizará a través del canal participa.gencat.cat.

A la finalización de esta fase, las administraciones redactoras elaborarán un informe explicativo del resultado de este proceso.

3.3.- Fase central.

Esta fase abarca desde la aprobación inicial del PDU hasta la finalización del período de información pública con la definición de mecanismos de garantía de la información y de facilitación de la presentación de alegaciones.

Esta fase se iniciará de forma inmediatamente posterior a la aprobación inicial del PDU y tiene como objetivo principal dar a conocer a la ciudadanía el documento propuesto de tal modo que todo el mundo disponga de la posibilidad de presentar las alegaciones que considere pertinentes.

En esta fase se prevé llevar a cabo las siguientes acciones:

- 1.- Mecanismos de información sobre la ordenación propuesta por el instrumento aprobado inicialmente.
 - a.- La página web del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat.
 - b.- La página web del departamento de Vicepresidencia, Políticas Digitales y Territorio.
 - c.- Exposición gráfica y documental del PDU aprobado inicialmente en las oficinas del Consorcio.
 - d.- Una reunión informativa abierta a todo el mundo que tendrá lugar en la sede del Consejo de Distrito VI (Bellvitge/El Gornal).
 - e.- Una reunión informativa ante el plenario del Consell de Ciutat.
 - f.- Continuación de la mesa de trabajo constituida en cumplimiento del acuerdo plenario del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat de fecha 30 de junio de 2021.
- 2.- Mecanismos de información sobre la apertura del período de información pública y el sistema de recogida de alegaciones.

Aparte de las publicaciones oficiales, se insertarán anuncios en el diario de Hospitalet de Llobregat y en un diario de alcance de la provincia de Barcelona.

También se informará de la apertura del período de información pública en la página web del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet de Llobregat.

La recogida de las alegaciones se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

La presentación electrónica de alegaciones se realizará a través de la página web del departamento de Vicepresidencia, Políticas Digitales y Territorio.

A la finalización de esta fase, las administraciones redactoras elaborarán un informe explicativo del resultado de este proceso y elaborarán, en su caso, las modificaciones que procedan del documento aprobado inicialmente.

3.4.- Fase posterior.

Esta fase se iniciará de forma inmediatamente posterior a la aprobación provisional del PDU Biopol - Granvia, y tiene como objetivo principal dar a conocer a la ciudadanía el documento resultante de la incorporación de los informes sectoriales de las diferentes administraciones competentes, así como de las alegaciones presentadas por los particulares.

Es en todo caso la última fase del proceso de modo que la participación ciudadana ya no es de doble sentido sino que se limita a informar a la ciudadanía sobre los resultados del proceso.

Para la consecución de los objetivos previstos para esta tercera y última fase, el presente programa de participación ciudadana prevé la publicación del informe de participación ciudadana, junto con el resto de documentación integrante del PDU, en el Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña, una vez éste se apruebe definitivamente.

10. Annex I: Informe elaborat per AQR-Lab, la Fundació Bosch i Gimpera i la Universitat de Barcelona



ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE (PRODUCTE INTERIOR BRUT) A CATALUNYA ASSOCIAT AL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC BIOPOL GRANVIA

Estudi pel Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat

Jordi Suriñach, Esther Vayá (dir)
José Ramon García i Javier Romaní

Juliol 2021



ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS 3

2. METODOLOGIA..... 4

3. IMPACTE ECONÒMIC DE LA NOVA ACTIVITAT QUE ES DESENVOLUPARÀ A LA GRANVIA-HOSPITALET (A) 6

 3.1. RESULTATS GLOBAIS..... 6

 3.2. DETALL TERRITORIAL..... 8

 3.3. DETALL SECTORIAL 12

4. IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE SOTERRAMENT, URBANITZACIÓ I EDIFICACIÓ (2023-2040)..... 15

 4.1 IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE SOTERRAMENT I URBANITZACIÓ DE LA GRANVIA-HOSPITALET (PERÍODE 2023-2029) (B.1) 15

 4.1.1. Resultats globals pel període 2023-2029. 15

 4.1.2. Resultats periodificats per anys..... 17

 4.2 IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ DE LES NOVES EDIFICACIONS (PERÍODE 2026-2040) (B.2) 18

 4.2.1. Resultats globals pel període 2026-2040. 18

 4.2.2. Resultats periodificats per anys 20

 4.3 IMPACTE ECONÒMIC GLOBAL DE LES OBRES DE SOTERRAMENT, URBANITZACIÓ I EDIFICACIÓ (PERÍODE 2023-2029 i 2026-2040) (B=B.1+B.2) 21

 4.3.1. Resultats globals pel període 2023-2040. 21

 4.3.2. Resultats periodificats per anys 22

 4.3.3. Resultats globals. Distribució territorial 23

 4.3.4. Resultats globals. Detall sectorial 24

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

La Generalitat de Catalunya va aprovar el soterrament de la Gran Via a L'Hospitalet de Llobregat, encarregant l'obra al Consorci per la Reforma de la Granvia amb un pressupost de 114,83 milions d'euros.

Aquest projecte, contemplat al Pla Director Urbanístic (PDU) BIOPOL GRANVIA, convertirà la zona en una nova activitat econòmica, especialment pel sector sanitari, però també per la construcció d'edificis d'oficines, comerç i hoteleria.

El Consorci per a la Reforma de la GranVia a L'Hospitalet està interessat en conèixer **quin és l'impacte econòmic que tindran les inversions previstes al Pla Director Urbanístic BIOPOL GRANVIA, en relació al soterrament de la Granvia**, sobre l'economia catalana.



En concret es pretén quantificar **quin serà l'impacte en termes de Producte Interior Brut (PIB)**, fent especial èmfasi en la distribució territorial d'aquest impacte.

L'anàlisi que s'efectua considera tant:

- A. L'impacte econòmic anual derivat de l'activitat econòmica que es generi una vegada es finalitzi el projecte, com
- B. L'impacte econòmic de les inversions realitzades (vinculades a les obres de soterrament i urbanització, i obres d'edificació).

2. METODOLOGIA

En aquest apartat es presenta la metodologia per assolir els objectius plantejats en aquest estudi. Amb tal finalitat, es diferencia entre:

(A) **Estimació de l'impacte econòmic, en termes de contribució al PIB de Catalunya, derivat de la nova activitat comercial, d'oficines, de recerca i hotelera que es desenvoluparà a la zona.**

Aquests impactes, en canvi, **es produiran anualment** un cop estigui la nova activitat desenvolupant-se a ple rendiment.

(B) Estimació de l'impacte econòmic, en termes de contribució al PIB de Catalunya, derivat de:

B.1. **Obres de soterrament de la Granvia-Hospitalet i urbanització** (període 2023-2029)

B.2. **Obres de construcció de les noves edificacions** (període 2026-2040)

Aquests impactes solament **estaran vigents durant el període de realització de les obres** de soterrament, urbanització i posterior edificació.

Cal advertir que **l'abast de l'estudi d'impacte**, com s'ha assenyalat, **és sols econòmic** associat a l'activitat generada per les inversions realitzades. No es mesuren, per tant, ni efectes econòmics intangibles ni d'altres efectes de caràcter més social que se'n derivarien (com, per exemple, la millora de la imatge de la ciutat, la millora de la qualitat de vida dels seus residents, etc).

Així mateix, com més endavant es mostrarà, **l'abast territorial** de l'impacte no és circumscriu al municipi de l'Hospitalet de Llobregat sinó que s'estén per **totes les províncies de Catalunya**.

La metodologia de quantificació de l'impacte econòmic és la mateixa que en l'estudi de l'equip redactor de l'informe (Artís i Suriñach (dir), 2009)¹. **L'impacte global** sobre la Facturació i el Valor Afegit Brut (VAB) / Producte Interior Brut (PIB) s'ha descomposat en tres tipus d'efectes: **directes, indirectes i induïts** (vegi's Figura 2.1).

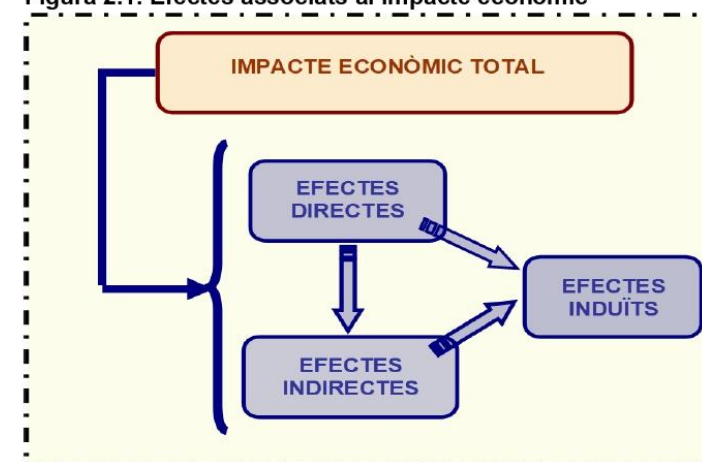
En el cas de l'activitat B.1 i B.2, **l'efecte directe sobre el VAB** recull l'augment de valor afegit que es dona en el sector de la construcció (i d'altres relacionats) com a conseqüència de les obres realitzades. **L'efecte indirecte**, en canvi, està mesurant l'augment de VAB que es produeix a la resta de sectors de l'economia i que prové inicialment de la demanda de béns i serveis que els hi requereix el sector de la construcció per tal de dur a terme la seva activitat (i que, posteriorment, s'estén generant un efecte multiplicador). Així, cal pensar que, per exemple, per l'edificació d'un hotel, el sector de la construcció demandaria

¹ Artís, M.; Suriñach, J. (directors); Murillo, J.; Vayá, E.; Romaní, J. (2009) Impacte Econòmic de la reforma de la Gran Vía i la Plaça d'Europa a l'Hospitalet de Llobregat. Viguera editores. B-38.571-2009.

productes als seus proveïdors principals (com, per exemple, les indústries de la metal·lúrgia, de la fabricació de productes ceràmics i rajoles, de la fabricació de ciment, o de la fabricació d'elements de formigó i guix), els quals veurien augmentar la seva producció. Alhora, cadascuna d'aquestes indústries necessitaria comprar altres béns i serveis proveïts per altres sectors de l'economia, generant un efecte multiplicador i un augment de la producció d'aquests darrers, i així successivament. L'efecte indirecte, doncs, mesuraria l'augment de VAB que es donaria a tots els sectors com a conseqüència de les relacions intersectorials existents en una economia. La quantificació d'aquests efectes es mesurarà a partir de les Taules Input-Output de l'economia catalana de l'any 2011 i la seva actualització del 2014.

Per últim, **l'efecte induït** sobre el VAB recull l'augment de valor afegit que es dona com a conseqüència de les despeses en consum que fan els treballadors que, de manera directa o indirecta, hagin contribuït a la construcció de les obres de soterrament de la Granvia-Hospitalet i urbanització, i de construcció de les noves edificacions (i que provindran dels sous i salaris percebuts per la seva feina).

Figura 2.1. Efectes associats al impacte econòmic



Font: Elaboració pròpia

En canvi, en el cas de l'activitat A, la definició sobre els impactes directes, indirectes i induïts són equivalents als del paràgraf anterior, però en aquesta ocasió, l'impacte directe afecta a tots els sectors econòmics que generaran despesa directament associada a l'activitat hotelera, comercial, de recerca, sanitària o d'oficines, principalment, que es desenvoluparà en els espais construïts a tal efecte.

3. IMPACTE ECONÒMIC DE LA NOVA ACTIVITAT QUE ES DESENVOLUPARÀ A LA GRANVIA-HOSPITALET (A)

En aquest apartat es quantifica l'impacte econòmic associat a l'activitat que es preveu desenvolupar en els espais del nou PDU. Com s'ha esmentat, es quantificarà l'impacte anual en el cas que tots els espais estiguin ja en funcionament.

3.1. RESULTATS GLOBAIS.

En la Taula 3.1 es recull el repartiment d'usos estimats del PDU BIOPOL GRANVIA i en la Taula 3.2 es mostra la proposta de distribució de l'activitat prevista plantejada (detall sectorial a dos dígit, percentatge d'activitat i m² de sostre associat a cada una d'elles). Aquesta informació és clau per a estimar la despesa directa esperada associada a la nova activitat econòmica que es generarà en aquests espais.

Taula 3.1.Usos estimats del PDU BIOPOL GRANVIA

	%	SOSTRE TOTAL m2
Oficines/Salut/Recerca	72%	400.455,3
Hoteler	13%	72.500,0
Comercial i restauració	10%	55.641,8
Residència d'estudiants	5%	27.820,9
Total	100%	556.418,0

Font: Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat

Taula 3.2. Proposta de repartiment del m² de sostre total a nivell sectorial

DESTINACIÓ	SOSTRE TOTAL m2	SECTOR TIOC	DENOMINACIÓ DEL SECTOR TIOC	%	SOSTRE m2
Hotels i Residència d'estudiants	100.320,9	46	Serveis d'allotjament	100%	100.320,9
Comerç i Restauració	55.641,80	38	Comerç detall	70%	38.949,26
		47	Serveis de menjar i begudes	30%	16.692,54
Oficines/Salut/Recerca					
No R&D	340.387,01	52	Serveis informació i tecnologies de la informació	15%	51.058,05
		53	Mediació financera, exc. Asseg. i fons pensions	10%	34.038,70
		55	Act. auxiliars mediació financera i assegurances	5%	17.019,35
		56	Activitats immobiliàries	10%	34.038,70
		57	Act. jurídiques, comptables i assessoria fiscal	5%	17.019,35
		58	Serveis tècnics arquitectura i enginyeria	5%	17.019,35
		61	Altres act. professionals i tècniques	25%	85.096,75
		69	Administració pública, defensa i SS obligatòria	15%	51.058,05
		73	Activitats hospitalàries	6%	20.423,22
		74	Activitats mèdiques i odontològiques	4%	13.615,48
R&D	60.068,30	59	Recerca i desenvolupament	100%	60.068,30
TOTAL	556.418,00				556.418,00

Font: Elaboració pròpia

A partir d'aquesta distribució de superfícies per sectors, i emprant informació cercada relativa al rati de m2 per ocupat per tipologies d'activitat, s'ha establert una estimació del nombre d'ocupats que hi treballarien en aquests nous espais (Taula 3.3). A partir d'aquesta informació, s'han obtinguts les estimacions posteriors en termes de Facturació i contribució al PIB.

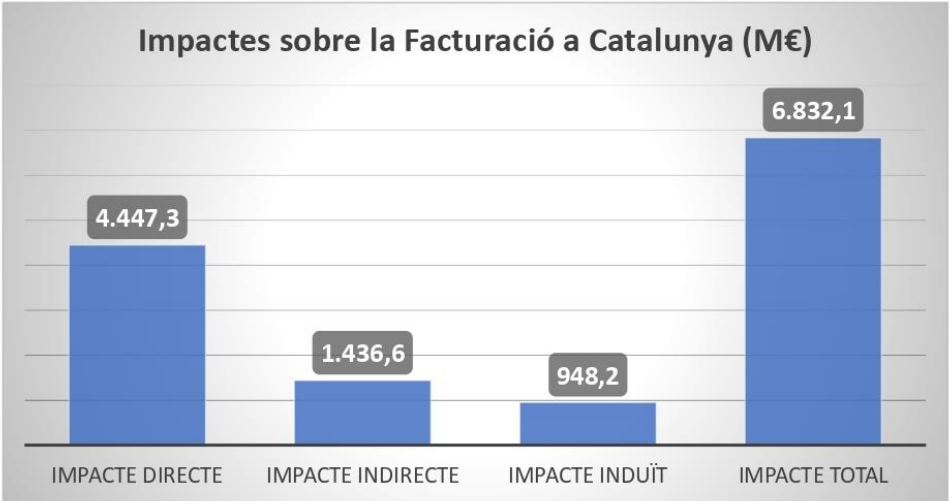
Taula 3.3. Estimació d'ocupats als nous espais

	SOSTRE TOTAL m2	m2 PER OCUPAT	OCUPATS ESTIMATS
Hotels i Residència d'estudiants	100.320,90	123	816
Comerç i Restauració	55.641,80	50	1.113
Oficines/Salut/Recerca	400.455,30		
No Act R&D (85%)	340.387,01	14	24.313
Act. R&D (15%)	60.068,30	17	3.533
TOTAL	556.418,00		29.775

Font: Elaboració pròpia

La Figura 3.1 presenta els impactes sobre la Facturació a Catalunya per un any hipotètic (2041) on assumim ple rendiment dels espais. S'estima que la nova activitat que es desenvoluparà a la Granvia-Hospitalet generarà una facturació directa a Catalunya valorada en 4.447,3 M€. Alhora, es generarà una facturació indirecta i induïda per valor de 2.384,8 M€. Per tant, per cada 1000 € de facturació directa que es generi a Granvia-Hospitalet, es generarà una facturació addicional de 536 € (efecte multiplicador del 1,54). Finalment, i gràcies a la nova reforma de la Granvia-Hospitalet, s'estima que es generarà a Catalunya anualment una facturació total valorada en 6.832,1 M€ (18,7 M€ diàriament).

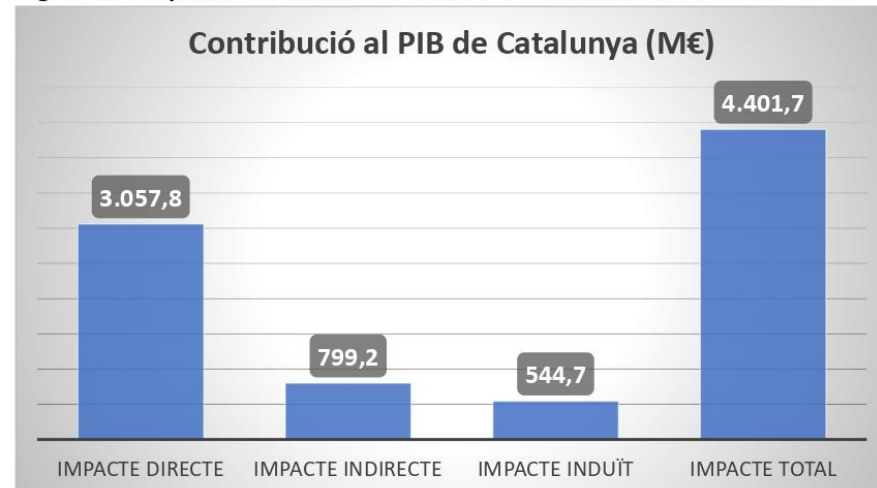
Figura 3.1.Impactes de la nova activitat en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

De manera anàloga (veure Figura 3.2), s'estima l'impacte que la nova activitat que es desenvoluparà a la Granvia-Hospitalet tindrà sobre el PIB.

Figura 3.2. Impactes de la nova activitat en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

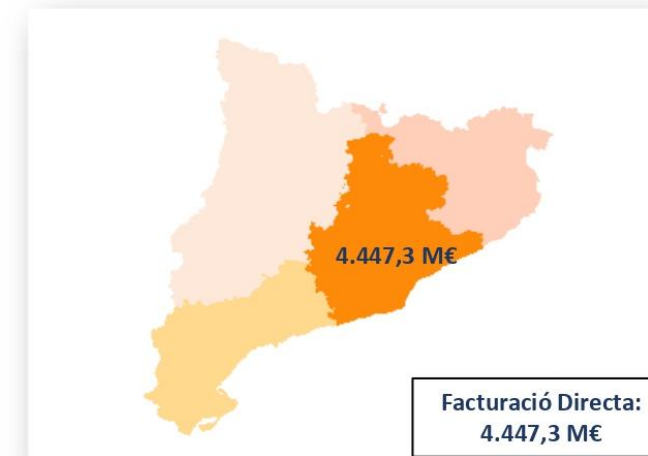
Així, s'estima que la **nova activitat** que es desenvoluparà a la Granvia-Hospitalet tindrà una contribució directa al PIB de Catalunya valorada en **3.057,8 M€**. Alhora, es contribuirà al PIB de manera indirecta i induïda amb **1.343,9 M€**. Per tant, **per cada 1000 € de contribució directa al PIB de Catalunya es generarà una contribució al PIB addicional de 440 €** (efecte multiplicador del 1,44). Finalment, s'estima que la nova reforma de la Granvia-Hospitalet generarà una nova activitat que permetrà contribuir al PIB de Catalunya anualment amb **4.401,7 M€ (12,1 M€ diàriament)**. Prenent com a referència el PIB del 2019, això suposaria una contribució del 1,82%.

3.2. DETALL TERRITORIAL

En els Mapes 3.1 a 3.3. es resumeix la distribució de l'impacte a nivell territorial en termes de Facturació, mentre que als Mapes 3.4 a 3.6 es mostra la distribució territorial del PIB que es generaria fruit de la nova activitat que es duria a terme.

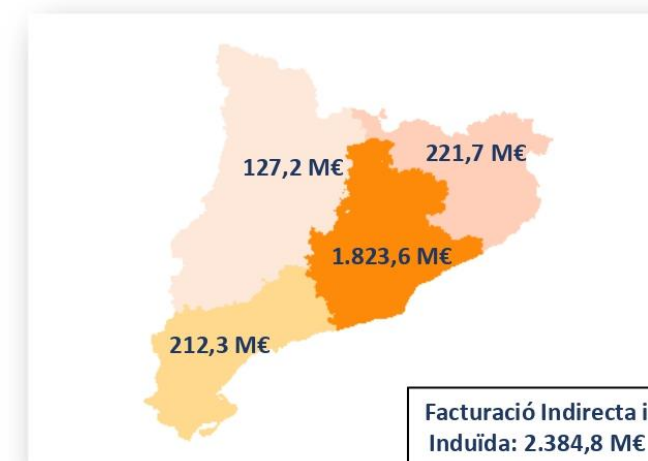
Com es pot observar als mapes 3.1 a 3.3, s'estima que la província de Barcelona concentrarà 4.447,3 M€ de Facturació DIRECTA generada. En relació a la facturació indirecta i induïda, s'estima que la província de Barcelona concentrarà 1.823,6 M€ d'aquesta facturació addicional, Girona 221,7 M€, Tarragona 212,3 M€ i Lleida 127,2 M€. Finalment, s'obté que **la província de Barcelona concentrarà 6.270,9 M€ de la facturació total generada, Girona 221,7 M€, Tarragona 212,3 M€ i Lleida 127,2 M€.**

Mapa 3.1. Distribució provincial de la Facturació DIRECTA generada



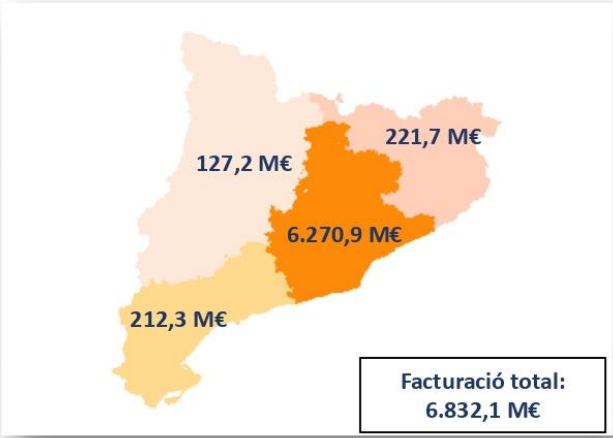
Font: Elaboració pròpia

Mapa 3.2. Distribució provincial de la Facturació INDIRECTA I INDUÏDA generada



Font: Elaboració pròpia

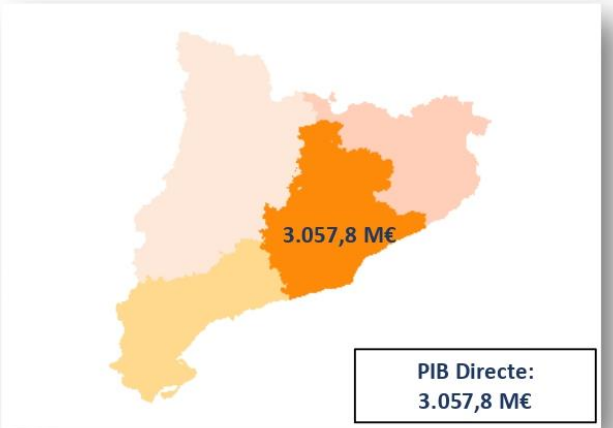
Mapa 3.3. Distribució provincial de la Facturació TOTAL generada



Font: Elaboració pròpia

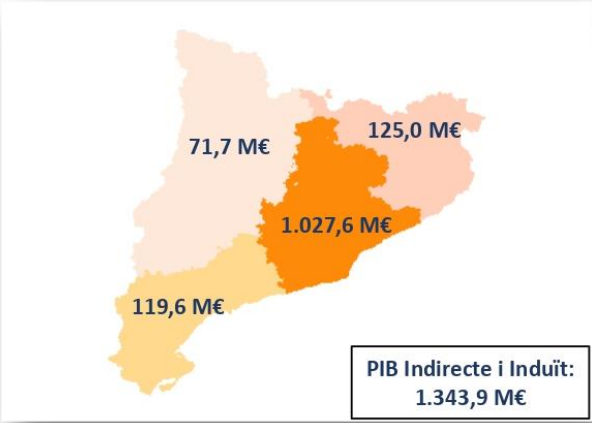
A partir dels mapes 3.4 a 3.6 es conclou que, en termes de contribució al PIB, s'estima que la província de Barcelona contribuirà al PIB de Catalunya de manera directa amb 3.057,8 M€. Alhora, s'estima que la província de Barcelona concentrarà 1.027,6 M€ de PIB generat de manera indirecta i induïda, Girona 125 M€, Tarragona 119,6 M€ i Lleida 71,7 M€. Finalment, s'estima que la província de Barcelona generarà un PIB TOTAL de 4.085,4 M€, Girona 125 M€, Tarragona 119,6 M€ i Lleida 71,7 M€.

Mapa 3.4. Distribució provincial de la contribució DIRECTA al PIB



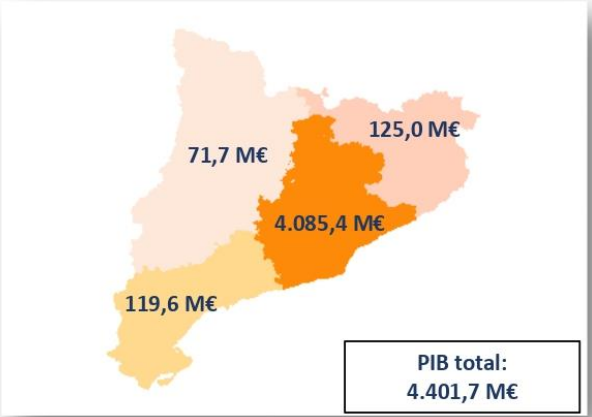
Font: Elaboració pròpia

Mapa 3.5. Distribució provincial de la contribució INDIRECTA I INDUÏDA al PIB



Font: Elaboració pròpia

Mapa 3.6. Distribució provincial de la contribució TOTAL al PIB



Font: Elaboració pròpia

D'aquesta manera es pot observar com, **malgrat desenvolupar-se aquesta nova activitat al municipi d'Hospitalet de Llobregat, els impactes indirectes i induïts s'estenen per tota la regió de manera que les quatre províncies acabaran beneficiant-se d'aquesta nova activitat prevista.**

3.3. DETALL SECTORIAL

Les figures 3.3 a 3.8 mostren els impactes en termes de facturació i contribució al PIB que esdevindrien de la nova activitat desenvolupada, tot distingint entre impactes directes, indirectes i induïts i totals. Com es pot observar, els impactes directes en termes de Facturació i PIB es concentren als sectors on s'ha suposat que es desenvoluparà la nova activitat. En canvi, els impactes totals es distribueixen per tots els sectors econòmics.

Figura 3.3. Facturació Directa en M€ a Catalunya per sectors



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.4. PIB generat Directe en M€ a Catalunya per sectors



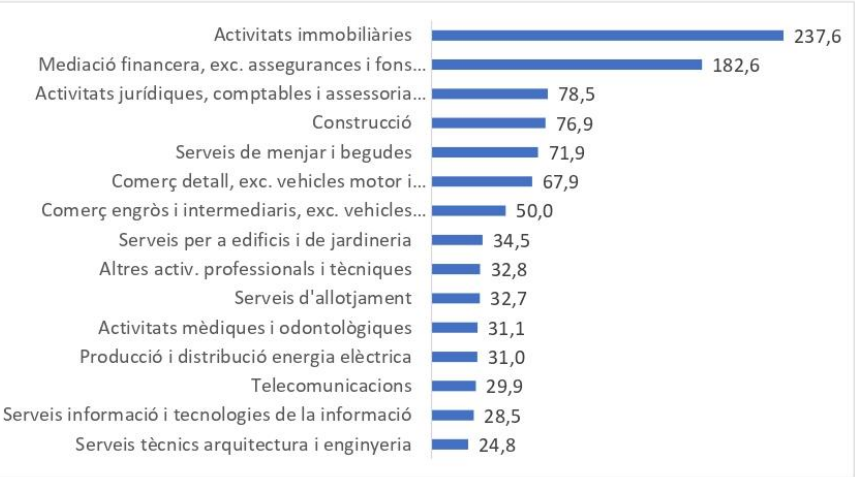
Font: Elaboració pròpia

Figura 3.5. Facturació Indirecta i Induïda en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.6. PIB generat de manera Indirecta i Induïda en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.7. Facturació TOTAL en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.8. PIB generat TOTAL en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

4. IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE SOTERRAMENT, URBANITZACIÓ I EDIFICACIÓ (2023-2040)

En aquest apartat es quantifica l'impacte econòmic associat al conjunt d'obres previstos en el PDU. Com s'ha esmentat, encara que les inversions es periodifiquen al llarg dels anys, en aquest estudi s'estima l'impacte global de les mateixes, i el seu efecte s'esgota quan acabin les obres.

En les taules 4.1 i 4.2 es resumeixen les principals inversions previstes en el PDU, tant de soterrament com de construcció de les noves edificacions. Aquesta informació constitueix la base a partir de la qual estimar l'impacte directe de l'activitat (B).

Taula 4.1. Obres soterrament i urbanització (Període 2023-2029) (B.1)

	TOTAL PEC sense IVA (€)
URBANITZACIÓ COMUNA (Soterrament Granvia, subestació elèctrica, nova sortida estació i desviament línia AT)	119.525.590,72
URBANITZACIÓ INTERNA	67.167.254,27
DESPESES DE PLANEJAMENT I GESTIÓ (Redacció projectes, direcció d'obra, etc...)	9.411.355,48
ALTRES DESPESES (Indemnitzacions, Conveni ACA, Increment servei transport públic)	6.244.993,00
TOTAL	202.349.193,48

Font: Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat

Taula 4.2. Obres construcció de les noves edificacions (Període 2026-2040) (B.2)

	TOTAL PEC sense IVA (€)
Construcció oficines/Salut/Recerca	535.809.191,40
Construcció comercial i restauració	37.224.364,20
Construcció hotel	121.292.500,00
Construcció residència d'estudiants	46.544.365,70
Construcció aparcament	107.080.809,00
TOTAL	847.951.230,30

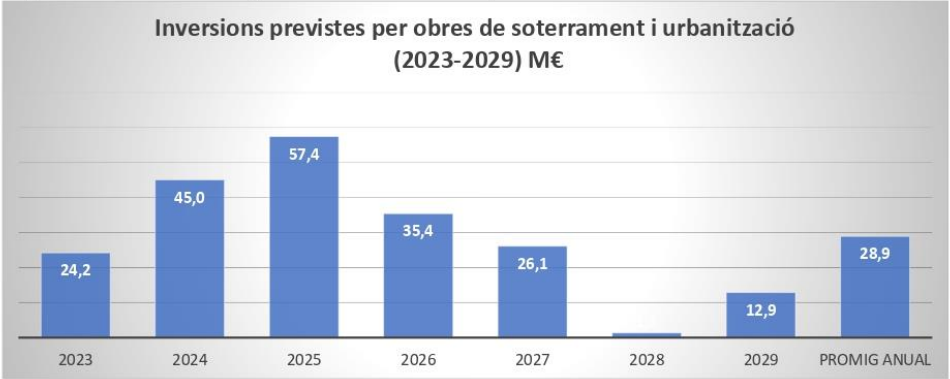
Font: Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat

4.1 IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE SOTERRAMENT I URBANITZACIÓ (PERÍODE 2023-2029) (B.1)

4.1.1. Resultats globals pel període 2023-2029.

La Figura 4.1 mostra la inversió prevista per les obres de soterrament i urbanització derivades del PDU BIOPOL GRANVIA, i la seva distribució temporal. El període previst de construcció és el 2023-2029.

Figura 4.1. Inversions previstes anualment per obres de soterrament i urbanització

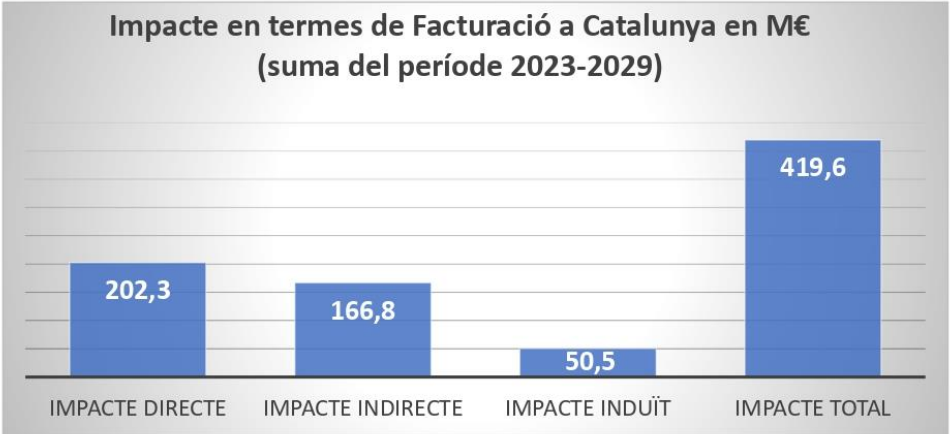


Font: Consorci per a la Reforma de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat

La inversió prevista total, en el període 2023-2029 és de 202,3 milions d'euros (M€), i la seva imputació directa de l'activitat afecta als sectors de la Construcció, Serveis tècnics arquitectura i enginyeria, Activitats immobiliàries, Activitats jurídiques, comptables i d'assessoria fiscal i Administració Pública.

Com recull la Figura 4.2, s'estima que la despesa prevista total per l'execució d'obres de soterrament i urbanització sigui de 202,3M€ (que és l'efecte directe, en termes de facturació). Aquesta despesa generarà un impacte total en termes de Facturació a Catalunya valorat en 419,6 M€. Així, per cada 1000€ de despesa directa prevista es generarà una facturació addicional de 1073€ de manera indirecta e induïda (efecte multiplicador de 2,07).

Figura 4.2. Impacte global en termes de Facturació en M€

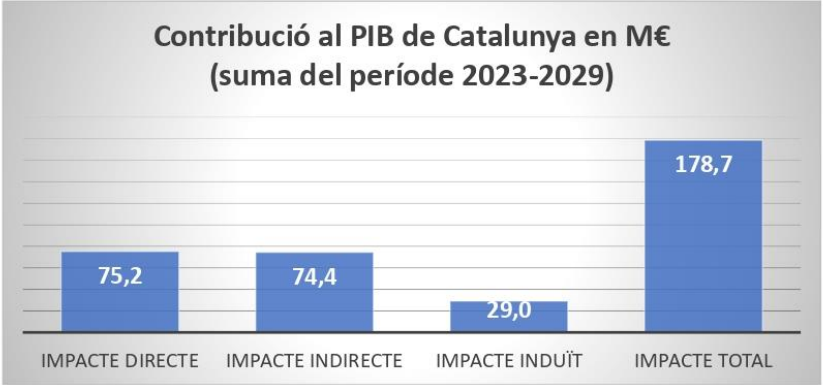


Font: Elaboració pròpia

La Figura 4.3 resumeix l'impacte que s'associa al PIB, a partir d'aquest nivell de facturació.

S'estima que la despesa prevista total de 202,3M€ per l'execució d'obres de soterrament i urbanització generarà un impacte directe en el PIB de Catalunya valorat en 75,2 M€.

Figura 4.3. Impacte global en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes (derivats de l'efecte multiplicador que es genera per la compra de béns i serveis intersectorials) i els induïts (derivats de les despeses en consum realitzades pels ocupats que de manera directa o indirecta deuen el seu lloc de treball a les obres de soterrament i urbanització), s'estima que la despesa prevista total acabi generant un impacte total sobre el PIB de Catalunya valorat en 178,7 M€. Per tant, per cada 1.000€ de despesa realitzada en obres de soterrament i urbanització derivats del PDU BIOPOL-GRANVIA, es contribuirà al PIB de Catalunya en 883 €.

4.1.2. Resultats periodificats per anys.

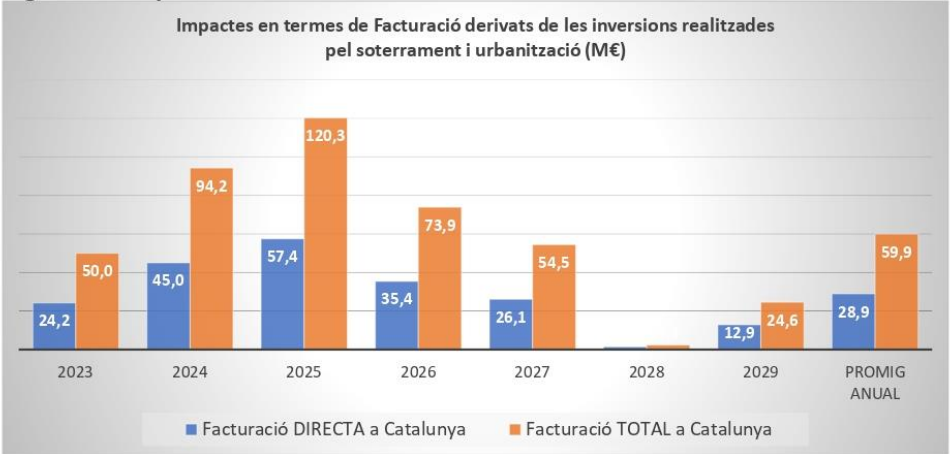
Les figures 4.4 i 4.5 presenten la periodificació d'aquest impacte per la Facturació i el PIB. Fent un promig anual, la despesa prevista anual promig realitzada per l'execució d'obres de soterrament i urbanització serà de 28,9 M€. S'estima que aquesta despesa promig anual generarà un impacte total anual promig en termes de Facturació a Catalunya valorat en 59,9€.

S'estima que la despesa prevista promig anual de 28,9 M€ per l'execució d'obres de soterrament i urbanització generarà un impacte directe anual promig en el PIB de Catalunya valorat en 10,7 M€.

Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes i els impactes induïts, s'estima que la despesa prevista anual acabi generant un impacte total sobre el PIB de Catalunya anual valorat en 25,5 M€, en el període considerat (2023-2029).

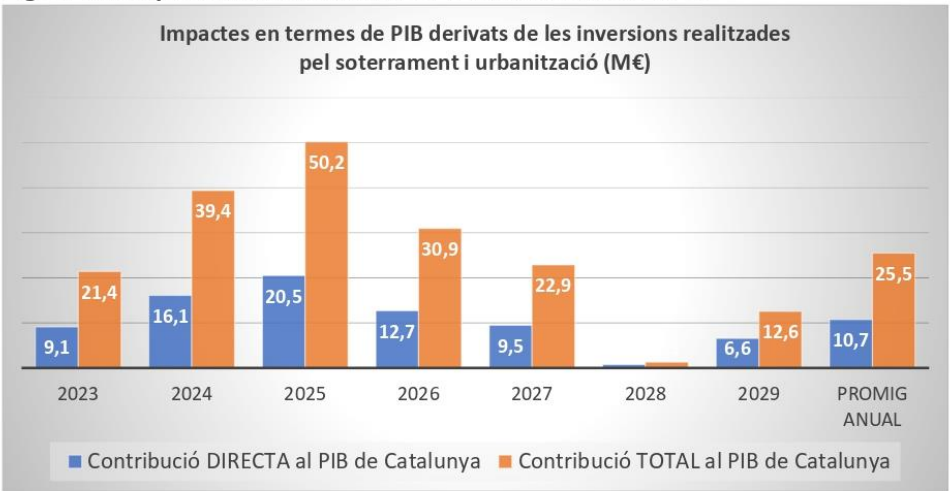
Agafant com a referència el PIB de Catalunya de l'any 2019, això suposaria una contribució anual promig al PIB de Catalunya del 0,011%.

Figura 4.4. Impacte anual en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.5. Impacte anual en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

4.2 IMPACTE ECONÒMIC DE LES OBRES DE CONSTRUCCIÓ DE LES NOVES EDIFICACIONS (PERÍODE 2026-2040) (B.2)

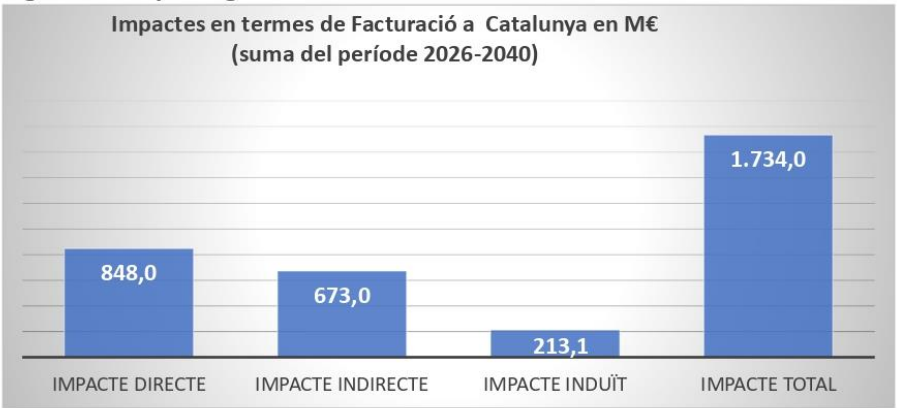
4.2.1. Resultats globals pel període 2026-2040.

En aquest apartat s'estima la quantificació de l'impacte associat a les **obres de construcció de les noves edificacions**. La inversió total prevista, pel període (2026-

2040) és de **848 M€** (que constitueix l'impacte directe de facturació), i afecta als sectors de la Construcció i Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria.

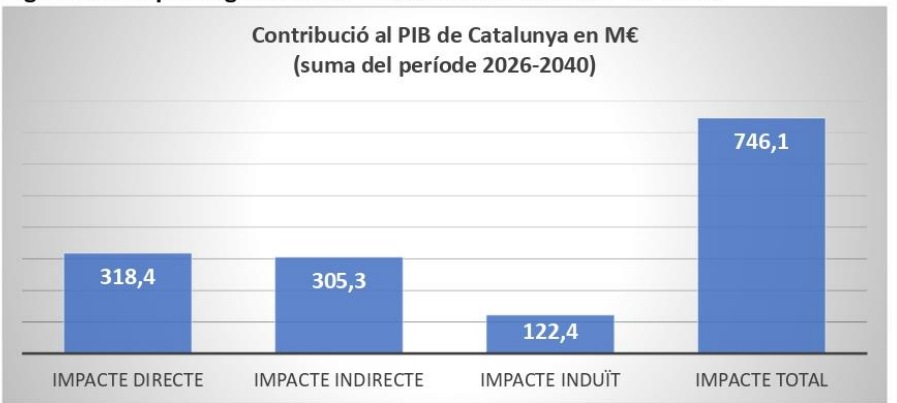
Seguint el mateix procediment que en l'apartat anterior, en les figures 4.6 i 4.7 es presenten els impactes directes, indirectes, induïts i totals associats a les variables Facturació i PIB.

Figura 4.6. Impacte global en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.7. Impacte global en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

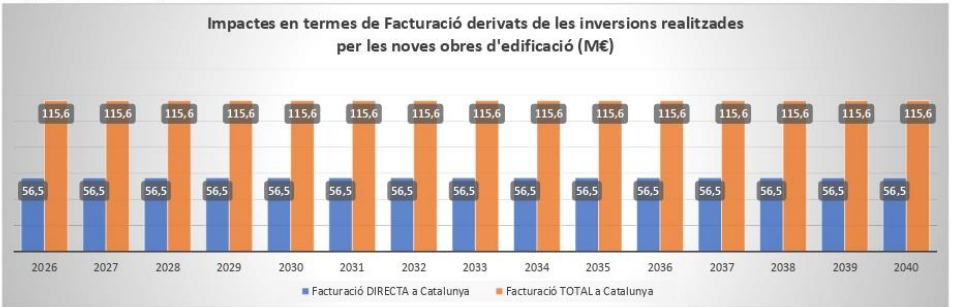
En conseqüència, s'estima que la **despesa prevista total de 848,0 M€ per l'execució d'obres d'edificació generarà un impacte total en termes de Facturació a Catalunya valorat en 1.734 M€**. Així, per cada 1.000€ de despesa directa prevista es generarà una facturació addicional de 1.045€ de manera indirecta e induïda (efecte multiplicador de 2,04). Així mateix, la **despesa prevista total de 848 M€ per l'execució d'obres d'edificació generarà un impacte directe total en el PIB de Catalunya valorat en 318,4 M€**.

Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes i induïts, s'estima que la despesa prevista total acabi generant un **impacte total sobre el PIB de Catalunya valorat en 746,1 M**. Per tant, per cada 1.000€ de despesa realitzada en obres d'edificació en el PDU, es contribuirà al PIB de Catalunya en 880 €.

4.2.2. Resultats periodificats per anys

Fent una distribució proporcional al llarg del període 2026-2040 de la inversió, com ja s'ha dit, s'obté que la **despesa prevista anual realitzada per l'execució d'obres d'edificació serà de 56,5 M€**. S'estima que aquesta despesa promig anual generarà un **impacte total anual promig en termes de Facturació a Catalunya valorat en 115,6 M€** (veure Figura 4.8).

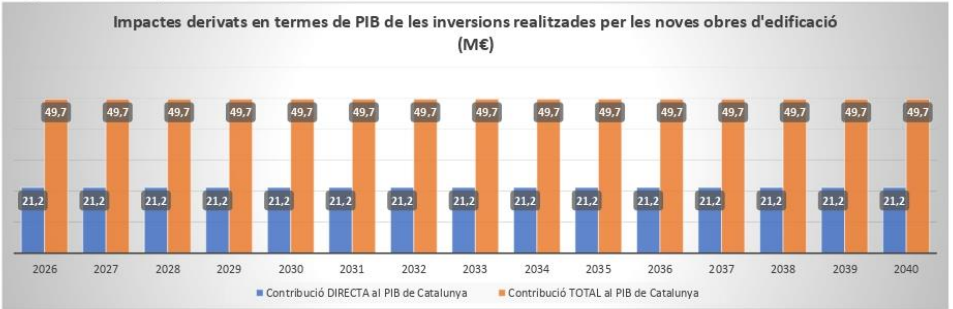
Figura 4.8. Impacte anual en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

S'estima que la **despesa prevista promig anual de 56,5 M€** per l'execució d'obres d'edificació generarà un **impacte directe anual promig en el PIB de Catalunya valorat en 21,2 M€**. Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes i els impactes induïts, s'estima que la despesa prevista anual acabarà generant un **impacte total sobre el PIB de Catalunya anual valorat en 49,7 M€** (Figura 4.9).

Figura 4.9. Impacte anual en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

Agafant com a referència el PIB de Catalunya de l'any 2019, això suposa una contribució anual promig al PIB de Catalunya del 0,021% durant el període 2026-2040.

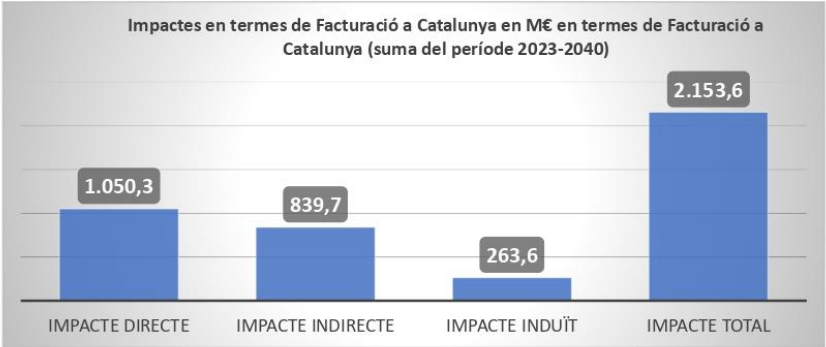
4.3. IMPACTE ECONÒMIC GLOBAL DE LES OBRES DE SOTERRAMENT, URBANITZACIÓ I EDIFICACIÓ (PERÍODE 2023-2029 I 2026-2040) (B=B.1+B.2)

4.3.1. Resultats globals pel període 2023-2040.

Finalment, en aquest apartat es sumen els dos efectes associats a les inversions recollits en els apartats 4.1 i 4.2. La **inversió global** de base, pel conjunt de totes les obres de soterrament, urbanització i edificació, associades als dos períodes (2023-2029 i 2026-2040) és de **1.050,3 M€** (suma dels 202,3 M€ i de 848 M€ de les inversions de soterrament i urbanització, d'una banda, i d'edificació, per l'altra).

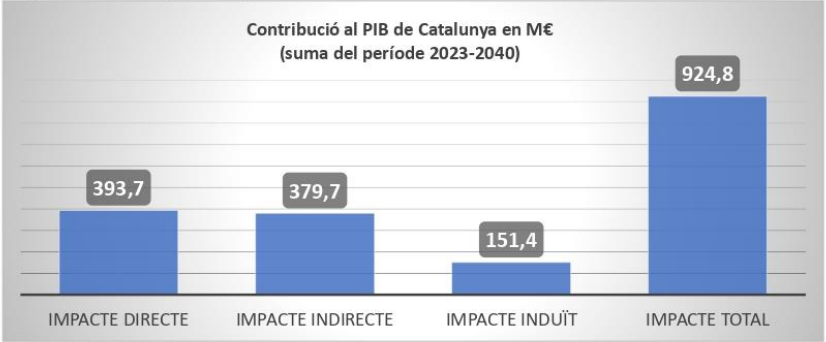
Les figures 4.10 i 4.11, respectivament, resumeixen els efectes per les variables Facturació i PIB.

Figura 4.10. Impacte global en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.11. Impacte global en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

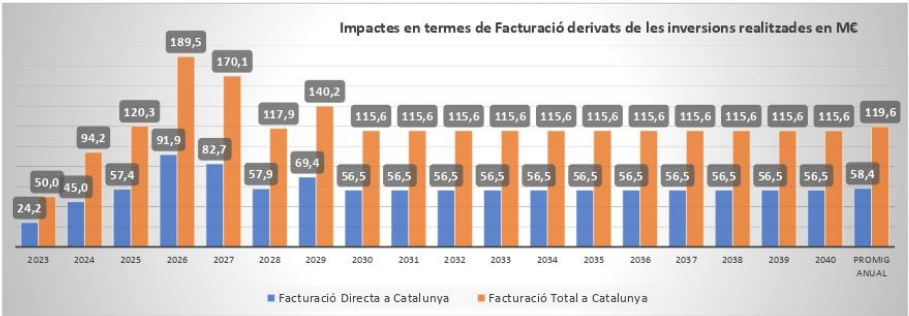
S'estima que la despesa prevista total de 1.050,3 M€ per l'execució d'obres de soterrament, urbanització i edificació generarà un impacte total en termes de Facturació a Catalunya valorat en 2.153,6 M€. Així, per cada 1000€ de despesa directa prevista es generarà una facturació addicional de 1.051€ de manera indirecta i induïda (efecte multiplicador de 2,05).

Així mateix, s'estima que aquesta despesa prevista total de 1.050,3 M€ generarà un impacte directe total en el PIB de Catalunya valorat en 393,7 M€. Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes i induïts, s'estima que la despesa prevista total acabarà generant un impacte total sobre el PIB de Catalunya valorat en 924,8 M€. Per tant, per cada 1.000€ de despesa realitzada en obres de soterrament, urbanització i edificació es contribuirà al PIB de Catalunya en 880 €.

4.3.2. Resultats periodificats per anys

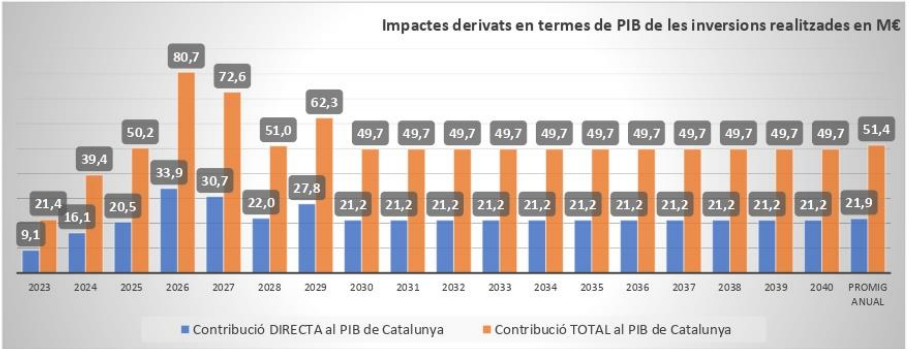
Seguint el procediment anterior, les figures 4.12 i 4.13 presenten la distribució temporal d'aquest impacte, en Facturació i PIB, respectivament.

Figura 4.12. Impacte anual en termes de Facturació en M€



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.13. Impacte anual en termes de contribució al PIB en M€



Font: Elaboració pròpia

Considerant a la vegada les despeses de les obres de soterrament, urbanització i edificació, s'obté que la despesa prevista anual promig realitzada serà de 58,4 M€ al llarg del període 2023-2040. S'estima que aquesta despesa promig anual generarà un impacte total anual promig en termes de Facturació a Catalunya valorat en 119,6 M€.

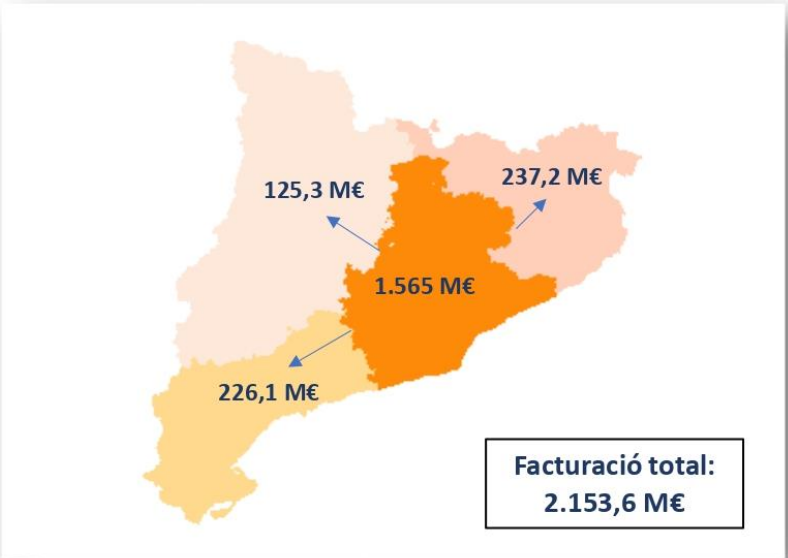
S'estima que la despesa prevista promig anual de 58,4 M€ per l'execució d'obres de soterrament, urbanització i edificació generarà un impacte directe anual promig en el PIB de Catalunya valorat en 21,9 M€.

Si a l'impacte directe, se li afegeixen els impactes indirectes i els induïts, s'estima que la despesa prevista anual acabarà generant un impacte total sobre el PIB de Catalunya anual valorat en 51,4 M€. Agafant com a referència el PIB de Catalunya de l'any 2019, això suposa una contribució anual promig al PIB de Catalunya del 0,021% durant el període 2023-2040.

4.3.3. Resultats globals. Distribució territorial

En els mapes 4.1 i 4.2 es resumeix la distribució de l'impacte a nivell territorial. En concret, en el Mapa 4.1 es presenta l'estimació de la Facturació per províncies, mentre que el Mapa 4.2. mostra la contribució provincial al PIB total generat.

Mapa 4.1. Distribució provincial de la Facturació TOTAL generada



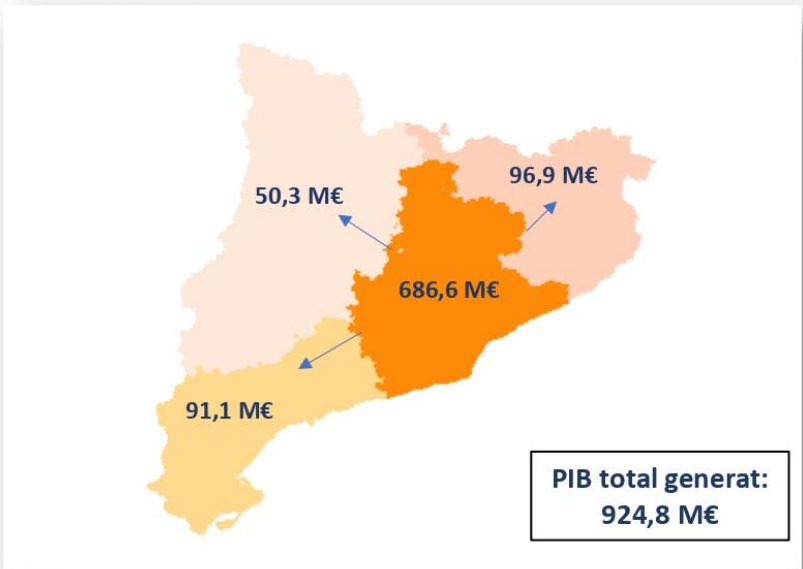
Font: Elaboració pròpia

S'estima que la província de Barcelona concentrarà 1.565 M€ de la Facturació total generada, Girona 237,2 M€, Tarragona 226,1 M€ i Lleida 125,3 M€.

Alhora, s'estima que la província de Barcelona contribuirà al PIB de Catalunya amb 686,6 M€, Girona amb 96,9 M€, Tarragona amb 91,1 M€ i Lleida amb 50,3 M€.

D'aquesta manera es pot concloure com l'abast de l'impacte de les obres previstes és clarament regional, beneficiant a tota Catalunya.

Mapa 4.2. Distribució provincial de la contribució TOTAL al PIB



Font: Elaboració pròpia

4.3.4. Resultats globals. Detall sectorial

Finalment, en la Figura 4.14 es presenten els sectors més beneficiats per aquest impacte directe, en termes de Facturació, mentre que la Figura 4.15 mostra els mateixos resultats en termes de PIB. Com era de preveure, pel tipus d'inversió realitzada, el sector de la Construcció és el major. En concret, fruit de les despeses previstes per les obres de soterrament, urbanització i edificació de la Granvia-Hospitalet al llarg del període 2023-2040, el sector de la Construcció facturarà de manera directa al llarg del període 865,1 M€. A aquest sector, per ordre d'importància, el seguiran els sectors de Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (175,7 M€), AAPP (6,2 M€), Activitats jurídiques, comptables i d'assessoria fiscal (2,4 M€) i el sector d'activitats immobiliàries (0,9 M€).

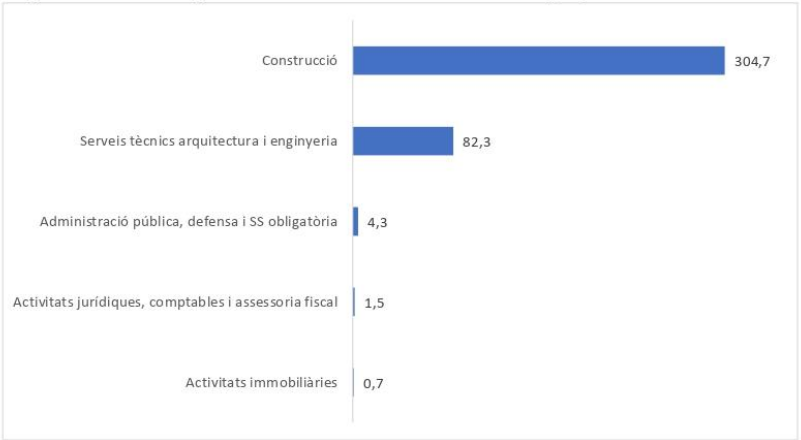
Alhora, fruit de les esmentades despeses previstes, el sector de la Construcció generarà un VAB de manera directa al llarg del període per valor de 304,7 M€. A aquest sector, per ordre d'importància, el seguiran els sectors de Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (82,3 M€), AAPP (4,3 M€), Activitats jurídiques, comptables i d'assessoria fiscal (1,5 M€) i el sector d'activitats immobiliàries (0,7 M€).

Figura 4.14. Facturació Directa en M€ a Catalunya per sectors



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.15. PIB generat Directe en M€ a Catalunya per sectors



Font: Elaboració pròpia

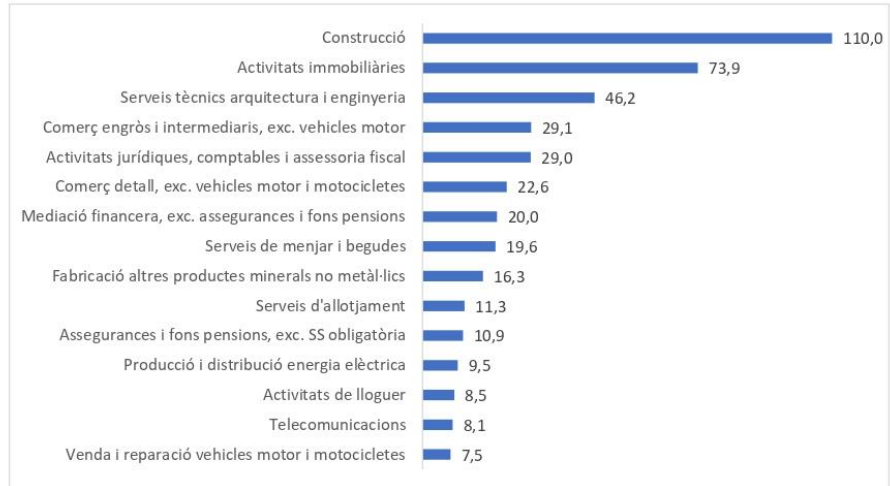
Les figures 4.16 i 4.17 presenten els mateixos impactes associats als efectes indirectes i induïts, per Facturació i PIB, respectivament. De la seva anàlisi s'observa la varietat de sectors afectats per aquestes inversions.

Figura 4.16. Facturació Indirecta i Induïda en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

Figura 4.17. PIB generat de manera Indirecta i Induïda en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



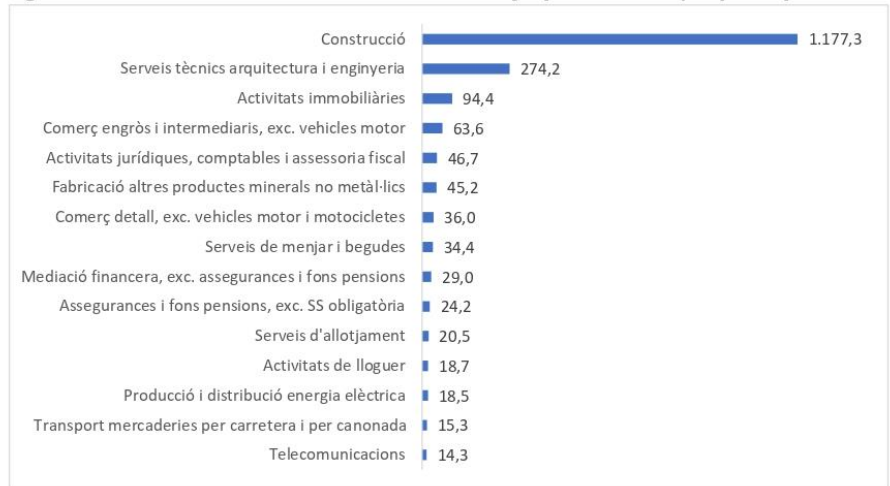
Font: Elaboració pròpia

Fruit de les despeses previstes per les obres de soterrament, urbanització i edificació de la Granvia-Hospitalet al llarg del període 2023-2040, s'estima que els següents sectors es beneficiïn d'una major facturació indirecta i induïda: Construcció (312,2 M€), Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (98,5 M€), Activitats immobiliàries (93,4 M€), Comerç a l'engròs (63,6 M€), Fabricació d'altres productes minerals (45,2 M€), Activitats Jurídiques (44,4 M€), Comerç al detall (36,0 M€), Serveis de menjar i begudes (34,4 M€), Mediació financera (29 M€) i Assegurances (24,2 M€) (Figura 4.16).

Alhora, fruit de les esmentades despeses previstes, s'estima que els sectors següents generin de manera indirecta i induïda les quantitats més elevades de VAB al llarg de tot el període 2023-2040: Construcció (110 M€), Activitats immobiliàries (73,9 M€), Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (46,2 M€), Comerç a l'engròs (29,1 M€), Act. Jurídiques (29 M€), Comerç al detall (22,6 M€), Mediació financera (20 M€), Serveis de menjar i begudes (19,6 M€), Fabricació d'altres productes minerals (16,3 M€), i Serveis d'Allotjament (11,3 M€) (Figura 4.17).

Finalment, en les figures 4.18 i 4.19 es presenta l'impacte total sectorial.

Figura 4.18. Facturació Total en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)

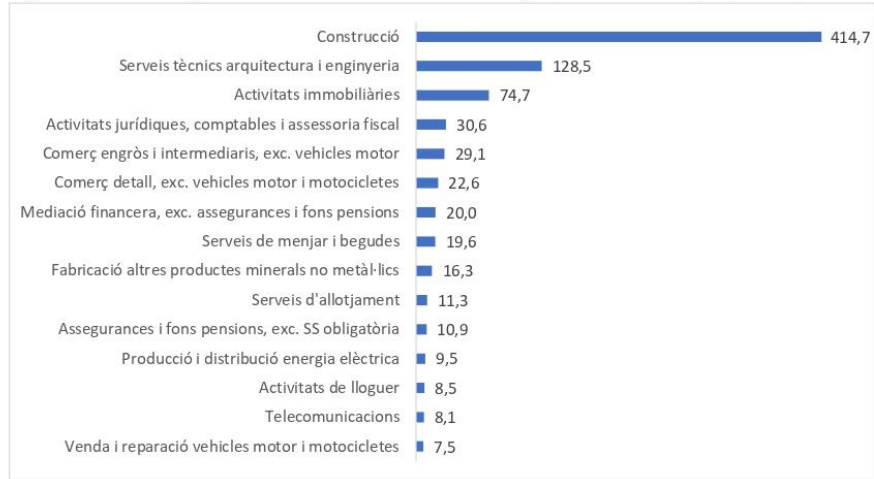


Font: Elaboració pròpia

Fruit de les despeses previstes per les obres de soterrament, urbanització i edificació de la Granvia-Hospitalet al llarg del període 2023-2040, s'estima que els següents sectors es beneficiïn d'una major facturació TOTAL: Construcció (1.177,3 M€), Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (274,2 M€), Activitats immobiliàries (94,4 M€), Comerç a l'engròs (63,6 M€), Activitats Jurídiques (46,7 M€), Fabricació d'altres productes minerals (45,2M€), Comerç al detall (36 M€), Serveis de menjar i begudes (34,4 M€), Mediació financera (29 M€) i Assegurances (24,2 M€).

Alhora, fruit de les esmentades despeses previstes, s'estima que els sectors següents generaran en TOTAL les quantitats més elevades de PIB al llarg de tot el període 2023-2040: Construcció (414,7 M€), Serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria (128,5 M€), Activitats immobiliàries (74,7 M€), Act. Jurídiques (30,6 M€), Comerç a l'engròs (29,1 M€), Comerç al detall (22,6 M€), Mediació financera (20 M€), Serveis de menjar i begudes (19,6 M€), Fabricació d'altres productes minerals (16,3 M€), i Serveis d'Allotjament (11,3 M€).

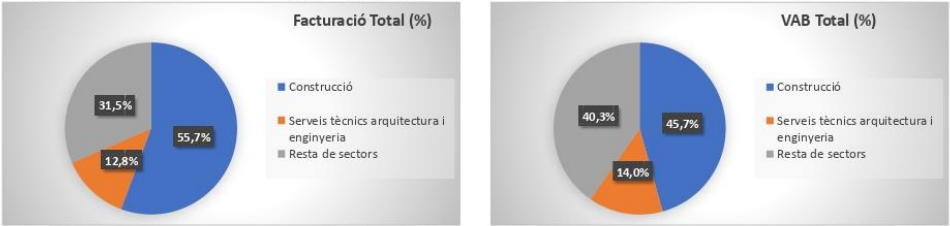
Figura 4.19. PIB generat Total en M€ a Catalunya per sectors (15 principals sectors)



Font: Elaboració pròpia

Els efectes totals derivats de les obres de soterrament, urbanització i edificació de la Granvia-Hospitalet es distribueixen entre tots els sectors econòmics. La Figura 4.20 mostra com el 31,5% de la facturació total que es generarà al llarg del període 2023-2040 i el 40,3% del VAB total ho faran sectors no directament vinculats amb el sector de la construcció ni de serveis tècnics d'arquitectura i enginyeria.

Figura 4.20. Impacte total per tipologia de sectors.



Font: Elaboració pròpia



Laboratori d'Economia Aplicada (AQR-Lab)
Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA)

Universitat de Barcelona
Facultat d'Economia i Empresa
Departament d'Econometria Estadística i Economia Aplicada
Av. Diagonal 690, Torre IV, 08034 Barcelona
Telèfon: +34 934 037 241
Fax: +34 934 021 821
Pàgina web: www.ub.edu/aqrlab
Adreça de correu electrònic: aqrlab@ub.edu

CIF FBG: G08906653

facebook.com/aqr.lab
[@AqrLab](https://twitter.com/AqrLab)

SURIÑACH
CARALT
JORDI -
37284508J
Signat digitalment
per SURIÑACH
CARALT JORDI -
37284508J
Data: 2021.07.21
16:30:46 +02'00'

VAYA
VALCARCE
ESTHER -
46726800T
Firmado digitalmente
por VAYA VALCARCE
ESTHER - 46726800T
Fecha: 2021.07.21
16:44:20 +02'00'



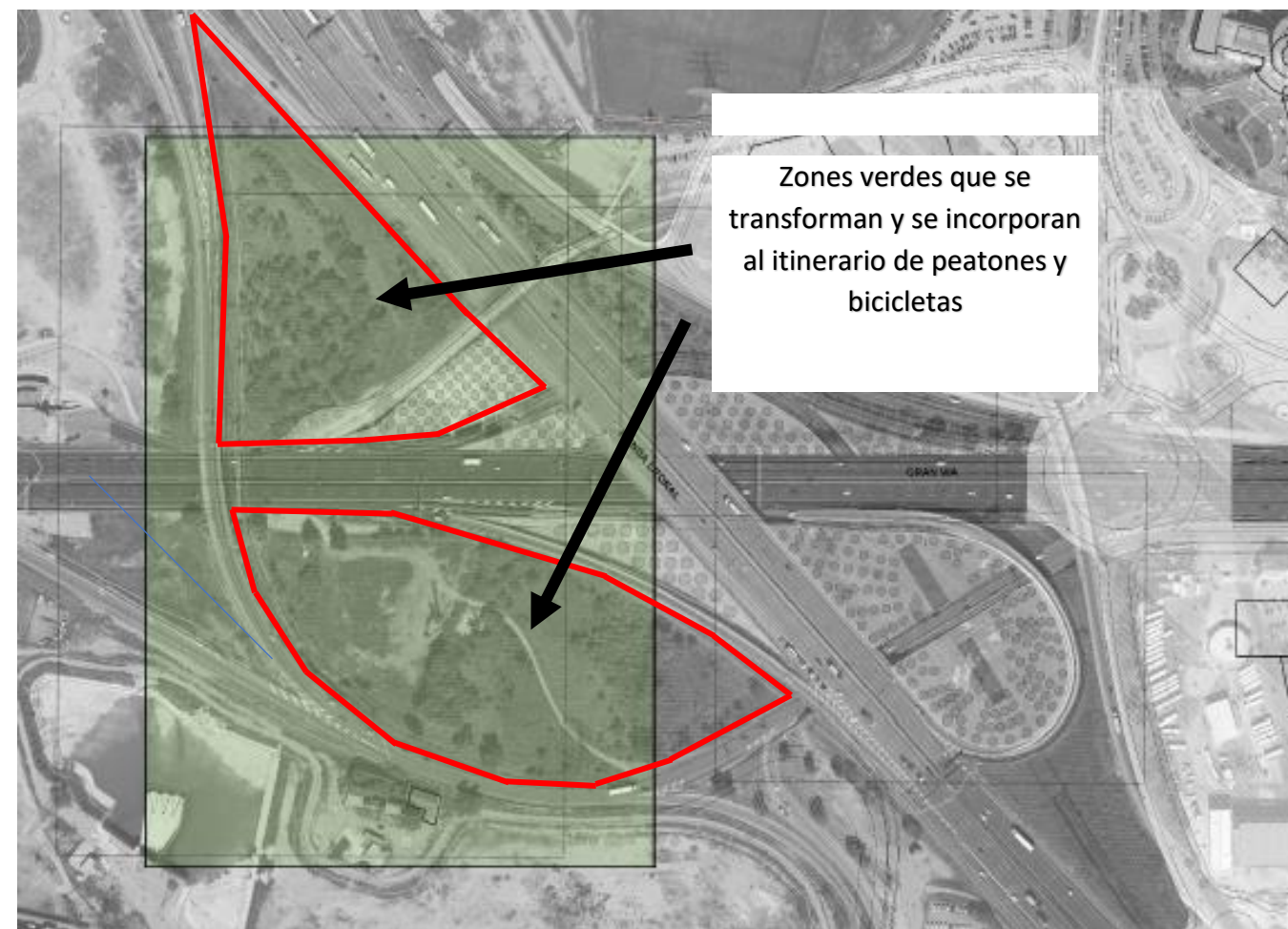
11. Anexo II: Análisis previo de integración de las zonas verdes en la conexión de los espacios libres del PDU Biopol Granvia con el corredor fluvial del río Llobregat

El proyecto de soterramiento de la Granvia, que desarrolló las determinaciones del PDU Granvia Llobregat de 2017, incorporaba un “Anteproyecto de paisajismo global del ámbito nudo B-10” que trata con detalle las conexiones del ámbito con el corredor fluvial del río Llobregat.

De hecho, la propuesta de ordenación del PDU Biopol-Granvia incorpora una parte importante de la transformación de estos espacios, hoy intersticiales (calificados por el PGM como 6c) en nuevas zonas verdes públicas cuya misión principal será la de garantizar la conectividad de los espacios libres del plan director con el corredor fluvial del Llobregat.

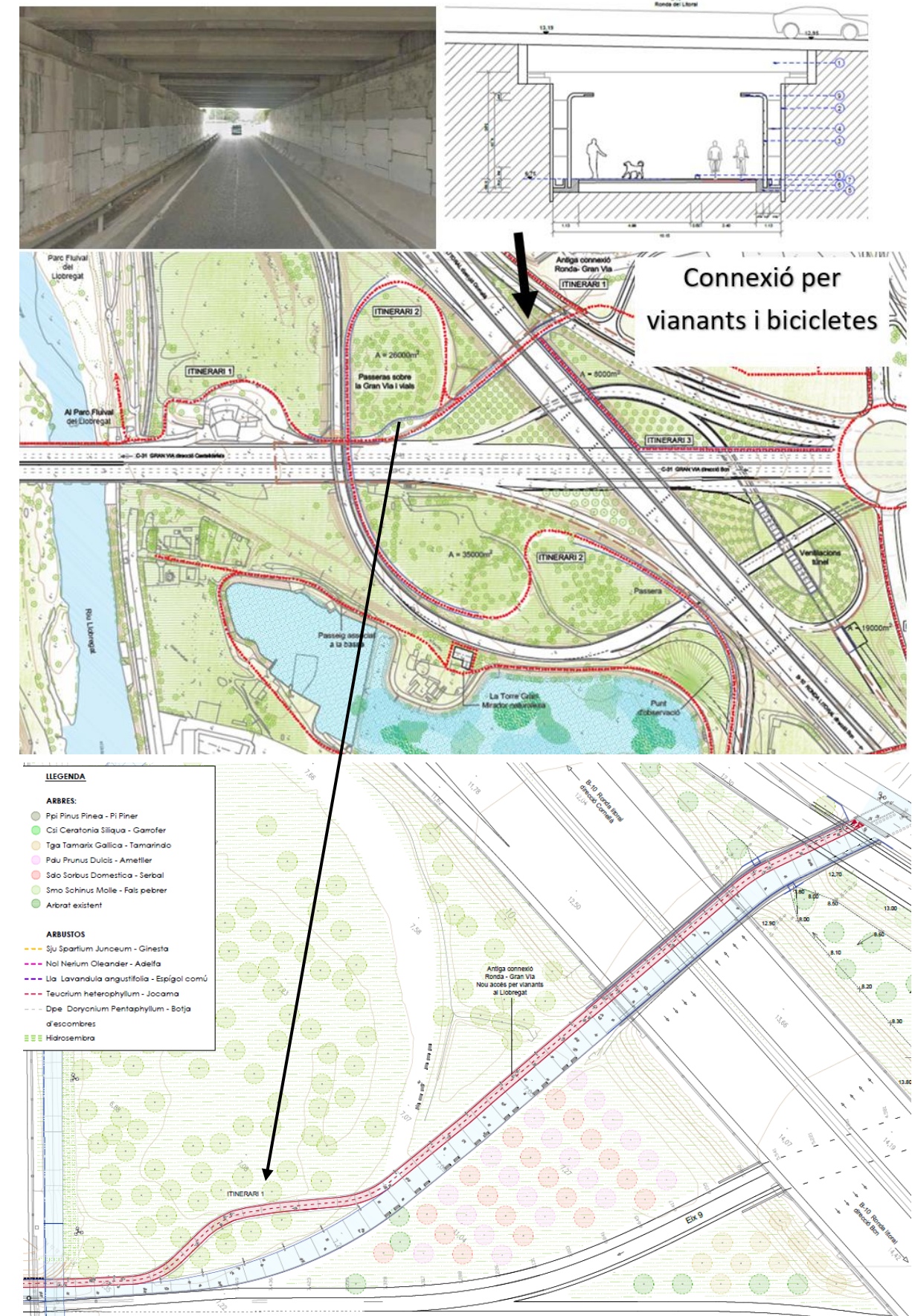
Por eso, habrá que urbanizarlos implementando nuevos itinerarios y nuevas instalaciones (pasarelas) que deben permitir religar las diferentes zonas verdes para convertirlas en un recorrido de conexión con el río.

Se recuperan pues, espacios de uso público para el ocio y el recreo de la población sobre piezas de suelo actualmente inconexas y rodeadas de vialidad.



La primera gran decisión consiste en la transformación del antiguo pasaje inferior de vehículos bajo la Ronda litoral, que queda sin uso y que se redefine para convertirse en un paso cívico que tiene su continuidad bajo el eje 4, ampliando y ganando calidad y seguridad.

Este pasaje es el conector a través del cual partirán todas las conexiones de los espacios libres (parques y zona de cultivos) del plan director hacia el cauce del río y su entorno, convirtiéndose así en un eje vertebrador del sistema de espacios libres y de las circulaciones de peatones y bicicletas.



Por otro lado, para la conexión de ambas zonas situadas a ambos lados de la Granvia, se propone la instalación de una pasarela que circulará paralela al viaducto de la Ronda Litoral.

12. Crèdits

De conformidad con el Acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de fecha 22 de diciembre de 2020, así como el Acuerdo del Consejo General del Consorcio para la reforma de la Granvia, en sesión celebrada el 8 de febrero de 2021, este documento urbanístico ha sido redactado, en colaboración con la Secretaría de Hábitat Urbano.

Equipo redactor:

- Dirección / coordinación del **Documento de objetivos y propósitos generales y Avance**:
Raúl Alvarín Álvarez, Director del Consorcio para la reforma de la Granvia en Hospitalet (CRGVH)
- Redacción:
Víctor Contreras Creus, Ingeniero – Jefe Técnico CRGVH.
Mayte Clavería Ambroj, Ingeniera CRGVH.
Xavier Xifra Triadú, Asesoramiento jurídico CRGVH.

Equipo colaborador:

Document inicial estratègic de l'Avaluació ambiental estratègica:

- Phragmites, SL Estudi i Consultoria Ambiental.
- Redacció:
Josep Illa i Antich
Mireia Fargas i Carbonés