

PLA ESPECIAL D'INFRAESTRUCTURES DELS SECTORS INDUSTRIALS DE LLEVANT
(UP5 – UP6 i UP9). PAREIS DEL VALLÈS.

Mancinellas-Parets Arquitectes S.L
Ricard Casademont i Altimira, arquitecte.

març 2010

ÍNDEX

A. MEMÒRIA

0. Informes.
1. Antecedents. Estructura territorial.
2. Àmbit del Pla Especial. Situació actual.
3. Objecte del Pla Especial.
4. Planejament vigent.
5. Proposta d'ordenació.
6. Estudi econòmic de la proposta.
7. Normativa.

B. PLÀNOLS

- II. Emplaçament
- II.1. Planejament vigent
- II.2. Planejament. Modificació puntual en tràmit.
 - O1. Proposta d'ordenació viària. Sectors.
 - O2. Reserves de l'ordenació viària proposada.

A. MEMÒRIA

0. Informes

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona, en la sessió de 18 de juny de 2009, va adoptar, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, un acord en el qual, entre d'altres incorporacions al contingut, es requeria l'anàlisi i justificació de la compatibilitat de la proposta amb les previsions del Pla Territorial Metropolità aprovat inicialment el 22 de maig de 2009.

Per altra banda, durant el període d'exposició pública del document, la Direcció General de Carreteres va emetre un informe.

Les propostes en matèria viària general del Pla Territorial, recentment aprovat inicialment han produït canvis en la definició de l'estructura bàsica de la viabilitat d'aquest pla especial. En concret, el Pla Territorial proposa:














- La reconsideració de l'eix del Tènes com a via estructural de sentit nord-sud.
- La potenciació d'un nou eix viari – Via Estructurant Primària - que connecta l'autopista AP7 i el quart cinturó o via orbita també considerat com a Via estructurant Primària. El viari discorre entre l'eix històric del Tènes i el del Congost. A l'esquena dels sistemes de Parets-Lliçà i Granollers-Canovelles.
- L'utilització de part del traçat actual de la via interpol (a ponent del Circuit de Catalunya) com a base per a la implantació d'aquesta nova estructura.
- La reconsideració de la C-17 com a via de l'estructura bàsica de gran capacitat i establint-ne la consideració de via integrada, és a dir una via estructurant però integrada

en l'estructura dels municipis, amb la mateixa categoria que la carretera vella de Granollers, amb enllaços, rotondes i fins i tot semàfors.

- La reserva de dues alternatives com a connexió de la via interpolar amb aquest nou eix estructurant est-oest.

CATEGORIES VIÀRIES

-  Autopistes i Autovies existents
-  Milliores en Autopistes i Autovies existents
-  Vies Estructurants Primàries existents
-  Vies Estructurants Primàries proposades
-  Vies Estructurants Secundàries existents
-  Vies Estructurants Secundàries proposades
-  Vies Estructurants Suburbanes existents
-  Vies Estructurants Suburbanes proposades
-  Vies Integrades existents
-  Vies Integrades proposades
-  Vies Integrades proposades amb traçat per definir
-  Noves plataformes BUS / VAO
-  Vies per a vehicles pesants proposades



Aquestes propostes viàries suposen una reconsideració del model del sistema viari local dels sectors industrials situats entre la C17 i aquest nou eix estructurant. Moltes de les propostes d'aquest Pla especial d'infraestructures han de ser replantejades i sobre tot valades des de la funcionalitat viària actual i la futura, un cop desenvolupades la totalitat de les propostes del Pla Territorial.

Les determinacions de l'informe emès per la Direcció General de Carreteres, s'han resolt amb la modificació de l'article 1 de la normativa i la incorporació de dos articles més.

Direcció General de Carreteres (DGC)

Entrada: 24/07/2008

Núm: 8347

S'informa en sentit **FAVORABLE** amb una sèrie de prescripcions:

- Les determinacions establertes pel Pla Especial d'Infraestructures dels sectors industrials de Llevant han de ser recollides i desenvolupades per les posteriors figures de modificació puntual i Pla Parcial, on s'haurà de precisar per cada àmbit les càrregues intemes i la part de les càrregues a repartir que correspon a cada un dels sectors. Els terrenys que hagin de ser objecte d'ocupació pel desdoblament seran de cessió lliure i gratuïta.

La Modificació puntual del PGO de Parets del Vallès a l'entorn del Sector UP-5 Circuit, ja ha estat aprovada. El Pla Parcial del Sector UP-5 Circuit i el PEI, recullen i desenvolupen les determinacions establertes a la Modificació puntual, donant compliment, per tant, als requeriments relatius a la gestió i finançament del projecte i a la implantació de les noves infraestructures viàries, en coherència amb els informes de la Direcció General de Carreteres.

- D'acord amb la prescripció número 5 de l'informe de la Direcció General de Carreteres amb número de referència 12108aj, s'accepta la reconversió de l'enllaç existent a llevant dels sectors, a la tipologia de peses. Aquesta operació anirà a càrrec dels sectors i haurà d'estar executada a l'entrada en funcionament del primer que es constueixi.

La Modificació puntual del PGO de Parets del Vallès a l'entorn del Sector UP-5 Circuit, que ja ha estat aprovada, recull les determinacions relatives a la remodelació de l'enllaç, donant compliment tots els seus requeriments.

En conseqüència, la normativa del PEI recollirà les obligacions dels sectors en quant a execució i finançament d'aquesta infraestructura, a l'article 1 del document d'aprovació inicial.

- En l'àmbit del sector UP-5 caldrà donar compliment a totes les prescripcions de l'informe 12108aj relatives a la modificació puntual a tràmit.

La Modificació puntual del PGO de Parets del Vallès a l'entorn del Sector UP-5 Circuit, que ja ha estat aprovada, recull les prescripcions de l'informe de la Direcció General de Carreteres.

En conseqüència, el Pla Parcial del Sector UP-5 Circuit resta subjecte a les determinacions expressades a la modificació aprovada i el PEI ho transcriu.

- En l'àmbit del sector UP-9, el vial paral·lel a la carretera C-35 i el seu accés existent a aquesta carretera s'hauran d'adequar, a càrrec del sector, al que resulti de l'estudi informatiu amb clau NB-02075.

La normativa del PEI recollirà aquesta obligació, en el nou article 2.

- El planejament derivat i els projectes d'urbanització que desenvolupin els àmbits UP-5, UP-6 i UP-9, hauran d'obtenir l'informe favorable vinculant de la Direcció General de Cameretes.

La normativa del PEI recollirà aquesta obligació en el nou article 3.

Per altra banda, l'informe emès per la Direcció General d'Urbanisme, proposa retomar el document, per tal que s'hi incorpori la documentació necessària per a la seva valoració:

Direcció General d'Urbanisme (DGU)

Entrada: 30/06/2009

Núm: 8655

Caldrà incorporar la documentació necessària per a la seva valoració:

- Analitzar i justificar la compatibilitat de la proposta amb les previsions del Pla territorial metropolità de Barcelona, aprovat inicialment el 22 de maig de 2009, en relació al desdoblament de la carretera C17, mitjançant la prolongació de la via Exprés que discorre en paral·lel a l'actual traçat de la carretera C35, que afecta a l'àmbit dels sectors UP5, UP6 i UP9.

Tal i com s'explica en els antecedents del PEI i del Pla Parcial que es tramita en paral·lel, el Pla Territorial Metropolità planteja la potenciació d'un nou eix viari - Via Estructurant Primària - que connecta l'autopista AP7 i el quart cinturó, també considerat com a Via estructurant Primària. El vial discorre entre l'eix històric del Tenes i el del Congost i utilitza part del traçat actual de la via interpolat (a ponent del Circuit de Catalunya) com a base per a la implantació d'aquesta nova estructura.

Aquestes noves propostes viàries a nivell territorial suposen una reconsideració del model del sistema viari local dels sectors industrials situats entre la C17 i aquest nou eix estructurant, model que ja ha estat recollit i justificat pel Pla Especial d'Infraestructures, que valora i estableix normativament les obligacions d'aquests sectors en relació a la consecució del model viari proposat.

- Cal que es completi el document dibuixant la nova viabilitat proposada en plànols a escala 1/2000 amb un grau de definició equivalent al dels plànols d'ordenació del Pla general vigent.

El PEI incorpora una sèrie de plànols O2 a escala 1/2000 per donar compliment a aquesta prescripció.

- Cal que s'incorpori una valoració econòmica del cost de la remodelació de l'enllaç existent en la carretera C35 i del nou vial de connexió d'aquest amb el sector UP5.

L'estudi econòmic del PEI incorpora una valoració de les càrregues externes previstes per a cadascun dels àmbits, on es recull també el cost de la remodelació de l'enllaç esmentat.

- Cal que s'incorpori en la part escrita del document les determinacions corresponents a la unitat d'actuació UA26, atès que en plànols s'inclou dins de l'àmbit d'actuació.

El PEI incorpora la fitxa del planejament vigent relatiu a la UA26 i explica, en la descripció de la proposta, la participació d'aquests sòls mitjançant una càrrega interna.

- Cal, en relació a la tramitació de l'expedient, que s'aporti un certificat de l'Ajuntament pel que fa al resultat del tràmit d'informació pública.

El certificat demanat formarà part de la documentació administrativa de la tramitació del document.

1. Antecedents. Estructura territorial.

El creixement de les poblacions de l'anomenada Regió Primera, que abasta comarques com el Vallès Oriental, ha suposat l'establiment d'un seguit de xarxes viàries d'abast municipal que completen l'estructura general de la xarxa viària de caràcter territorial.

Les reserves de la xarxa local plantejades des dels Plans Generals i POUMs han de garantir d'una banda l'accessibilitat des de les vies de gran capacitat i d'altra banda la distribució i treball en xarxa sobre els diversos sectors on s'integren.

El municipi de Parets del Vallès se situa dins d'aquesta complexa xarxa de vies de gran capacitat, on les vies actualment en funcionament es completen amb reserves i previsions de difícil encaix, i on cal cercar els mecanismes tècnics capaços de garantir el funcionament de la xarxa de caràcter general i alhora l'accessibilitat de la població que viu i treballa a la ciutat.

En el cas concret de Parets del Vallès, l'estructura urbana es caracteritza per l'heterogeneïtat del creixement de la ciutat en relació als teixits residencials i industrials. Efectivament, si bé el nucli residencial se situa sobre els eixos històrics d'enllaç amb la resta de poblacions del Vallès (Lliçà, Palau, Granollers, i Mollet) a ponent del Tènes, el teixit industrial se situa als dos marges de l'antiga carretera N152 actual C17 a llevant del nucli i del Tènes. Aquesta situació de consolidació històrica i de creixement al llarg de les vies de comunicació de capacitat territorial, molt comuns a les ciutats del Vallès, ha generat amb el pas del temps dificultats de relació amb les xarxes viàries de major trànsit tant per l'increment del trànsit de les vies com per la manca d'estructura dels creixements industrials històrics.

Efectivament, els sectors industrials situats a llevant de la carretera C17, tenen des de ja força temps dificultats d'accessibilitat des de les infraestructures que l'envolten. La consolidació d'instal·lacions històriques situades al llarg de la N-152 ara C17 ha generat dificultats d'accessibilitat quan el pes de les vies ha augmentat de forma considerable. Malgrat que els Plans generals han cercat reserves per facilitar l'accessibilitat, aquestes han vingut sempre un cop el problema ja ha estat plantejat.

Sobre aquesta dificultat, cal remarcar també el pes de la presència del Circuit de Catalunya en les proximitats del present àmbit. Malgrat que aquest pes és puntual representa una influència directa sobre l'accessibilitat en un vintena de dies a l'any.

El present document pretén establir un model de connexió de la xarxa viària local dels sectors UP5, UP6 i UP9 del terme municipal de Parets del Vallès amb l'objectiu d'establir les càrregues necessàries a què els sectors han de fer front per garantir el funcionament de la xarxa general i local, encaixats amb les vies estructurants establertes en el Pla Territorial.

2. Àmbit del Pla Especial. Situació actual.

L'àmbit objecte del present Pla Especial d'Infraestructures abasta una superfície de 72.68ha distribuïts en els sectors urbanitzables UP 5, UP 6 i UP 9 del terme municipal de Parets del Vallès.

La situació actual de les infraestructures en l'àmbit objecte del present Pla Especial es caracteritza per un seguit de mancances originades per a la superposició d'instal·lacions consolidades de forma històrica sobre una manca d'inversió de les infraestructures de caràcter territorial.

L'estructura viària existent s'estructura en tres enllaços sobre la Carretera C35, dos d'ells d'accés al Circuit (malgrat la seva continuïtat territorial més enllà de les instal·lacions de l'equipament), i un més d'accés als actuals sectors industrials molt propera l'enllaç amb la C17.

Pel que fa als accessos des de la carretera C17, cal remarcar que si bé el pla general reserva una via lateral a la C17, no està consolidada la via ni resol el seu entroncament amb la xarxa viària i accessos amb la via local.

Sobre aquesta problemàtica concreta actual, cal posar damunt la taula l'estructura futura establerta i comentada anteriorment del Pla Territorial, en tant que aquest serà el full de ruta de les inversions de les administracions amb competències territorials per a millora de les esmentades vies.

3. Objecte del Pla Especial.

Com s'ha esmentat en els antecedents del present document aquest Pla Especial es redacta amb la finalitat d'establir un model viari capaç de fer front a l'accessibilitat dels sectors industrials i establir les càrregues necessàries garantir el funcionament de la xarxa general i local.

El model plantejat ha de ser capaç de resoldre les deficiències actuals de la mobilitat dels sectors industrials que abasta i a l'hora encaxa en el model territorial plantejat.

4. Planejament vigent

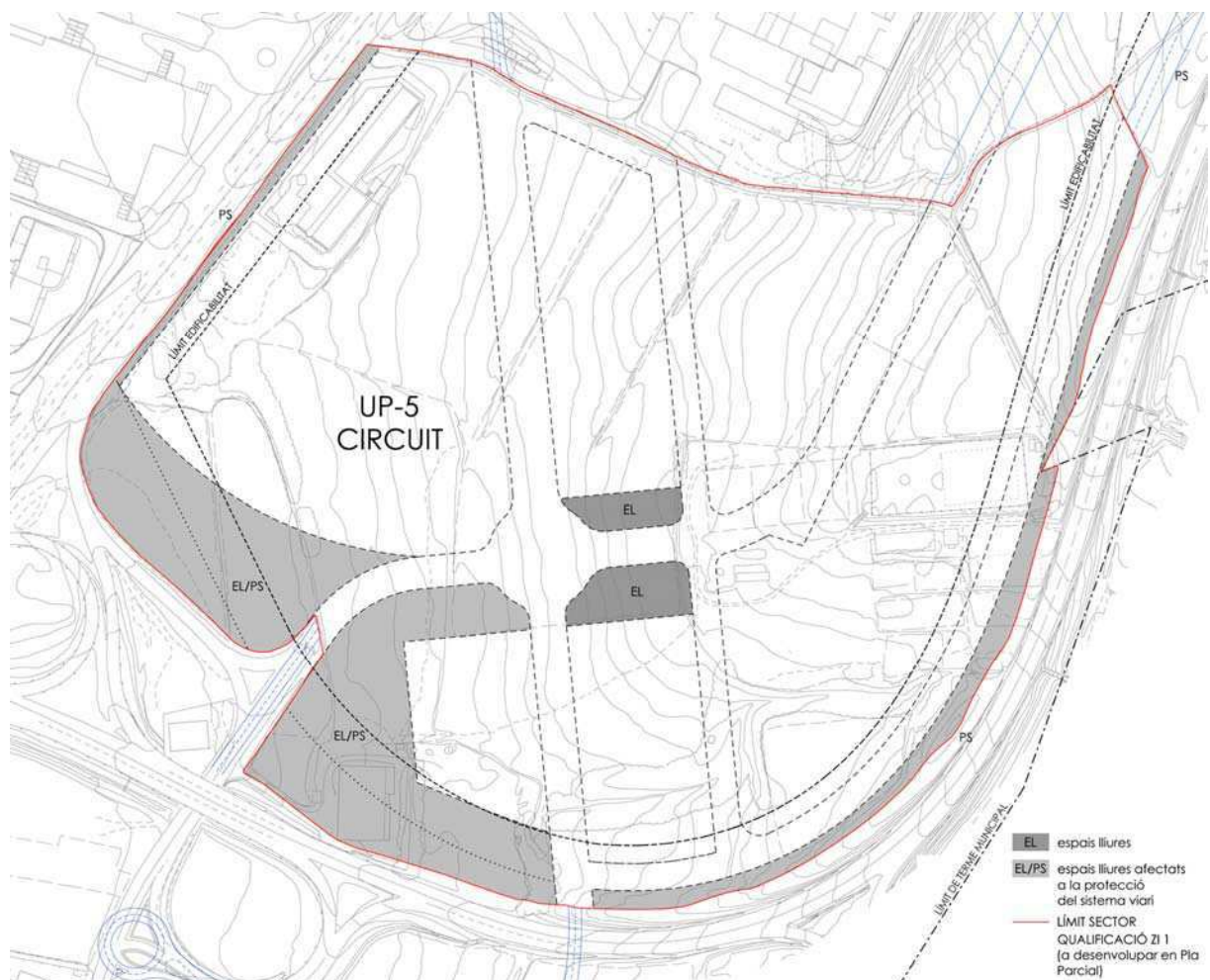
El planejament vigent en aquest àmbit és el Pla General d'Ordenació de Parets del Vallès i la *Modificació puntual del PGO de Parets del Vallès a l'entorn del Sector UP-5 Circuit*, aprovada definitivament per l'Ajuntament de Parets del Vallès i amb la conformitat de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 29 de gener de 2009.

Des d'un punt de vista general el pla preveu una reserva de sistemes generals següent:



Pel que fa als paràmetres i estàndards de cadascun dels sectors el planejament vigent estableix:

SECTOR: U.P.5	DENOMINACIÓ: "Circuit"
SUPERFÍCIE:	187.545 m²
EDIFICABILITAT BRUTA MÀX.:	0,52 m²st/ m²sòl
CESSIONS MÍNIMES:	
VIAL	(V): 20,00 %
PROTECCIÓ DE SISTEMES	(PS):
VERD	(EL): 14,22 %
EQUIPAMENT	(EC): 8,85 %
(VERD+EQUIPAMENT)	23,07 %
total cessions mínimes:	43,07 %
sòl màxim amb aprofitament:	56,93 %
ÚS:	Industrial
SISTEMA D'ACTUACIÓ:	Cooperació



2852

SECTOR: U.P.6

DENOMINACIÓ "Nord-Est"

DEFINICIÓ DE L'ÀMBIT: Entre Nutrexa i la carretera C-17.

LOCALITZACIÓ: Plànols a escala 1/2.000, núm. 0.06, 0.09, 0.10

SUPERFÍCIE: 368.814 m²
 EDIFICABILITAT BRUTA MÀX.: 0,54 m²st/m²sòl

CESSIONS MÍNIMES:
 VIAL: 22,76 %
 VERD: 15,00 %
 EQUIPAMENT: 4,00 %

ÚS: Industrial
 DENSITAT: -
 SISTEMA D'ACTUACIÓ: Cooperació

OBJECTIUS.

ORDENACIÓ-ZONIFICACIÓ: Zona industrial. Cíau ZI1.

CONDICIONS D'ORDENACIÓ.



N ↑
 E 1:12.000

SECTOR: U.P.9

DENOMINACIÓ "Est"

DEFINICIÓ DE L'ÀMBIT: Entre el sector UA 18 Can Volart i el terme municipal de Montmeló

LOCALITZACIÓ: Plànols a escala 1/2.000, núm. 0.08 0.09

SUPERFÍCIE: 181.087,16m²
EDIFICABILITAT BRUTA MÀX: 0,40 m²/m²

SÒL MÍNIM A CEDIR I A URBANITZAR:

VIALITAT: -
VERD: 10 % (segons la Llei 10/2004)
EQUIPAMENT: 5 %

SUPERFÍCIE DE SÒL A CEDIR: 32.204,60m² (via exprés)
SÒL DE CESSIÓ ANTICIPADA: 25.364 m²

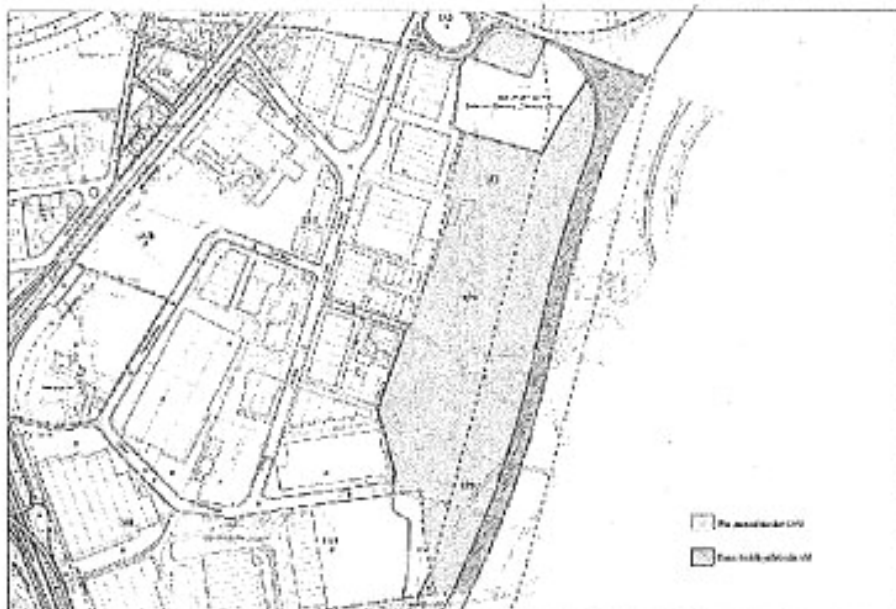
ÚS: Industrial

SISTEMA D'ACTUACIÓ: Cooperació

OBJECTIUS: Completar la zona industrial, ubicant les cessions paral·lelament el vial previst.

ORDENACIÓ-ZONIFICACIÓ: El pla parcial del sector tindrà en compte els criteris d'ordenació establerts en la proposta orientativa, amb un especial èmfasi en l'impacte visual de la proposta i la imatge des de la carretera situada al límit est del sector.

El Pla parcial urbanístic del sector d'ampliació de can Volart inclourà la prolongació del carrer de can Gueri fins enllaçar amb la vialitat interna del sector per tal de garantir la seva funcionalitat viària¹.



¹ Acord d'aprovació definitiva del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de data 16 de maig de 2006.

SECTOR: U.A.26

DENOMINACIÓ: "Nutrexpa"

DEFINICIÓ DE L'ÀMBIT: Entre la carretera C-17, U.P.5 i U.P.6.

LOCALITZACIÓ: Plànols a escala 1/2.000, núm. 0.10

SUPERFÍCIE: 102.933 m²
 EDIFICABILITAT BRUTA MÀX.: 0,74 m²st/m²sòl

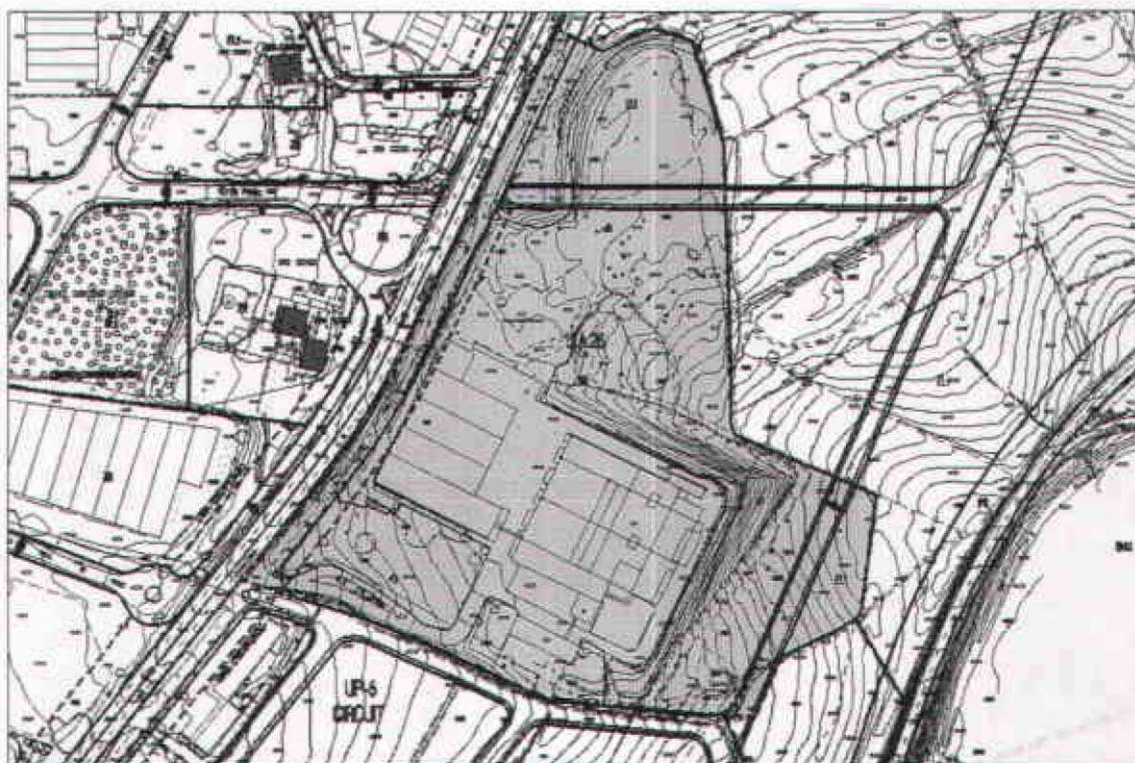
CESSIONS MÍNIMES:
 VIAL: 11,38 %
 VERD: 10,50 %
 EQUIPAMENT: -

ÚS: Industrial
 DENSITAT: -
 SISTEMA D'ACTUACIÓ: Cooperació

OBJECTIUS: Consolidar les implantacions existents ordenant l'entorn.

ORDENACIÓ-ZONIFICACIÓ: Zona industrial. Clau ZI1.

CONDICIONS D'ORDENACIÓ.



5. Descripció de la proposta

La proposta del present Pla Especial pretén resoldre l'estructura viària local dels sectors urbanitzables d'ús industrials a desenvolupar en cadascun dels plans parcials urbanístics a redactar, tot mantenint les reserves previstes en el planejament.

En concret la proposta viària es basa en un esquema viari en forma de 8 o "doble anella" on els elements de la xarxa el conformen dues anelles viàries connectades a l'estructura general en dos punts existents (connexió nord al circuit i el bucle de Can Volart).

Anella 1.- formada pel camer Garbí dins del sòl urbà consolidat industrial de Can Volart i la prolongació del camer Torre de Cellers dins del sector UP9. Aquesta anella ha de comportar la connexió del vial estructurant del sector UP9 amb el camer Garbí i la construcció d'una nova rotonda, de major capacitat, en l'encreuament entre els camers de Can Guení i Garbí. Els enllaços es preveuen sobre l'actual bucle amb la Via Interpol·lar.

Aquesta solució transcriu la condició de la Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de data 16 de maig de 2006, d'aprovació definitiva de l'expedient de la tercera modificació del Pla general d'ordenació urbana relativa a l'alteració de sistemes urbanístics, de Paret del Vallès, on s'indicava que el Pla parcial urbanístic de desenvolupament del sector d'ampliació de Can Volart havia d'incloure la prolongació del camer del Can Guení fins enllaçar amb la via local interna del sector per tal de garantir la seva funcionalitat viària.

Anella 2.- formada d'una banda pel lateral de la C17, l'eix viari de ponent del sector UP5 i per altra banda per l'eix llevant del sector UP5 i la seva prolongació dins del sector UP6. Aquesta anella ha de permetre l'enllaç amb la via interpol·lar tot reajustant l'actual enllaç al Circuit mitjançant una doble peça i la connexió amb els sectors situats a ponent de la C17 mitjançant un pas a diferent nivell.

Aquesta estructura viària comporta que cadascun dels sectors industrials situats entre la C17 i la reserva del vial estructurant sud-nord incloguin dins dels seus sectors un seguit de càrregues externes al marge de les pròpies reserves viàries de caràcter local previstes. En concret:

- El sector UP5 ha de costejar fora del seu àmbit territorial la prolongació de la via local estructurant i la construcció de la peça de llevant de l'enllaç existent. A fi de garantir en primera fase la connexió amb tots els moviments de tots els sectors urbans i urbanitzables a la via interpol·lar.
- El sector UP6 ha de costejar la connexió a diferent nivell entre els sectors situats a ponent i llevant de la C17. Aquest PE en preveu dos possibles passos a concretar en el PPU a tramitar de l'esmentat sector.
- El sector UP9 ha de costejar la connexió del vial estructurant amb el camer Garbí i la remodelació del camer de Can Guení en coherència amb la funcionalitat viària proposada com a compliment de la Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de data 16 de maig de 2006, abans esmentada.

Tenint en compte que la xarxa local dependrà del model industrial triat, l'equilibri de les càrregues viàries que estableix aquest Pla Especial s'assignen en base a les càrregues externes previstes.

Aquesta estructura general es preveu ser executada en base a la temporalitat de l'execució dels sectors i infraestructures de caràcter general. Per tant, a continuació es justifica la correcta implantació del Pla Especial en base a l'escenari de funcionament actual i de futura execució de les infraestructures de caràcter general,

- 1) Escenari sobre la situació actual. Formada pel trèvol entre la via interpolari la C17, i l'alt grau de mobilitat industrial al voltant de les vies de comunicació.
 - a) El desenvolupament del sector UP 5 comporta la funcionalitat de la doble via local de llevant com a estructura viària bàsica del sector i la seva connexió amb un vial de doble sentit fins a la nova rotonda sobre el nus nord del Circuït de Catalunya.
El desenvolupament de la UA 26, com a càrrega interna, aportarà l'inici del vial lateral est de la C17.
 - b) El desenvolupament del sector UP 6 comporta la prolongació del vial central del sector UP 5 com a estructura bàsica i la seva connexió amb els sectors industrials situats a llevant. El pla integrarà les obres ja executades en el sector UP 5 de manera que es garanteix una estructura en xarxa del sector.
 - c) El desenvolupament del sector UP 9 comporta el tancament en anella del nou sector sobre l'eix central de Can Volart i la remodelació del camí de Can Guení.
- 2) Escenari Futur un cop desenvolupades les previsions del Pla Territorial.
 - a) El desenvolupament del sector UP 5 no suposa cap afectació, en tant que les reserves de traçat i enllaços resten garantides en el planejament. Igualment resta garantida amb un enllaç de major capacitat l'accés als sectors industrials situats a ponent. El bucle de Can Volart resta al marge, de la infraestructura reservada.
 - b) El mateix succeeix amb el desenvolupament del sector UP 9. D'altra banda i malgrat que l'escenari futur el la C17 té un tractament de via integrada, es considera que un pas a diferent nivell que connecti el teixit industrial amb dós marge de la C17 ha de poder resoldre l'augment de mobilitat que genera l'increment del nombre d'activitats en els sectors.
 - c) El desenvolupament del sector UP 9 comporta sobre l'estructura prevista al PT una major adaptabilitat en tant que els accessos a Can Volart es faciliten de manera molt considerable.

7. Normativa

Article 1

El planejament derivat que desenvolupi els àmbits UP-5, UP-6 i UP-9 podrà ajustar les previsions viàries definides en aquest Pla especial tot mantenint, però, el model viari proposat i assegurant la correcta accessibilitat als sectors industrials.

Els projectes d'urbanització a redactar concretaran les característiques de la via lita t definides en aquest Pla Especial. Aquests projectes concretaran, en base a les determinacions d'aquest Pla Especial, l'àmbit subjecte a expropiació pel procediment de Taxació Conjunta.

Article 2

En l'àmbit del sector UP-9, el vial paral·lel a la carretera C-35 i el seu accés existent a aquesta carretera s'hauran d'adequar, a càrrec del sector, al que resulti de l'estudi informatiu amb clau NB-02075 i/o posteriors que els substitueixin o completin.

Article 3

El planejament derivat i els projectes d'urbanització que desenvolupin els àmbits UP-5, UP-6 i UP-9, hauran d'obtenir l'informe favorable vinculant de la Direcció General de Carreteres.

A Barcelona, març de 2010

El promotor

L'equip redactor

Ajuntament de Parets del Vallès

Ricard A. Casademont i Altimira
Juan A. Mançñeiras – Manel Parés
Mançñeiras/Parés, arquitectes associats, S.L

B. PLÀNOIS

