



MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PGM QUE REGULEN L'APARCAMENT AL TERME MUNICIPAL DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

TEXT REFÓS

octubre 2025

Àrea d'Urbanisme, Habitatge, Transició Ecològica, Espai Públic i Neteja
Departament de Planejament Urbanístic

ÍNDEX

MEMÒRIA

0. Text Refós	2
1. Antecedents	3
2. Àmbit	10
3. Iniciativa	10
4. Planejament vigent	11
5. Justificació, necessitat, conveniència i oportunitat	14
6. Objectius	16
7. Proposta	17
8. Desenvolupament i gestió	17
9. Agenda	17
10. Justificació legal	18
11. Justificació econòmica	20
12. Impacte social i de gènere	21
13. Estudi de la mobilitat generada	22
14. Informació ambiental	23

NORMATIVA

Article 298. Previsió d'aparcaments als edificis	25
Article 299. Regles sobre la previsió d'aparcaments en edificis	28

MEMÒRIA

0. TEXT REFÓS

El ple de l'ajuntament en la sessió celebrada el 6 de maig de 2025, va acordar aprovar provisionalment la Modificació puntual de les Normes Urbanístiques del PGM que regulen l'aparcament i el va trametre a la Generalitat per a la seva aprovació definitiva.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit Metropolità de Barcelona en la sessió de 17 de juliol de 2025, acorda suspendre l'aprovació definitiva del document, fins que mitjançant un text refós verificat per l'òrgan que n'ha acordat l'aprovació provisional, s'incorporin les prescripcions següents:

- 1.- Cal sol·licitar i recaptar informe de la Direcció General de Comerç, i incorporar-ne les prescripcions que se'n derivin si s'escau.
- 2.- Cal concretar els mecanismes per acreditar la desocupació dels aparcaments en els supòsits d'exoneració potestativa.
- 3.- Cal excloure el supòsit d'exoneració referent als habitatges unifamiliars en filera.
- 4.- Cal ajustar la regulació proposada pel que fa a les reserves dels allotjaments dotacionals.

Per donar resposta a la primera prescripció s'ha demanat informe a la Direcció General de Comerç que assenyalava que cal:

“Traslladar a l'article 298 de les NU del PGM l'adequació establerta en l'article 12 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, i que continua vigent d'acord amb la Disposició Transitòria Tercera del Decret Llei 1/2009. Per tant, la dotació de places d'aparcament a partir de 1.300 m² de superfície de venda per a establiments comercials, singulars i no singulars, ha de ser “en el tràmit de planejament urbanístic (...) com a mínim, de 2 places per cada 100 m² edificats”. Ara bé, en el moment de la materialització de l'ús comercial, el càlcul de la dotació esmentada s'ha de realitzar segons la “tipologia comercial” que s'implanti i sempre “per cada 100 m² de superfície de venda”, d'acord amb l'article 12.3 del Decret 378/2006 esmentat. Per altra banda, i d'acord amb l'article 12.5 del Decret esmentat, “en l'atorgament de la llicència comercial de la Generalitat o municipal, el departament competent en matèria de comerç i els ajuntaments, respectivament, podran revisar a la baixa les dotacions d'aparcament previstes en els apartats anteriors quan es consideri justificat per la tipologia de l'establiment projectat, la localització prevista per a aquest i la seva accessibilitat a peu o mitjançant transport públic. En aquests casos, la resolució d'atorgament de la llicència comercial haurà de motivar expressament la justificació de la revisió a la baixa de les dotacions d'aparcament”.

En compliment d'aquestes prescripcions, es redacta el present Text Refós. Si bé les modificacions introduïdes responen a l'adequació del document a les prescripcions fetes per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Àmbit Metropolità, aquestes no representen una modificació substancial de la Normativa respecte de l'aprovada provisionalment.

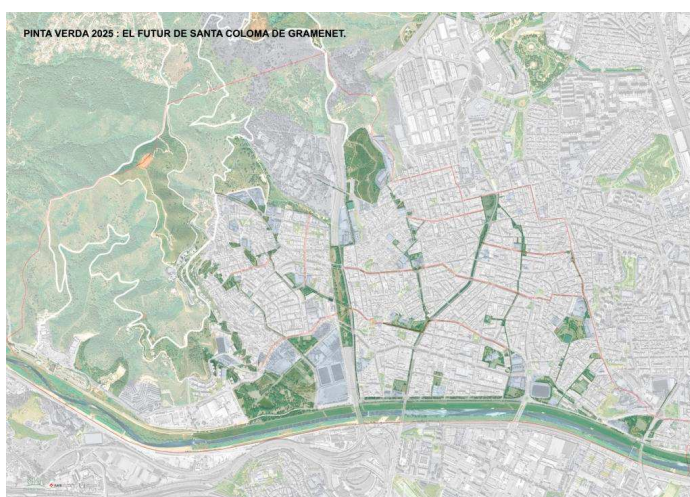
1. ANTECEDENTS

1.1.- EL FONS EUROPEU DE DESENVOLUPAMENT REGIONAL

El 22 de desembre de 2015, la Junta de Govern Local de l'Ajuntament aprova el document ***"Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado (EDUSI)"*** de Santa Coloma de Gramenet, amb la finalitat d'optar a les ajudes del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) del període 2014 - 2020. El 3 d'octubre de 2016 es publica en el BOE l'aprovació de l'EDUSI de Santa Coloma de Gramenet, amb una subvenció de 15 milions d'euros per a una despesa de 30 milions d'euros.

El document planteja una sèrie d'estratègies, entre elles:

- "Ciutat sostenible", desenvolupament d'un nou model de mobilitat reestructurant la xarxa viària de la Ciutat. Prioritzant la conversió en zona de vianants en uns certs entorns, reduint la presència del cotxe privat i gestionant els aparcaments.
- Definició d'Àrees de Conservació i Rehabilitació de determinats habitatges degradats mitjançant suport econòmic per part de l'Ajuntament.
- "Ciutat saludable", conservació i protecció del medi ambient per a un entorn urbà saludable. Les línies d'intervenció es concreten en la potenciació del conjunt arqueològic i museístic de la Torre Balldovina i en la millora de la qualitat de l'aire i en la recuperació de l'àrea urbana degradada adjacent al Parc Fluvial del riu Besòs, a partir de la implementació del Pla Pinta Verda.



Proposta d'estructura d'espais verds per a Santa Coloma 2025 compatible amb la delimitació dels barris per a vianants, amb la finalitat de reduir les emissions de CO2.

1.2.- LA XARXA DE CIUTATS I POBLES PER A LA SOSTENIBILITAT

Al llarg de la història, l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet ha treballat per aconseguir un sistema de transport municipal més sostenible, millorant la circulació de vianants, ciclistes i transport públic. A més a més, el municipi forma part de la *Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat*, creada el 16 de juliol de 1997, una associació compromesa amb el medi ambient i el desenvolupament sostenible. Aquesta xarxa proporciona un marc per als municipis per a debatre els seus problemes, inquietuds, i promoure projectes comuns.

D'acord amb els principis del Pacte per a la Mobilitat, Santa Coloma de Gramenet i altres signataris s'han compromès a prendre mesures per assolir els següents objectius:

Objectius unimodals

- o Mobilitat a peu. Donar prioritat als vianants, millorant la qualitat de l'espai públic amb més espai i bona accessibilitat.
- o Mobilitat en bicicleta. Augmentar l'ús de la bicicleta i crear les infraestructures i l'educació viària necessàries per promoure-la.
- o Mobilitat en transport col·lectiu. Fomentar l'ús del transport públic mitjançant un sistema competitiu respecte al vehicle privat.
- o Mobilitat en transport privat (circulació). Promoure l'ús racional del cotxe, tot aplicant mesures que facilitin el traspàs a modes de transport més sostenibles.
- o Mobilitat en transport privat (aparcament). Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.
- o Distribució urbana de mercaderies. Garantir una distribució de mercaderies eficient i sense impacte negatiu en la mobilitat.

Objectius multimodals

- o Promoure l'ús eficient dels diferents modes de transport mitjançant la intermodalitat.
- o Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant cada mode de transport.
- o Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
- o Aprofitar la tecnologia per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.
- o Tenir en compte les necessitats del pacte en les futures actuacions sobre l'espai públic.
- o Sensibilitzar la població sobre els valors del pacte.

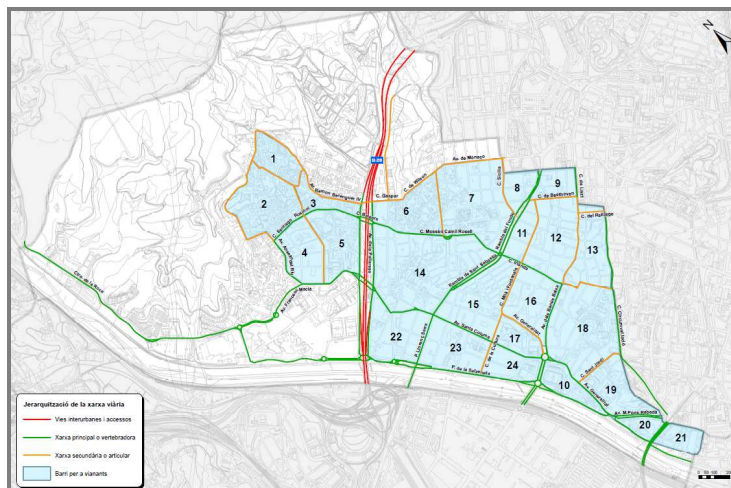
1.3.- EL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE SANTA COLOMA

El 27 de novembre de 2017, després d'un llarg procés participatiu, el Ple municipal aprova definitivament el *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Santa Coloma de Gramenet*.

L'objecte del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible és la planificació de la mobilitat a Santa Coloma de Gramenet considerant tots els mitjans de transport que hi intervenen i la configuració d'estratègies de mobilitat sostenible al municipi. Les actuacions que ara ens afecten, per incidir en la xarxa viària principal, són:

- ## PROPOSTA BARRIS PER A VIANANTS

-
- 5 -



Nova jerarquització viària. Font: PMU

1.4.- EL PLA METROPOLITÀ DE MOBILITAT URBANA 2019-2024

El *Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU)*, aprovat el 27 d'octubre de 2020 per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), és el marc de referència dels plans de mobilitat urbana sostenible dels 36 municipis metropolitans. És un pla estratègic i d'actuació sobre mobilitat en l'àmbit metropolità, que l'AMB ha d'executar i impulsar en el seu període de vigència. Els principals objectius del PMMU 2019-2024 són:

- Impuls de la mobilitat saludable (reducció de l'impacte de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica i acústica, reducció de l'accidentalitat associada a la mobilitat i els transport i fomentar la mobilitat activa i l'exercici físic)
- Foment de la mobilitat sostenible (reduir el consum d'energia i emissions de GEH derivades de la mobilitat, afavorir el traspass modal cap a modes de transport sostenibles, fomentar el traspass a vehicles de baixes emissions, reducció de l'impacte del sistema de transport sobre la funcionalitat ecològica del paisatge i potenciar les infraestructures verdes per la mobilitat activa i apostar per un model urbà que promogui la mobilitat sostenible)
- Aposta per la mobilitat eficient (reducció de la congestió i millora de l'eficiència del sistema de transport de passatgers, millora de la qualitat integral dels serveis de transport públic i foment d'una distribució més eficient de les mercaderies)

Les propostes del PMMU 2019-2024 s'estructuren en 6 eixos. És en l'EIX A. *Model urbà i xarxes metropolitanes de mobilitat*, on es troba l'apartat A.1 *La mobilitat en l'ordenació urbanística*, en el qual s'enquadra la Mesura 1 que proposa Introduir nous criteris sobre l'aparcament en el planejament urbanístic metropolità:

“ De forma concreta, en el PMMU es contemplen mesures que s’han considerat prioritàries per integrar la mobilitat sostenible en l’ordenació urbanística i el planejament, a través de noves metodologies i procediments de treball que posen el focus a l’aparcament, l’ordenació del sòl logístic i transformen l’espai urbanitzat adaptant-lo als nous paradigmes de la mobilitat sostenible.

La disponibilitat de lloc d'aparcament en destinació i en origen contribueixen a fer un major ús del vehicle privat. El planejament urbanístic -en la mesura que regula les dotacions d'estacionament de vehicles segons tipologia d'ús en l'edificació-, pot contribuir a regular la demanda de la mobilitat en vehicle privat, limitant aquestes dotacions de la mateixa manera que recentment ho ha aprovat Barcelona. També es fa necessari considerar la superfície destinada a l'aparcament en calçada. És a dir, dissenyar entorns urbans pràcticament lliures de cotxes i amb limitació gairebé total de zones d'estacionament, i amb una accessibilitat en transport públic molt notable. A més, els nous escenaris cap on deriva la mobilitat atorguen més protagonisme als vehicles de motor de dues rodes i a les bicicletes, de manera que l'urbanisme s'ha d'adaptar a aquesta nova realitat."

En l'actualitat, s'està treballant en la redacció del PMMU per al període 2025-2030.

1.5.- EL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL SISTEMA INTEGRAT DE MOBILITAT METROPOLITANA

Més endavant, es redacta el *Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (PdM)*, aprovat per Acord de Govern ACORD GOV/92/2020, de 14 de juliol. És l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), tenint en compte totes les modalitats de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb el que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei de mobilitat. La principal finalitat del pla és aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania. Els objectius principals del PdM 2020-2025 es resumeixen en els següents:

- Mobilitat saludable i sostenible
- Mobilitat eficient i productiva
- Mobilitat segura i fiable
- Mobilitat inclusiva i equitativa
- Mobilitat intel·ligent i digital

Les propostes del PdM 2020-2025 s'estructuren en 10 eixos. L'EIX 00 - *Governança, planificació i digitalització de la mobilitat*, és el que conté la mesura 0.2 - *La mobilitat com a element clau en el planejament urbanístic i territorial*, que preveu les actuacions que han de permetre millorar els instruments de planificació de la mobilitat a totes les escales de treball, sense oblidar la important relació entre el planejament urbanístic i territorial i el model de mobilitat.

1.6.- EL PLA D'ACCIÓ MUNICIPAL

També el *Pla d'Acció Municipal 2020-2023 (PAM)*, basat en la consecució dels objectius ODS de l'Agenda 2030, recull una sèrie de propostes encaminades a millorar la mobilitat de la ciutat i fer-la més sostenible. El PAM s'estructura en diferents eixos, cadascun dels quals amb un seguit d'objectius a complir, d'entre els quals destaquem:

Eix Reducció de les desigualtats

- Objectiu 8: Garantir l'accessibilitat universal com a bé comú de Santa Coloma
- Objectiu 16: Recuperar i difondre la Memòria Històrica de la ciutat

Eix Ciutats i comunitats sostenibles

- Objectiu 43: Desenvolupar projectes urbanístics estratègics que vertebrin la ciutat.
- Objectiu 45: Una ciutat sostenible i amable.
- Objectiu 51: Pacificar els carrers a favor de la mobilitat sostenible i la qualitat de l'aire.

1.7.- L'AGENDA URBANA DE SANTA COLOMA

El Plenari municipal, en la seva sessió de 12 de setembre de 2022, aprova el *Pla d'Acció Local de l'Agenda Urbana de Santa Coloma de Gramenet* en el marc de la convocatòria de projectes pilot de l'Ordre TMA/957/2021 finançada pels fons Next Generation EU.

L'Agenda Urbana de Santa Coloma de Gramenet (AUSCG) promou la transformació cap a una ciutat més justa, habitable, verda i social, amb un enfocament marcadament feminista, mitjançant polítiques de preservació de la biodiversitat, incloent la recuperació del Riu Besòs i la seva integració amb el Parc de Can Zam i la Serralada de la Marina, així com la prioritat en mobilitat sostenible, regeneració urbana i rehabilitació d'habitatges per a millorar l'espai públic i prevenir les vulnerabilitats socials.

La AUSCG es el full de ruta que guiarà les accions a desenvolupar en els propers anys per a aconseguir la visió de ciutat que volem. Amb aquesta finalitat es fixen 4 grans reptes que marquen el camí a seguir, 14 línies estratègiques que els despleguen amb 14 accions tractores associades, i un total de 64 accions en cartera a desenvolupar a curt, mig i llarg termini.

- o Ciutat pròxima i sostenible. Una ciutat que cuida el seu entorn i continua impulsant la rehabilitació, la regeneració urbana i la mobilitat sostenible, per a millorar l'habitabilitat en els seus edificis i la qualitat de vida en els barris, reforçant a la vegada la seva identitat local i la seva consciència metropolitana.
- o Ciutat resiliència i saludable. Una ciutat compromesa amb la transició energètica, el medi ambient i el benestar dels seus habitants, amb una visió de resiliència i eficiència.
- o Ciutat inclusiva i justa. Una ciutat feminista que abandera la igualtat d'oportunitats, la lluita contra les desigualtats, i defensa els drets de les seves ciutadanes i ciutadans amb lideratge públic i participació ciutadana.
- o Ciutat innovadora i atractiva. Una ciutat activa que aposta per la innovació, la digitalització i l'economia verda i circular, per a la seva dinamització econòmica i prosperitat.

És en la primera línia d'acció, "*Ciutat pròxima i sostenible*", on hi trobem les accions que fan referència a la millora de la mobilitat dels vianants:

- La Línia 1.1, pretén el reforç dels valors del territori i la identitat metropolitana i té com a acció tractorsa el desenvolupament de la xarxa cívica estructurant de la ciutat, la Pinta Verda;
- La Línia 1.3, aposta per una mobilitat sostenible i de proximitat i té com a acció tractorsa donar continuïtat a la implantació dels barris per a vianants. Proposa també:
 - o actualitzar la planificació i la normativa per a la mobilitat sostenible;
 - o recuperar espai públic i accessible per a la vida ciutadana;
 - o ampliar i millorar la infraestructura i els serveis de la xarxa ciclable;
 - o i millorar la xarxa i infraestructura del servei de bus urbà i metropolità.

És doncs, en el marc de l'Agenda Urbana i de l'acció 14 que proposa *“actualitzar la planificació i la normativa per a la mobilitat sostenible”* que es proposa la redacció de la modificació de la normativa que actualment regula les places d'aparcament a la ciutat de Santa Coloma de Gramenet.

“Dentro de la apuesta a nivel local por la movilidad sostenible y el desarrollo de la vida ciudadana a una escala de proximidad, con el objetivo de acercar al máximo los servicios a la ciudadanía para reducir la movilidad innecesaria, en el ámbito que se refiere a la planificación y la ordenación de la movilidad urbana y a la normativa reguladora de la misma, se prevé desarrollar las siguientes actuaciones:

- *Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y redacción del nuevo PMUS para el periodo 2024- 2030, que ponga el foco en las estrategias para fomentar la movilidad activa y la planificación de la movilidad eléctrica.*
- *Redacción de una nueva Ordenanza municipal de movilidad que unifique y amplíe la regulación de la movilidad de todos los modos de movilidad urbana, así como el estacionamiento en vía pública, reservas para Distribución Urbana de Mercancías, etc.*
- *Elaboración de un Plan de Desplazamientos de Empresa (PDE) del Ayuntamiento de Santa Coloma.*
- ***Revisión de la normativa municipal y metropolitana relacionada con la movilidad y el aparcamiento*** *(dotación mínima de aparcamiento para vehículos a motor en edificios de nueva construcción, exención de la obligación de construir aparcamiento en nuevas promociones de vivienda, implantación de aparcamientos para bicicletas en las nuevas promociones de vivienda, etc.)*
- *Impulso a programas para facilitar el uso del vehículo eléctrico. Instalación de electrolineras y puntos de recarga eléctrica en el espacio público y un plan para la adaptación en ese sentido de los aparcamientos públicos.”*

1.8.- LA DIRECTIVA EUROPEA SOBRE EFICIÈNCIA ENERGÈTICA ALS EDIFICIS

El 24 d'abril de 2024, s'aprova la *“Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la eficiencia energética de los edificios”*

La present Directiva fomenta la millora de l'eficiència energètica dels edificis situats a la Unió Europea i la reducció de les seves emissions de gasos d'efecte hivernacle, amb la finalitat d'obtenir un marc immobiliari de zero emissions a més tardar l'any 2050, tenint en compte les condicions climàtiques exteriors, les particularitats locals, les exigències de qualitat ambiental interior i la relació cost - eficàcia.

La present Directiva estableix requisits en relació amb:

- el marc comú general d'una metodologia de càlcul de l'eficiència energètica integrada dels edificis
- l'aplicació de requisits mínims d'eficiència energètica en edificis nous
- l'aplicació de normes i requisits mínims d'eficiència energètica en edificis existents, elements de construcció que formin part de l'evolvent de l'edifici o instal·lacions tècniques quan s'instal·lin o substitueixin

- el càlcul i la divulgació del potencial d'escalfament global al llarg del cicle de vida dels edificis;
- l'energia solar en els edificis;

Amb la finalitat que a partir de gener de 2030, tots els edificis nous siguin edificis de zero emissions, en el seu article 14, estableix la infraestructura que han de tenir els nous edificis o aquells que siguin objecte de gran rehabilitació respecte a la mobilitat sostenible:

"1. En relación con los edificios no residenciales nuevos, con más de cinco plazas de aparcamiento para coches, y los edificios no residenciales que sean objeto de renovaciones importantes, con más de cinco plazas de aparcamiento para coches, los Estados miembros velarán por qué:

"___"

c) se creen plazas de aparcamiento para bicicletas que representen al menos el 15 % de la capacidad media o el 10 % de la capacidad total de usuarios de los edificios no residenciales, teniendo también en cuenta el espacio necesario para las bicicletas de dimensiones mayores que las estándar.

2. Por lo que respecta a todos los edificios no residenciales con más de veinte plazas de aparcamiento para coches, los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 1 de enero de 2027:

"___"

b) se creen plazas de aparcamiento para bicicletas que representen como mínimo el 15 % de la capacidad media o el 10 % de la capacidad total de usuarios del edificio, con el espacio necesario también para las bicicletas de dimensiones mayores que las estándar.

"___"

3. Los Estados miembros podrán ajustar los requisitos relativos al número de plazas de aparcamiento para bicicletas de conformidad con los apartados 1 y 2 para categorías específicas de edificios no residenciales a los que no se suele acceder en bicicleta.

4. En relación con los edificios residenciales nuevos, con más de tres plazas de aparcamiento para coches, y los edificios residenciales que sean objeto de renovaciones importantes, con más de tres plazas de aparcamiento para coches, los Estados miembros velarán por qué:

"___"

b) se creen como mínimo dos plazas de aparcamiento para bicicletas por cada unidad de un edificio residencial.

"___"

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán, previa evaluación por parte de las autoridades locales y teniendo en cuenta las características locales, incluidas las condiciones demográficas, geográficas y climáticas, ajustar los requisitos relativos al número de plazas de aparcamiento para bicicletas."

2. ÀMBIT

L'àmbit del present pla és la totalitat del terme municipal de Santa Coloma de Gramenet.

3. INICIATIVA

La present modificació de PGM és d'iniciativa pública i correspon a l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet.

4. PLANEJAMENT VIGENT

El planejament vigent a la ciutat és el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana de 1976 (PGM), aprovat definitivament per la Corporació Metropolitana de Barcelona el 14 de juliol de 1976, amb el seu desplegament posterior.

Concretament, els articles 298 i 299 de les Normes Urbanístiques, detallen les places mínimes d'aparcament que hauran de preveure els edificis, en funció dels usos als quals es destinen:

USOS	NOMBRE DE PLACES
Habitatge	1 plaça per cada 4 habitatges de sup. menor als 80 m ² st. 1 plaça per cada 2 habitatges de 80 m ² st < 130 m ² st. 1 plaça per cada habitatge de superfície superior als 150 m ² st.
Oficines	1 plaça per cada 100 m ² de superfície útil
Comercial	1 plaça d'aparcament per cada 80 m ² st, per als usos comercials que superin els 400 m ² .
Industrial	1 plaça d'aparcament per cada 100 m ² de superfície útil.
Teatres, Auditoris, Palaus, Gimnasos, ...	1 plaça d'aparcament per cada 15 localitats, en equipaments de menys de 500 localitats 1 plaça d'aparcament per cada 10 localitats, en equipaments de més de 500 localitats
Hotels, Residències i similars	En funció de la categoria de l'Hotel, varia entre 1 plaça per cada 3 o 6 habitacions dobles.
Hospitals, Clínicas i similars	1 plaça d'aparcament per cada 10 llits.
Biblioteques, Museus, ...	1 plaça d'aparcament per cada 200 m ² , en locals de superfície superior als 1.600 m ² .

Quant a l'exoneració de l'obligació de reservar les places d'aparcament en el propi edifici, únicament es preveu quan el nombre de places a reservar sigui inferior a 4 i es pugui disposar-les en zones properes.

Posteriorment, el 20 de juny de 2002, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, aprova definitivament la *MODIFICACIÓ DELS ARTICLES 225, 298, 299 I 300 DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ PER A REGULAR L'ÚS D'HABITATGE EN PLANTA BAIXA I LA PREVISIÓ D'APARCAMENTS EN ELS EDIFICIS DEL TERME MUNICIPAL DE SANTA COLOMA DE GRAMENET* (núm. exp. 2002_001173_M).

La modificació de l'article 225 pretén regular alguns aspectes no previstos per tal de destinar a habitatge les plantes baixes, alhora que concreta aspectes referents a la planta altell, per tal que es pugui utilitzar com espai annex a l'habitatge en planta baixa.

Per altra banda, donat l'ús massiu de l'automòbil i els seus efectes indeguts d'aparcament de llarga durada a la via pública, la qual cosa provoca un efecte pernicios per al medi ambient i el paisatge de la ciutat, es proposa la modificació dels articles 298, 299 i 300, per a preveure una major dotació d'espais destinats a aparcament en l'interior de les edificacions, i reduir el nombre d'accessos als aparcaments des de la via pública. El quadre següent detalla el nombre de places d'aparcament per usos:

USOS	NOMBRE DE PLACES
Habitatge	1 plaça per cada habitatge de sup. igual o inferior a 130 m ² st. 2 places per cada habitatge de sup. superior als 130 m ² st.
Oficines	1 plaça d'aparcament per cada 100 m ² de superfície útil
Comercial (superior a 400 m ²)	1 plaça d'aparcament per cada 80 m ² st.
Industrial	1 plaça d'aparcament per cada 100 m ² de superfície útil.
Teatres, Auditoris, Palaus, Gimnasos, ...	1 plaça d'aparcament per cada 15 localitats, en equipaments de menys de 500 localitats. 1 plaça d'aparcament per cada 10 localitats, en el que excedeixi de 500 localitats.
Hotels, Residències i similars	En funció de la categoria de l'Hotel, varia entre 1 plaça per cada 3 o 6 habitacions dobles.
Hospitals, Clíniques i similars	1 plaça d'aparcament per cada 10 llits.
Biblioteques, Museus, ...	1 plaça d'aparcament per cada 200 m ² en locals de superfície superior als 1.600 m ² .
Tallers reparació vehicles	La sup. destinada a aparcament serà, com a mínim, la mateixa superfície que es destina a taller.

S'amplien els casos on es possibilita l'exoneració parcial o total de l'obligació de complir amb aquestes previsions d'aparcament, en funció de les condicions d'accessibilitat, característiques de la parcel·la, de l'edificació, etc.

Més endavant, el 19 de novembre de 2008, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, aprova definitivament la *MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ I DE LES ORDENANCES METROPOLITANES D'EDIFICACIÓ PEL QUE FA AL NOMBRE MÀXIM D'HABITATGES PER PARCEL·LA I A LES CONDICIONS DELS ESTACIONAMENTS I APARCAMENTS AL TERME MUNICIPAL DE SANTA COLOMA DE GRAMENET* (núm. exp. 2008_034185_M).

Per una banda, es proposa modificar la normativa urbanística pel que fa al nombre màxim d'habitatges admesos per parcel·la per a facilitar la construcció de més habitatges de dimensions més reduïdes, passant d'aplicar el mòdul de 100 a 80 m²st per habitatge.

Pel que fa referència als aparcaments, se'n detallen les dimensions i accessos mínims necessaris i pel què fa al nombre de places d'aparcament, s'amplien amb la previsió dels vehicles de dues rodes en alguns casos, a raó de:

USOS	NOMBRE DE PLACES
Habitatge	1 plaça per cada habitatge de sup. igual o inferior a 130 m ² st. 2 places per cada habitatge de sup. superior als 130 m ² st.
Oficines	1 plaça d'aparcament d'automòbil per cada 65 m ² st 1 plaça d'aparcament de moto per cada 200 m ² st.
Comercial (superior a 400 m ²)	1 plaça d'aparcament d'automòbil per cada 65 m ² st. 1 plaça d'aparcament de moto per cada 200 m ² st.
Industrial	1 plaça d'aparcament d'automòbil per cada 100 m ² de superfície útil.
Teatres, Auditoris, Palaus, Gimnasos, ...	1 plaça cotxe per cada 18 localitats i 1 plaça moto per cada 50 localitats (en equipaments de menys de 500 localitats). 1 plaça cotxe per cada 10 localitats i una plaça moto per cada 35 localitats, en el que excedeixi de 500 localitats.
Hotels, Residències i similars	En funció de la categoria de l'Hotel, varia entre 1 plaça per cada 3 o 6 habitacions dobles.
Hospitals, Clíriques i similars	1 plaça d'aparcament per cada 10 llits.
Biblioteques, Museus, ...	1 plaça d'aparcament per cada 200 m ² , en locals de superfície superior als 1.600 m ² .
Tallers reparació vehicles	La sup. destinada a aparcament serà, com a mínim, dues vegades l'ocupada pels tallers En vehicles de dues rodes, La sup. destinada a aparcament serà, com a mínim, la mateixa superfície que es destina a taller.
Habitatge Dotacional	1 plaça de cotxe per cada 4 habitatges 1 plaça de moto per cada 8 habitatges.
Habitatge Dotacional per Joves	1 plaça de cotxe per cada 2 habitatges 1 plaça de moto per cada 2 habitatges.

Es mantenen les condicions per a possibilitar l'exoneració parcial o total de l'obligació de complir amb aquestes previsions d'aparcament, en funció de les condicions d'accessibilitat, característiques de la parcel·la, de l'edificació, etc.

5. JUSTIFICACIÓ, NECESSITAT, CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT

Han passat més de 15 anys des que es va aprovar la regulació actual en matèria d'aparcament de vehicles a la ciutat de Santa Coloma. En aquell moment la proposta buscava afrontar un dèficit estructural de places fora de la calçada que anava creixent desmesuradament, superant amb escreix les previsions del PGM de 1976.

Des de llavors fins ara, s'ha anat incrementant l'oferta de places públiques, s'han aprovat plans de mobilitat que pretenen una regulació de la circulació viària, s'han promogut directives i legislació de caràcter ambiental que afecten les decisions sobre mobilitat sostenible, s'ha millorat la quantitat i qualitat del transport públic i s'han incrementat les exigències legislatives sobre els diferents models d'habitatge i, més concretament, sobre l'habitatge de protecció pública i el dotacional.

Ens trobem en una ciutat molt compacta on és factible dur a terme la mobilitat interna majoritàriament a peu, per la qual cosa s'estan duent a terme la creació dels barris per a vianants (la revitalització de l'espai públic del municipi mitjançant l'ampliació de les zones a pacificar que alhora ha de promoure una major continuïtat i concentració de l'activitat econòmica i un millor equilibri del mixt comercial de la ciutat); s'ha millorat el transport públic amb la reordenació de les línies d'autobús i, sobretot, amb la construcció de la Línia 9 de metro; s'ha potenciat la xarxa metropolitana de carrils bici; i s'ha implementat el sistema AMBbici. Tot això ha produït una reducció del parc de turismes, que han estat substituïts per motos i vehicles de mobilitat personal.

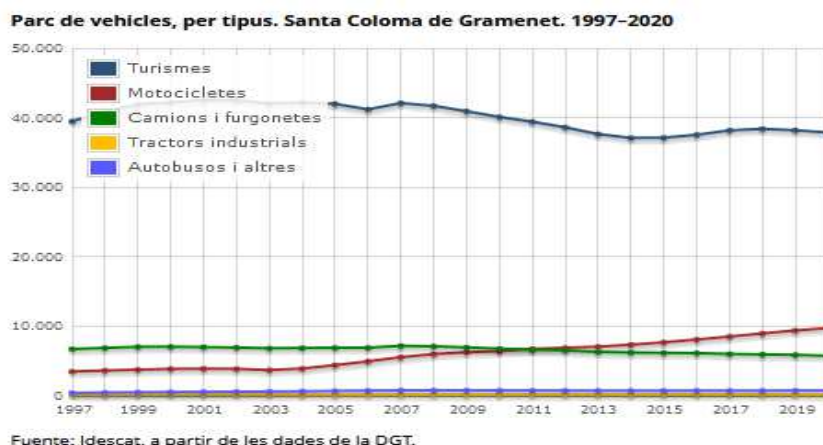
Cap d'aquestes novetats ha tingut reflex en la regulació dels aparcaments, mentre les noves construccions cobrien un dèficit estructural de places d'aparcament que patien els edificis construïts amb anterioritat a l'aprovació del PGM.

Les tendències actuals de mobilitat i mediambientals, així com la Directiva Europea sobre Eficiència Energètica en els Edificis i també la pròpia Llei d'Urbanisme, en favor de modificar els hàbits de la població cap a mitjans de transport més sostenibles que el vehicle privat, obliga a repensar els requeriments de nombre de places de vehicles a motor, alhora que cal pensar en espais per a aparcament segur d'altres vehicles de mobilitat personal.

Alhora, cal tenir en compte que pel que fa referència a les promocions d'habitatge de protecció oficial, per tractar-se de promocions situades en un teixit urbà que presenta una alta i diversa oferta de transport públic i per l'experiència acumulada en promocions anteriors, es pot afirmar que el nombre de places al qual obliga la normativa resulta excessiu, comportant una càrrega econòmica suplementària per a l'objectiu primordial que és el d'oferir habitatge digne a un cost assequible.

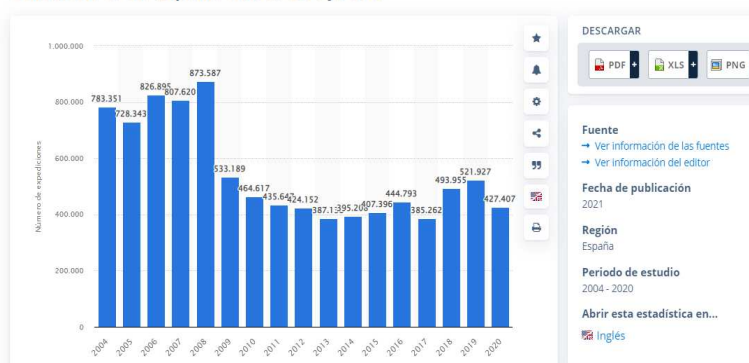
Segons dades de la DGT (a través de l'IDESCAT), el parc de vehicles de 4 rodes censats a la ciutat ha evolucionat a la baixa durant la darrera dècada (2010-2020) alhora que s'incrementava el cens de vehicles a motor de dues rodes:

- El número de turismes, camions i furgonetes ha patit un descens del 6,97% passant dels 46.866 del 2010 als 43.599 de 2020.
- Per contra, el número de motocicletes s'ha incrementat des de les 6.413 de 2010 a les 9.735 de 2020, la qual cosa representa un increment del 51'8%.



Un altre factor important a tenir en compte és la reducció de les expedicions de permisos de conduir entre els joves, per la irrupció de noves tendències i modes de mobilitat. Al llarg de la darrera dècada (2010-2020) el número de permisos de conduir expedits per la DGT a España s'ha reduït gairebé a la meitat en relació a la xifra que s'expedia a la dècada anterior. La joventut no té la necessitat d'obtenir un permís de conduir i disposar d'un vehicle privat amb motor per que existeixen múltiples i nous modes de mobilitat: la millora de la fiabilitat, freqüència i cobertura del transport públic; la construcció i generalització d'infraestructura segregada per a bicicleta; així com la irrupció de les plataformes de mobilitat compartida (sharing i pooling), que han aparegut durant la darrera dècada, són mesures que els permeten satisfer les seves necessitats de mobilitat sense haver de disposar d'un vehicle amb motor en propietat.

Evolución anual del número de expediciones de permisos de conducción a nuevos conductores en España entre 2004 y 2020



Font: plana web www.statista.com

El vehicle d'alta ocupació (vehicle compartit) permet incrementar l'eficiència en l'ús del vehicle a motor privat, reduint la ocupació d'espai i també deslligant l'ús del mateix de la propietat del vehicle. El vehicle compartit (carsharing) és un molt bon complement per a necessitats puntuals de la ciutadania que resideix en ciutats densament poblades i molt compactes com és el cas de la majoria dels municipis de l'AMB i de la gran majoria de la població, entre ells la ciutat de Santa Coloma de Gramenet. Estudis realitzats per operadors de carsharing calculen que per la implantació d'un vehicle compartit es pot reduir la necessitat de la ciutadania de disposar de vehicle a motor en propietat entre 5 i 10 vehicles, motiu pel qual es redueix la necessitat de disposar d'aquestes places d'estacionament.

La documentació del Pla no incorpora plànols, ja que es tracta d'una regulació normativa general per a tot el municipi.

6. OBJECTIUS

Sota l'objectiu general de contribuir a la millora mediambiental i avançar cap a una mobilitat més sostenible, la ciutat es planteja com a primera mesura que la previsió de places d'aparcament en les noves promocions d'habitatge i en els allotjaments dotacionals s'ajusti a les necessitats reals de les pròpies promocions, inferiors a les reserves mínimes d'aparcament establertes per la normativa actual.

Per tal d'assolir una mobilitat més sostenible, evitant l'escreix de places d'aparcament en les noves promocions, es pretenen els objectius següents:

- Mantenir els criteris de flexibilitat en les reserves mínimes de places d'aparcament, amb l'objectiu de continuar creant places suficients que afavoreixin l'aparcament fora calçada per a permetre la recuperació de l'espai públic per al conjunt dels ciutadans, però alhora, incentivar la destinació a altres modes de mobilitat privada més sostenible.
- Actualitzar la regulació de les reserves d'aparcament a la ciutat, tenint en consideració les diverses variables que incideixen en la mobilitat privada.
- Evitar que l'oferta de places d'aparcament sigui descontrolada i pugui actuar com a reclam per al transport privat, en detriment d'altres alternatives més sostenibles de transport individual o col·lectiu.
- Modular l'oferta d'aparcament a les necessitats reals de les operacions d'habitatge de protecció i dotacional, per a evitar que l'escreix pugui resultar un greuge econòmic per a la finalitat social de les actuacions d'habitatge assequible.
- Contribuir a la millora ambiental en la mesura que la reducció de places tingui un efecte dissuasiu per al creixement de la mobilitat privada.

7. PROPOSTA

Tenint en compte els objectius detallats en l'apartat anterior, s'ha desenvolupat la proposta, que s'estructura en els següents eixos:

- Es proposa reduir la reserva mínima del nombre de places d'aparcament per a vehicles de quatre rodes en edificis d'habitatges, conforme a criteris de flexibilitat i mantenint la creació de places suficients que afavoreixin l'aparcament fora calçada.
- Per tal d'incentivar la destinació a altres modes de mobilitat privada més sostenible, es proposa facilitar la substitució de places d'aparcament d'automòbil per les de vehicles a motor de dues rodes, a raó de 3 places de moto per cada plaça d'automòbil (amb un màxim del 50% de la reserva de vehicles de 4 rodes obligatòria). També s'estableix l'obligatorietat de reserva d'espai per a aparcament segur de bicicletes.
- Per tal de modular l'oferta d'aparcament a les necessitats reals de les operacions d'habitatge de protecció i dotacional, per a evitar que l'escreix pugui resultar un greuge econòmic per a la finalitat social de les actuacions d'habitatge assequible es proposa reduir el nombre de places exigint per a cada nou habitatge social, alhora que s'elimina l'obligatorietat de reservar places d'aparcament per a automòbils en les edificacions destinades a allotjaments dotacionals.
- Amb la finalitat d'evitar que l'oferta de places d'aparcament sigui descontrolada i pugui actuar com a reclam per al transport privat, en detriment d'altres alternatives més sostenibles de transport individual o col·lectiu, es proposa la reducció de la reserva de places d'aparcament d'automòbil que actualment ha de disposar el comerç de proximitat i els equipaments de caràcter local.
- Per tal de contribuir a la millora ambiental en la mesura que la reducció de places ha de tenir un efecte dissuasiu per al creixement de la mobilitat privada, en funció del vial d'accés en el qual es situa l'edificació o la disponibilitat d'aparcaments en l'entorn immediat, es proposa ampliar les regles de substitució, exoneració o reducció de la reserva de places d'aparcament.

8. DESENVOLUPAMENT I GESTIÓ

No es preveu cap mecanisme d'execució de la present Modificació de les Normes Urbanístiques del PGM. Les normes del present Pla seran d'aplicació per a la totalitat d'instruments de planejament del mateix rang o inferior que s'aprovin, així com a les llicències i/o comunicacions d'obra nova, ampliació i canvi d'ús que s'atorguin amb posterioritat a l'aprovació del present document.

9. AGENDA

Les determinacions de la MPGM són d'executivitat immediata al municipi de Santa Coloma de Gramenet des de la seva entrada en vigor i la seva vigència és indefinida fins que no siguin modificades o substituïdes per una nova figura de planejament general.

10. JUSTIFICACIÓ LEGAL

L'objecte i abast de les determinacions contingudes en aquesta proposta de modificació de la normativa urbanística, així com l'assoliment de les finalitats inherents a l'actuació, comporten la necessitat de tramitar una modificació del planejament general vigent en l'àmbit d'actuació. La modificació d'aspectes bàsics com és la fixació dels estàndards d'ús d'aparcament, així com la regulació d'aspectes que afecten el subsòl i que tenen incidència en la totalitat del municipi, són determinacions pròpies dels plans d'ordenació urbanística municipal, d'acord amb el règim, competència i abast definits en els articles 57 i 58 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'urbanisme (TRLU) i els articles 64 i següents del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (RLU).

"Article 57 - Plans d'ordenació urbanística municipal

- 1. Els plans d'ordenació urbanística municipal són l'instrument d'ordenació urbanística integral del territori i poden abastar un terme municipal o més d'un.*
- 2. Correspon als plans d'ordenació urbanística municipal, com a mínim:*
 - a) Classificar el sòl, amb vista a l'establiment del règim jurídic corresponent.*
 - b) Definir el model d'implantació urbana i les determinacions per al desenvolupament urbanístic, d'acord amb el que estableix l'article 3*
 - c) Definir l'estructura general que cal adoptar per a l'ordenació urbanística del territori i establir les pautes per fer-ne el desenvolupament.... "*

"Article 58 - Determinacions dels plans d'ordenació urbanística municipal

- 1. Els plans d'ordenació urbanística municipal, en aplicació del que estableix l'article 57:*
 - a) Classifiquen el territori en les classes de sòl definides per aquesta Llei i en els àmbits o les superfícies que resultin necessaris en funció dels objectius de desenvolupament i de la complexitat urbanística del municipi.*
 - b) Estableixen les determinacions que corresponen a cada classe de sòl per aconseguir la plena efectivitat del règim respectiu.*
 - c) Desenvolupen per a cada classe de sòl l'estructura general i el model del territori, que s'ha d'adequar a les determinacions dels articles 3 i 9.*
 - d) Determinen els indicadors de creixement, població, recursos i desenvolupament econòmic i social del sistema urbà que hagin d'ésser considerats per decidir l'oportunitat i la conveniència de cada actuació, d'acord amb els interessos públics derivats de l'imperatiu d'utilització racional del territori.*
 - e) Incorporen previsions sobre la disponibilitat dels recursos hídrics i energètics.*
 - f) Defineixen el sistema general d'espais lliures públics, que ha de respondre, com a mínim, a la proporció de 20 m² per cada 100 m² de sostre admès pel planejament urbanístic per a ús residencial no inclòs en cap sector de planejament urbanístic. Aquest estàndard mínim no és aplicable als plans d'ordenació urbanística municipal de municipis que tinguin una població inferior a tres mil habitants i d'escassa complexitat urbanística, que només distingeixin entre sòl urbà i sòl no urbanitzable, amb el benentès que aquests plans han d'efectuar una reserva de sòl que sigui adequada a les necessitats del municipi.*
 - h) Estableixen les determinacions necessàries per assolir una mobilitat sostenible en el municipi.*
 - i) Estableixen, per mitjà de l'agenda, quan no tenen cap programa d'actuació urbanística, les determinacions pròpies d'aquests pel que fa a les prioritats i a les previsions temporals de l'execució del pla d'ordenació urbanística municipal...."*

En conseqüència, la modificació d'elements que configuren l'estructura general del territori requereix la modificació de la figura de planejament que les determina, és a dir, l'instrument de planejament general vigent a la ciutat.

La memòria d'aquest document raona i justifica la necessitat, oportunitat i conveniència de l'actuació urbanística proposada, tot identificant els interessos públics i privats concurrents, ponderant-los adequadament i acreditant llur satisfacció en la solució plantejada, d'acord amb allò que estableix l'article 97 del Text refós de la Llei d'Urbanisme.

"Article 97 - Justificació de la modificació de les figures del planejament urbanístic

1. Les propostes de modificació d'una figura de planejament urbanístic han de raonar i justificar la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents. L'òrgan competent per aprovar la modificació ha de valorar adequadament la justificació de la proposta i, en el cas de fer-ne una valoració negativa, ha de denegar-la....."

D'altra banda, la MPGM és coherent amb l'abast que les Normes Urbanístiques del PGM atorga a les modificacions successives d'aquest en l'article 4.2, ja que no altera la coherència global de les determinacions del PGM quant a model territorial, ni incideix en els supòsits determinants de revisió dels articles 3.1 i 4.1 de les NU, d'acord amb el que preveu l'article 95 del TRLU.

"Art. 4. Modificació del Pla.

1. L'alteració o variació substancial de les previsions de població, renda i ocupació i la seva distribució espacial haurà de tractar-se mitjançant una revisió global del Pla, per tal de mantenir els objectius que fonamenten l'ordenació urbanística que aquest conté.

2. Només podrà modificar-se el Pla quan la variació d'alguna de les seves determinacions no alteri la coherència entre previsions i ordenació de manera que faci necessària una revisió global...."

"Article 95 - Revisió dels plans d'ordenació urbanística municipal

1. Els plans d'ordenació urbanística municipal són objecte de revisió en complir-se el termini que s'hi fixa o en produir-se les circumstàncies que a aquest fi s'hi especifiquen.

.....

4. Són circumstàncies que justifiquen l'adopció de l'acord de revisió d'un pla d'ordenació urbanística municipal, sens perjudici de la tramitació d'una modificació puntual quan s'escaigui, les disfuncions entre les disposicions del pla d'ordenació urbanística municipal i les necessitats reals de sòl per crear habitatges o per establir activitats econòmiques.

5. En tots els casos, és una revisió del planejament general l'adopció de nous criteris respecte a l'estructura general i orgànica o el model d'ordenació o de classificació del sòl preestablerts, i també l'alteració del planejament general vigent que consisteix en la modificació de la classificació del sòl no urbanitzable i que comporta, per si mateixa o conjuntament amb les modificacions aprovades en els tres anys anteriors, un increment superior al 20% de la suma de la superfície del sòl classificat pel planejament general com a sòl urbà i del classificat com a sòl urbanitzable que ja disposi de les obres d'urbanització executades. L'adaptació del planejament general municipal a les determinacions dels plans directors urbanístics no requereix en cap cas la revisió del planejament general municipal."

Les referències a les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità ho són al PGM aprovat definitivament per acord de la Corporació Metropolitana de Barcelona en la sessió del 14 de juliol de 1976, amb les seves successives modificacions, detallades en l'apartat del planejament vigent.

Les determinacions de la normativa urbanística d'aquest document s'aplicaran en el seu àmbit de forma prevalent a qualsevol altra disposició municipal que reguli l'ús i l'ordenació física del sector. Tanmateix, en allò no previst expressament per aquesta proposta seran d'aplicació les NU del PGM, les Ordenances

Metropolitanes d'Edificació (OME), així com la normativa vigent en matèria d'habitatge, activitats i medi ambient.

Quant a l'ús d'aparcament del subsòl, s'adequarà a les previsions d'aquest planejament i el seu aprofitament quedarà subordinat a les exigències de l'interès públic i a les servituds administratives necessàries per a la prestació de serveis públics o d'interès públic, tal com determina l'article 39 del TRLU.

Article 39 - Règim urbanístic del subsòl

1. El subsòl és regulat pel planejament urbanístic i resta sotmès a les servituds administratives necessàries per a la prestació de serveis públics o d'interès públic, sempre que aquestes servituds siguin compatibles amb l'ús de l'immoble privat servent d'acord amb l'aprofitament urbanístic atribuït. Altrament, s'ha de procedir a l'expropiació corresponent.

2. L'ús de l'aprofitament urbanístic i la implantació d'infraestructures en el subsòl estan condicionats en qualsevol cas a la preservació de riscos, i també a la protecció de les restes arqueològiques d'interès declarat i dels aqüífers classificats, d'acord amb la legislació sectorial respectiva.

Per a la gestió de la present Modificació de PGM no es delimita cap polígon d'actuació urbanística, atès que es preveu que les seves determinacions siguin aplicables directament en les actuacions i projectes i no hi ha àmbits que en el seu desenvolupament requereixin el repartiment de beneficis i càrregues.

11. JUSTIFICACIÓ ECONÒMICA

El present document modifica la regulació urbanística en matèria d'aparcaments vigent a Santa Coloma de Gramenet, adequant les places mínimes que s'han de reservar per usos i intensitat d'usos segons el tipus d'intervenció que es realitzi.

Ateses les característiques del present Pla, que és de caràcter normatiu, no se'n desprenen actuacions concretes que calgui avaluar econòmicament. El Pla actua sobre unes disposicions en matèria d'aparcament vinculat als usos principals que venen determinats per les Normes Urbanístiques del PGM per a cada tipus de sòl i en funció de la seva intensitat. Les disposicions contingudes tindran repercussions econòmiques positives, en la mesura que es produeix una reducció de les exigències vigents pel que fa a les reserves de places que, en molts casos, suposaven un increment de les despeses de la promoció. Alhora, aquest Pla no suposa una intervenció en els aparcament ja consolidats, sinó que incorpora elements de flexibilitat en la destinació de les edificacions ja construïdes, sempre que aquesta flexibilitat vagi en favor de la millora de la mobilitat sostenible.

Per aquests motius, i donada la naturalesa normativa del Pla, no es requereix d'un estudi de sostenibilitat econòmica ni d'avaluació econòmica i financera en els termes previstos a l'article 59.1 e) i a l'article 99.1 c) del TRLUC per quant les modificacions previstes en el present document no impliquen canvis de les previsions establertes en la normativa vigent pel que fa a la gestió econòmica municipal, ja que es tracta de disposicions de caràcter general i en conseqüència no tenen un impacte negatiu en les finances públiques de l'ajuntament per a la implantació i manteniment de les infraestructures i els serveis, ni comporten un increment de sostre edificable, de densitat, de l'ús residencial o de la intensitat dels usos, o la transformació dels usos establerts anteriorment.

12. IMPACTE SOCIAL I DE GÈNERE

Conforme disposa l'article 59.1.h del TRLUC la Memòria Social té per objecte avaluar les demandes de la població a la qual afecta, establint les necessitats de benestar i estratègiques d'homes i dones i altres col·lectius, i la valoració de l'impacte social i de gènere del planejament i definir els objectius de producció d'habitatge protegit.

L'article 69 del reglament de la Llei d'Urbanisme, estableix que ha de formar part del Pla una avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere, així com respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica, tals com els immigrants i la gent gran. L'objectiu és que les decisions del planejament, a partir de la informació sobre la realitat social, contribueixin al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes, així com a afavorir als altres col·lectius mereixedors de protecció.

Aquesta MPGM incorpora criteris de gènere que afecten a dones i altres col·lectius al requerir que siguin adoptades mesures preferents per al millor ús dels espais urbans. La proposta d'aquest Pla tindrà amb el pas del temps una incidència en la millora de la mobilitat sostenible, que permetrà adoptar altres mesures que requereixen un major grau de detall i que hauran de ser resoltes en els projectes d'urbanització o les mesures de transport sostenible i públic en general.

La transversalitat de gènere consisteix en reconèixer la diversitat de la població i ens recorda que el gènere té un paper entre altres diferències com l'edat, el sexe, la cultura, la formació, l'estatus social, la salut i la capacitat física o mental. Per tant, cal adequar la mobilitat a la bona gestió de la vida quotidiana per a un ús lliure dels assentaments urbans i per estimular el repartiment de responsabilitats entre tots els col·lectius a l'hora de fer ciutat.

El planejament ha de ser flexible i canviant, per garantir l'ús equitatiu de la ciutat: s'ha d'adaptar sempre a la societat a la qual s'aplica i a les transformacions constants del territori i del medi físic i ambiental, tot encaixant els interessos de cada grup amb la societat en el procés de fer ciutat i adaptant-se a la ràpida evolució que està experimentant la mobilitat.

Atesa la naturalesa d'aquest Pla, de caràcter normatiu, té una incidència molt directa en els hàbits de la població pel què fa referència a la mobilitat. S'emmarca en els criteris generals de mobilitat que van instruir el Pla de Mobilitat Urbana i les seves línies d'actuació, especialment pel què fa a ajustar l'oferta d'aparcament a les necessitats reals de la ciutat, contenint la creació d'un excés de places d'aparcament on l'oferta està saturada, sense negar la possibilitat de crear noves places on siguin necessàries per als residents; fomentar la recuperació de l'espai públic en zones on l'aparcament en les vies públiques és excessiu i recolzar els sistemes de mobilitat sostenible i ambientals més adients.

La proposta també incorpora mesures directes que han de tenir conseqüències en una major oferta d'habitatge social – destinat als col·lectius més vulnerables – en eliminar la càrrega addicional d'un aparcament que no era ocupat, i alhora en mesures que avalen l'ús de vehicles no contaminants o que incentiven la construcció d'edificis més sostenibles.

La contenció en l'oferta de places d'aparcament ha d'anar complementada amb la millora del transport públic. La nova regulació tindrà uns efectes lents però progressius i difusos per tota la ciutat, de manera que es podran anar incorporant mesures en favor del transport col·lectiu alternatiu. Amb aquesta millora del transport públic tothom resultarà beneficiat i ha de tenir efectes inductors a un major nombre d'usuaris, en una ciutat que presenta un alt grau d'envelliment de la població, col·lectiu especialment

beneficiat pel transport públic. De fet, els col·lectius de població més vulnerables seran els més beneficiats per la incidència del Pla.

Es preveu una flexibilització en les exigències sobre les places d'aparcament per a cotxes, de manera que es puguin destinar indistintament a d'altres sistemes de mobilitat més sostenible. Per un costat es preveu que les places de cotxe es puguin permutar per les de moto alhora que es preveu incrementar la reserva de places de bicicleta.

La proposta ha d'incrementar, sens dubte, la disponibilitat i qualitat dels espais lliures actuals. Aquesta recuperació de l'espai col·lectiu, afavorida per una oferta de places suficients per a residents, permetrà incrementar l'oferta d'espais públics que puguin contenir la vegetació adient per a crear espais ambientalment més agradables en favor dels usuaris més habituals d'aquests llocs de relació col·lectiva, que es corresponen amb els que afecten els criteris de gènere relacionats en aquest apartat.

13. ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA

Santa Coloma de Gramenet té la política d'avançar cap a una mobilitat més sostenible, la qual cosa implica la promoció del transport públic però també la desincentivació de l'ús del vehicle privat. Al mateix temps, avancen noves formes d'ús dels vehicles i la progressiva substitució d'aquests per altres vehicles de mobilitat personal.

Pel què fa a l'aparcament, amb l'esclat de la motorització dels anys 60 es va convertir en una necessitat peremptòria que va portar a la introducció de dotacions mínimes al PGM de l'any 76 i augmentar-les posteriorment amb les modificacions del 2002 i el 2008. Durant aquests anys, fruit d'aquestes normatives i de les inversions públiques en aparcament fora de la calçada, majoritàriament soterrats, ha sorgit a la ciutat un gran nombre de places d'aparcament, amb un repartiment desigual, si bé globalment amb una dotació de places d'aparcament que ha assolit un nivell satisfactori. Per això, mantenir en tots els casos les actuals dotacions d'aparcament per a les noves edificacions seria contradictori amb les actuals polítiques de mobilitat i amb les polítiques públiques de promoció de l'habitatge social, ja que obliga a destinar recursos a construir uns aparcaments que, en moltes ocasions, resulten innecessaris.

En aquest sentit, cal apuntar que els instruments d'ordenació de la mobilitat i l'edificació vigents, d'entre els quals destaquen el Pla Local d'Habitatge de Santa Coloma de Gramenet; el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Santa Coloma de Gramenet; i el Pla d'Acció Local de l'Agenda Urbana 2030, disposen entre les seves propostes i/o línies d'actuació la revisió i actualització de les reserves d'aparcament estipulades en la construcció de nous habitatges o centres de generadors de mobilitat per adaptar-se al sistema actual de mobilitat sostenible, especialment en una ciutat compacta com Santa Coloma, que alhora compta amb una bona oferta de transport públic.

Per tant, aquestes polítiques de mobilitat requereixen un nou model de dotació d'aparcaments per habitatge, centres comercials i equipaments que s'adapti a les necessitats socioeconòmiques, ambientals i de la pròpia mobilitat actuals.

Del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Santa Coloma, que es pot consultar aquí: <https://www.gramenet.cat/ajuntament/arees-municipals/planejament-urbanistic-informacio-urbanistica/expedients-urbanistics/altres-expedients-urbanistics/pu199-pla-de-mobilitat-urbana-i->

sostenible-de-santa-coloma-de-gramenet/, se n'extreuen un conjunt de propostes que donen resposta als objectius recollits al Pacte per la mobilitat de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la sostenibilitat, encaminats a endreçar l'aparcament en via pública, ja que és el que incideix directament en el funcionament de la xarxa viària i, en general, en la sostenibilitat i la seguretat de la mobilitat al municipi, amb la finalitat de gestionar les places d'aparcament existent per a donar cabuda als vehicles dels residents, degut a la sorprenent constatació que aproximadament el 46% dels vehicles estacionats als carrers de la ciutat no estan empadronats al municipi:

- Regulació de l'aparcament, amb la implementació d'àrees de zona verda.
- Polítiques d'incentivació de la utilització de les places d'aparcament disponibles als aparcaments soterrats de la ciutat.
- Ampliar els plans de control de la policia local per evitar la indisciplina en l'aparcament.
- Millora de la senyalització dels aparcament existents, per evitar la realització de recorreguts innecessaris en vehicle privat.
- Implantació de nous estacionaments reservats a motocicletes en calçada i en aparcaments subterranis.

Aquestes mesures donaran resposta a l'objectiu principal que ha d'anar enfocat a gestionar l'oferta d'aparcament en funció de la demanda de rotació i dels residents, per tal de millorar el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

D'acord amb l'article 3.1.b) del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, la present modificació puntual no comporta nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

14. INFORMACIÓ AMBIENTAL

Disposa l'article 3 del TRLUC:

"Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible

- 1. El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.*
- 2. El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient.*
- 3. L'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir, d'acord amb l'ordenació territorial, l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible."*

Des de la perspectiva ambiental, i la legislació sectorial reguladora de l'avaluació ambiental estratègica dels plans i programes, es fa necessari identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que pugui derivar-se de l'aplicació del present pla.

D'acord amb l'article 9 del TRLUC les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.

Tenint en compte que la present modificació puntual del PGM no incorpora cap canvi que afecti al model d'utilització del territori derivat del planejament vigent ni a cap element o valor objecte de protecció, i que per tant no altera els criteris d'ordenació que poden repercutir en la consecució dels objectius del principi de desenvolupament urbanístic sostenible, es constata que, conforme al que disposa l'article 7 de la Llei 6/2009, d'avaluació ambiental de plans i programes, aquesta modificació no està sotmesa al procediment d'avaluació ambiental.

El que es proposa no constitueix una modificació substancial de les estratègies, les directrius ni de les propostes o la cronologia del planejament vigent, ni els canvis puntuals que s'incorporen tampoc no comporten cap variació en les determinacions urbanístiques que puguin alterar la capacitat del sòl en relació amb els riscos geològics, hidràulics o tecnològics. El sòl de l'àmbit es troba completament urbanitzat i sense un valor ambiental significatiu, al no comptar amb zones enjardinades ni arbrat rellevants.

En conseqüència, en la present proposta de modificació de pla general, es considera sense necessitat de cap estudi la determinació de manca d'efectes significatius sobre el medi ambient, justificat per la circumstància d'actuació en sòl urbà consolidat no constitutiva de variacions fonamentals en les estratègies directrius i propostes i que no produeixen diferències en els efectes previstos o en la seva zona d'influència; Tanmateix, les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada la finalitat, contingut i abast de la modificació; i han d'incorporar l'informe ambiental corresponent les que se sotmetin a avaluació ambiental o aquelles altres que tinguin alguna repercussió ambiental, que no és el cas, com hem vist.

Per al desenvolupament d'aquest Pla, no s'estima realitzar avaluacions mediambientals, ja que l'actuació es formalitza dins d'un entorn urbà clarament consolidat. L'adequació de l'edificació existent implica la inexistència de transformacions físiques en el context urbà i al no proposar nous usos no ha de comportar cap transcendència en les condicions mediambientals preexistent.

NORMATIVA

Article 298. Previsió d'aparcaments als edificis.

1. Els edificis de nova planta hauran de projectar-se per a que comptin amb aparcaments, a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar, d'acord amb els estàndards mínims que es determinen en aquest mateix article.

Les dimensions mínimes de les places estaran lliures d'obstacles en tota la seva longitud, amplada i alçada i, a més, compliran les condicions següents:

- a. Places per a automòbils:

En filera: a cada plaça s'ha de poder inscriure un rectangle de 5,00 m. de llarg per 2,00 m. d'amplada, com a mínim.

En bateria (amb qualsevol inclinació): a cada plaça s'ha de poder inscriure un rectangle de 4,50 m. de llarg per 2,20 m. d'amplada, com a mínim.

Les dimensions i entorn de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda, en el nombre exigit per la normativa sectorial vigent, seran les que en aquesta es determinin.

Fins a un màxim del 10% del total de les places per a automòbils podran tenir dimensions inferiors a les indicades als paràgrafs anteriors, però mai inferiors a 4,50 m. x 2,00 m. per a les places en filera o a 4,00 m. x 2,00 m. per a les places en bateria.

Cas que una plaça es trobi situada entre paret i pilar, entre dues parets o entre dos pilars, l'ample mínim d'aquesta serà de 2,50 m.

- b. Ample de l'espai d'accés a les places d'aparcament:

- b.1- Places situades en bateria respecte del carril de circulació:

Davant de cada plaça d'aparcament per a cotxe s'ha de poder inscriure un rectangle de 4,00 m. x 4,50 m. deixant lliure d'obstacles tota la zona d'accés a la plaça d'aparcament, sempre i quan l'amplada d'aquesta no superi com a mínim en un 25% l'amplada mínima segons els paràmetres anteriors.

- b.2- Places situades en filera o en semi-bateria fins un angle de 50° respecte del carril de circulació:

Davant de cada plaça d'aparcament per a cotxe, s'ha de poder inscriure un rectangle de 10,00 m. x 3,00 m, deixant lliure d'obstacles tota la zona d'accés a la plaça d'aparcament, sempre i quan la llargària d'aquesta no superi com a mínim en un 25% la llargària mínima segons els paràmetres anteriors.

- c. Places per a vehicles a motor de dues rodes:

A cada plaça s'ha de poder inscriure un rectangle de 2,30 m. x 1,00 m.

- d. En aquelles solucions de dubte respecte dels paràmetres anteriors, s'acceptarà la solució que millor justifiqui la maniobrabilitat o la viabilitat de les places proposades.

2. Les places mínimes que s'hauran de preveure són les següents:

- a. Edificis d'habitatges:

a.1. En sol urbà, una plaça d'aparcament per a automòbil per cada habitatge de més de 90 m² construïts i una plaça d'aparcament per a automòbil per cada dos habitatges de superfície menor o igual a 90 m² construïts.

a.2. En sol urbanitzable objecte d'un Pla parcial, les que es fixin en el mateix, amb un mínim d'una plaça per a automòbil cada 100 m² construïts d'edificació. L'estàndard legal es completarà a través de la reserva de superfície d'aparcament.

a.3. En sol urbà objecte d'un Pla especial de reforma interior, les que es fixin en el mateix, amb un mínim del menor establert per a cada ús en el present article.

a.4. En edificis d'habitatges amb algun règim de protecció es podrà preveure el mateix nombre de places d'aparcament per a automòbil que l'establert d'acord amb els mateixos criteris que els apartats anteriors, en el benentès que, com a mínim, s'haurà de garantir una plaça d'aparcament per a automòbil per cada dos habitatges protegits.

a.5. Una vegada obtingut el nombre de places a partir del ratis anteriors, i en conseqüència la superfície de l'aparcament, es podran transformar les places de vehicles a motor de quatre rodes en places de vehicles a motor de dues rodes, a raó de tres places de moto per cada plaça d'automòbil, sense excedir el 50% de la reserva obligatòria.

a.6. A més de les reserves establertes per als vehicles a motor, caldrà establir una reserva d'aparcament segur per a bicicletes i vmp, a raó de 2 m² de superfície útil per habitatge.

- b. Edificis públics o privats per a oficines, despatxos, bancs i similars; o edificis amb oficines, despatxos, bancs i similars.

Una plaça d'aparcament per a automòbil per cada 65 m²st, i una plaça d'aparcament per a vehicle a motor de dues rodes per cada 200 m²st.

A més de les reserves establertes per als vehicles a motor, caldrà establir una reserva d'aparcament segur per a bicicletes i vmp, a raó de 2 m² de superfície útil per cada 200 m²st.

- c. Edificis amb locals comercials.

Per a establiments comercials, singulars i no singulars, a partir dels 1.300 m² de superfície de venda, la dotació de places d'aparcament ha de ser, com a mínim, de 2 places d'aparcament d'automòbil per cada 100 m²st.

Per aquests establiments, també s'haurà de reservar una plaça per a vehicle a motor de dues rodes per cada 200 m² i una reserva d'aparcament segur per a bicicletes i vmp, a raó de 2 m² de superfície útil per cada 200 m² de sostre.

- d. Industries, magatzems i, en general, locals destinats a ús industrial.

Una plaça d'aparcament per a automòbil per cada local de superfície superior a 100 m² amb mínim d'una plaça per cada 100 m² de superfície útil.

- e. Teatres, cinemes, sales de festes, sales d'espectacles, palaus o sales de congressos o convencions, auditoris, instal·lacions esportives i anàlegs.

En equipaments de superfície superior als 1.600 m²st i en equipaments d'àmbit metropolità, caldrà reservar una plaça d'aparcament per a automòbil per a cada divuit (18) localitats o usuaris i una plaça per a vehicle a motor de dues rodes per cada cinquanta (50) localitats o usuaris.

En el que excedeixi de cinc-cents usuaris, una plaça per a automòbil per cada deu (10) localitats o usuaris i una plaça per a vehicle a motor de dues rodes per cada trenta-cinc (35).

A més de les reserves establertes per als vehicles a motor, caldrà establir una reserva d'aparcament segur per a bicicletes i vmp, a raó de 2 m² de sup. útil per cada 200 m²st.

- f. Allotjaments turístics.

f.1. En hotels de quatre o cinc estrelles, una plaça d'aparcament per a automòbil per cada tres habitacions.

f.2. En Hotels de tres estrelles, una plaça d'aparcament per a automòbil per cada cinc habitacions.

f.3. En la resta de categories o usos assimilats, una plaça d'aparcament per a automòbil per cada sis habitacions.

f.4. En Habitatges d'ús turístic (HUT) en edificis plurifamiliars, una plaça d'aparcament per a automòbil per cada 2 habitatges d'ús turístic.

- g. Clíriques, sanatoris, hospitals.

Una plaça d'aparcament per a automòbil per cada deu llits.

- h. Biblioteques, galeries d'art, museus i anàlegs.

Una plaça d'aparcament per a automòbil per cada 200 m² en aquells locals de superfície superior a 1.600 m² st.

Per a les biblioteques, caldrà una reserva d'aparcament segur per a bicicletes per cada 100 m²st.

- i. Tallers de reparació de vehicles.

La superfície destinada a aparcament serà com a mínim dues vegades la superfície útil ocupada pels tallers, en els de quatre o més rodes; en els de vehicles de dues rodes i similars, la superfície destinada a aparcament serà com a mínim igual a la superfície útil del taller.

Això no obstant s'admetrà descomptar la superfície equivalent al nombre de places acreditades de propietat i de lloguer o estada nocturna, situada en un radi de tres-cents metres de l'establiment, així com la superfície de taller que pugui destinar-se a tal finalitat.

- J. Centres d'estudis superiors.

Una plaça d'aparcament per a automòbil per cada 65 m²st, i una plaça d'aparcament per a vehicle a motor de dues rodes per cada 200 m² de superfície construïda.

A més de les reserves establertes per als vehicles a motor, caldrà establir una reserva d'aparcament segur per a bicicletes per cada 100 m²st.

K. Allotjament dotacional.

En edificis d'allotjaments dotacionals no s'estableix un mínim de places d'aparcament per a automòbils.

Si s'estableix l'obligatorietat de reservar espai per a aparcament de vehicles a motor de dues rodes a raó d'una plaça per cada 8 allotjaments dotacionals i una reserva d'aparcament segur per a bicicletes i vmp, a raó de 2 m² de superfície útil per allotjament. Espai que es podrà destinar a altres usos col·lectius en el cas que es pugui justificar en les característiques de la població a la qual va destinada la promoció dels allotjaments o en les característiques físiques de l'edificació.

L. Àrees de càrrega i descàrrega en edificis amb les destinacions dels epígrafs C i D.

Un espai específic de tres metres d'ample, amb una longitud suficient per a una plaça d'aparcament de camió per cada 1.500 m² construïts o fracció, amb un mínim de dues places en tot edifici o local comercial o industrial de superfície superior a 800 m².

En locals de superfície entre 400 m² i 800 m² es preveurà una àrea de càrrega i descàrrega de, com a mínim, 3,00 x 8,00 m.

3. Sempre que es compleixin els estàndards mínims requerits i es justifiqui mitjançant un estudi d'impacte sobre l'aparcament a l'entorn de la nova activitat podran modificar-se en més o menys les places per a vehicles a motor de dues rodes en detriment o increment de les places per a automòbils.

Article 299. Regles sobre la previsió d'aparcaments en edificis.

1. Quan l'edifici es destini a més d'un ús dels expressats a l'article anterior, el nombre mínim de places d'aparcament ha de ser el que resulti per defecte del corresponent a la suma dels diferents usos.
2. Quan l'edifici es destini, en tot o en part, a usos no especificats a l'article anterior, s'hauran de preveure les places d'aparcament adequades aplicant, per analogia, els mòduls de l'article anterior.
3. El que s'ha disposat a l'article anterior sobre previsions mínimes d'aparcaments és també aplicable als edificis que siguin objecte d'ampliació del volum edificat. La previsió ha de ser la corresponent a l'ampliació. Quan es tracti d'indústries, per a l'aplicació d'aquesta regla amb caràcter obligatori, caldrà que l'augment signifiqui una disponibilitat major de superfície útil, superior al 25% de l'anterior a l'ampliació.
4. També s'hauran d'aplicar les regles sobre previsions d'aparcaments als casos de modificació d'edificacions o instal·lacions que comportin un canvi d'ús i, en conseqüència, s'hauran de preveure les places corresponents al nou ús.
5. Quan de l'aplicació dels mòduls de l'article anterior, l'exigència de places d'aparcament per a automòbils sigui inferior a sis, i pugui afrontar-se el previsible nombre de vehicles en aparcaments públics o privats de nova creació propers, sense entorpir les àrees de circulació i estacionament, podrà exonerar-se de l'obligació de reserva d'aparcament en l'edifici propi.

6. Prèvia autorització municipal, es podran substituir total o parcialment les previsions d'espais per a aparcament per altres contigus situats en un radi inferior a 300 metres, de nova creació o que hagin estat desocupats durant 5 anys, quan el sector o la zona urbana per les seves peculiaritats i funció urbana ho permetés o ho exigís.

Es consideraran desocupats quan no disposin de títol habilitant de l'activitat durant el termini de 5 anys.

7. L'Ajuntament podrà alliberar total o parcialment del compliment de les previsions d'aparcament en les condicions establertes, quan allò resulti aconsellable, ateses les següents circumstàncies o d'altres anàlogues:

- a. Condicions d'accessibilitat determinades per les característiques físiques de la xarxa viària del sector (dimensions de voreres, ús de vianants, amplada de vials...)
- b. Característiques de la parcel·la o finca.
- c. Característiques de l'edificació actual que es conservi, atenent especialment al seu grau de consolidació i la concurrència d'algunes de les condicions assenyalades en l'article 23 de les Ordenances Metropolitanes de Rehabilitació.
- d. Reducció de fins a un 20% de la reserva de places d'aparcament per a automòbil en el propi edifici per evitar l'escreix de places provocades per la necessitat de construir més plantes per a garantir la reserva.
- e. Possible exoneració de la reserva de places d'aparcament en el propi edifici, en aquests casos:
 - En habitatges unifamiliars en zones de casc antic;
 - En l'habitatge resultant d'un canvi d'ús de local en planta baixa;
 - En un canvi d'ús o activitat per impossibilitat derivada de les característiques de l'edifici existent.
 - En edificis d'allotjament dotacionals, quan es pugui justificar la seva innecessarietat, per raó de les característiques de la població a la qual van destinats.
 - En general, qualsevol altra circumstància que no permeti la seva ubicació en el propi edifici o en terrenys ocupables en subsòl de la pròpia finca, o quan per això calgués de mitjans tècnics extraordinaris o solucions notòriament desproporcionades.

Per això caldrà petició expressa de l'interessat a l'Ajuntament, acompanyada de la documentació acreditativa de la concurrència de les circumstàncies indicades. Aquest tràmit es podrà fer amb caràcter previ a la sol·licitud de llicència d'obres.

8. En els edificis d'habitatges unifamiliars adossats en filera de nova planta no s'admetrà, llevat dels casos degudament justificats ateses les característiques de la zona i del vial, més d'un accés rodat des del vial a l'aparcament en el solar, per cada 15 m. de façana o fracció.
9. No s'admetran segregacions o parcel·lacions que impossibilitin el compliment de les dotacions d'aparcament a la parcel·la. Només en casos degudament justificats es podran autoritzar parcel·lacions que per les condicions físiques de les parcel·les resultants puguin significar una disminució de les places efectives d'aparcament exigides per aquestes normes o que poguessin resultar de les ordenances que les desenvolupin.

10. A l'efecte del compliment de les previsions d'aparcament en els edificis, no computaran les places sotmeses a règim d'explotació horària o rotació. L'Ajuntament podrà denegar l'autorització d'aparcaments sotmesos a règim de regulació horària o rotació per raons justificades d'accessibilitat o de regulació del trànsit rodat i per a vianants.
11. La titularitat dels aparcaments que, reunint les condicions requerides d'interès públic, s'executin en subsòl d'equipaments, serà única i indivisible per tal de no condicionar el destí previst per a aquests sòls. L'Administració municipal podrà exigir que l'autorització de l'aparcament en la qual hi consti aquesta condició i les que garanteixin l'execució de l'equipament, sigui inscrita al Registre de la Propietat.

Santa Coloma de Gramenet, octubre 2025

La tècnica de planejament

El cap del Departament
de Planejament Urbanístic

Elisenda Brugada Bonet

José Luis Lara Benjumea