

MODIFICACIÓ DE L'ESTUDI DE DETALL D'ORDENACIÓ DE
VOLUMS DEL SUBSECTOR MOLÍ DE VENT DEL PLA
PARCIAL SECTOR 3

Promotor:

Aldi Real State S.L.U

Autor:

Erik Solés i Brull

Arquitecte 43613-5

Enginyeria, edificació i medi ambient S.L.

Vilanova i la Geltrú

Maig 2022

ÍNDEX

1. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ	3
2. SITUACIÓ I ÀMBIT	5
3. ANTECEDENTS	6
4. MARC JURÍDIC	8
5. DETERMINACIONS DEL PLA PARCIAL	9
6. DETERMINACIONS DE L'ESTUDI DE DETALL	10
7. MODIFICACIONS QUE ES PROPOSEN A L'ESTUDI DE DETALL. JUSTIFICACIÓ	12
7.1. Alterar la volumetria prevista de l'actuació en el pati d'illa	12
7.2. Modificar la volumetria de l'edifici resultant en la zona edificable	14
8. MOBILITAT	17
8.1. Consideracions prèvies.....	17
8.2. Previsió d'aparcament.....	21
8.3. Càrrega i descàrrega de mercaderies.....	23
8.4. Mobilitat generada pel nou equipament comercial	26
8.5. Conclusions	28
9. ORDENANCES REGULADORES	30
10. COMPROMISOS I GARANTIES.....	34

ANNEX I. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

PLÀNOL 01. ZONIFICACIÓ, ORDENACIÓ

PLÀNOL 02. ÀMBIT ACTUACIÓ

PLÀNOL 03. ESTAT ACTUAL

PLÀNOL 04. ESTUDI TOPOGRÀFIC

PLÀNOL 05. PROPOSTA VOLUMETRIA

PLÀNOL 06. DISTRIBUCIÓ APARCAMENT

PLÀNOL 07. DISTRIBUCIÓ PLANTA BAIXA

PLÀNOL 08. ALÇATS I SECCIONS

PLÀNOL 09. ESPAIS PÚBLICS

PLÀNOL 10. CIRCULACIONS

PLÀNOL 11. FOTOMUNTATGE AERI

PLÀNOL 12. ESTAT CLAVEGUERAM ACTUAL

ANNEX II. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA DE LA MODIFICACIÓ D'ESTUDI DE DETALL QUE ES MODIFICA

1. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ

L'estudi de detall d'ordenació de volums i la seva posterior modificació de la illa Rambla d'Arnau de Vilanova - Francesc Macià - Molí de Vent - Olèrdola del subsector Molí de Vent del Pla Parcial del sector 3 (Pla General d'Ordenació Urbana de 1961), determina uns volums i usos per a dos fronts edificats amb Pb+6 (Rambla Arnau de Vilanova i carrer Olèrdola) d'ús mixt residencial i comercial, i dos fronts de Pb+1 (Carrer Molí de Vent i avinguda Francesc Macià) d'ús comercial, més un pati interior de la illa, lliure d'edificació, accessible i d'ús privat.

En el moment de redactar aquesta modificació de l'Estudi de Detall, s'han edificat els fronts corresponents a Rambla Arnau de Vilanova i carrer Olèrdola, amb l'excepció de l'edifici comercial que ha d'ocupar la cantonada entre els dos. D'altra banda, no s'han edificat els fronts corresponents a l'avinguda Francesc Macià i carrer Molí de Vent, ocupats per un edifici d'ús comercial i Pb+1, ni s'ha urbanitzat de cap manera l'espai interior d'illa, que forma part de la mateixa parcel·la. S'han edificat, per tant, tots els edificis d'usos predominantment residencials de la illa i resten per edificar els edificis d'usos comercials.

L'objectiu d'aquesta modificació és fer l'espai adequat per a la col·locació d'un supermercat considerat establiment comercial mitjà segons el Decret Llei d'ordenació dels equipaments comercials 1/2009. Entrant dins del següent supòsit l'article 6 "*Classificació dels establiments comercials*":

Mitjans establiments comercials (MEC): establiments, individuals o col·lectius, amb una superfície de venda igual o superior a 800 i inferior a 1.300 metres quadrats

Es considera la classificació de l'actual Llei 1/2009 ja que aquest Decret Llei, en la seva primera disposició derogatòria, va derogar l'anterior Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials.

La Modificació de l'Estudi de Detall que es conté en aquest document, entenent el marc jurídic que regula el solar actual i amb la idea d'un millor aprofitament i resultat final de l'illa proposa:

- Alterar la volumetria prevista de l'actuació en el pati d'illa
- Modificar la volumetria de l'edifici resultant en la zona edificable

D'altra banda, l'estudi de la mobilitat resultant per la nova edificació de la parcel·la ha descobert alguns punts que cal aclarir o alterar al respecte de les previsions de l'anterior estudi de detall i la seva posterior modificació, en concret:

- Canvi de previsió de places d'aparcament i alteració de les places d'aparcament de cessió a l'ajuntament
- Consideracions de descàrrega de mercaderies

Cal remarcar que aquestes modificacions proposades o aclariments no afecten de cap manera els paràmetres de la parcel·la com edificabilitat, ocupació, alineacions de façanes, gàlibs d'edificació o usos previstos. Aquestes modificacions també es realitzen amb tota la consideració i sense afectar en cap paràmetre documents de planejament superior de la parcel·la com el Pla Parcial del subsector Molí de Vent, sector 3, ni el Pla General d'Ordenació de Vilanova i la Geltrú.

Aquestes modificacions són una adaptació de la volumetria prevista en l'anterior Estudi de Detall o la seva modificació, feta amb la voluntat de poder acomodar una edificació que pugui donar compliment a la normativa urbanística a la vegada que dona resposta a les necessitats actuals del projecte.

2. SITUACIÓ I ÀMBIT

La situació de l'àmbit d'actuació i la Modificació que es proposa ve definida per la illa descrita en el punt anterior i es troba gràficament en el plànol 02. ÀMBIT ACTUACIÓ

L'àmbit de la Modificació és, de dret, l'àmbit de l'Estudi de Detall que es modifica i que abasta la totalitat de la illa. De fet, però, l'àmbit al que es refereixen les modificacions que es proposen, abasten únicament el solar pendent d'edificar situat a la cantonada de la avinguda Francesc Macià i el carrer Molí de Vent.

3. ANTECEDENTS

L'àmbit d'aplicació del present document està inclòs en el del Subsector Molí de Vent, del Sector 3, que es va desenvolupar mitjançant un Pla parcial aprovat definitivament, mitjançant Text Refós, per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, el 19 de juliol de 1989.

En data de 20 de juny de 1989 es va aprovar definitivament el Projecte de Compensació i ell 4 de desembre de 1989 la reparcel·lació voluntària.

En data 6 de novembre de 1989 es va aprovar definitivament el Projecte d'Urbanització, avui completament executat.

En desenvolupament del Pla parcial, a més, es va redactar i tramitar l'Estudi de Detall de la illa de referència, en compliment de l'Article 72 de la Normativa del Pla Parcial. Aprovat definitivament el 4 de desembre de 1995.

Posteriorment, just per la parcel·la que ens ocupa en aquest document, es va realitzar una Modificació de l'Estudi de Detall aprovada definitivament el 7 d'abril de 2008.

En data 12 de desembre de 2021 es registra l'entrada de la present Modificació de l'Estudi de Detall (número d'entrada al registre 2021048863), la qual és aprovada inicialment en sessió ordinària de la Junta de Govern Local en data de 15 de març de 2022 i és posteriorment publicada en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) en data de 28 de març de 2022.

S'inicia llavors el procés d'informació pública, amb termini de 20 dies, per tal que es pugui examinar l'expedient i presentar les al·legacions que es creguin pertinents. Passat aquest termini, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú rep una única al·legació, amb número d'entrada al registre 2022014480, en referència a la posició de la maquinaria de servei de l'activitat comercial, així com a la situació del clavegueram de l'illa, passant en part, per la parcel·la afectada pel present document.

Per assegurar que es dona resposta a aquestes consideracions al·legades en el procés d'obtenció de llicència, s'afegeix a l'apartat "9.Ordenances Reguladores" els articles 9.Maquinària interior i 10.Sistema de clavegueram com a regulació de la parcel·la d'obligatori compliment, i s'afegeix a l'Annex I, de documentació gràfica, el plànol de situació actual del clavegueram de l'illa segons planimetria proporcionada per la Companyia d'Aigües de Vilanova i la Geltrú.

S'afegeix també en l'Annex I, de documentació gràfica, un nou plànol topogràfic de la parcel·la, actualitzat pel present document. Els plànols del projecte han sigut degudament actualitzats amb les dades d'aquest topogràfic, així com amb els petits ajustos que ha aportat el desenvolupament més a fons de la proposta d'edificació. Cap d'aquests ajustos canvia el projecte previst de manera substancial, sinó que es tracta de petites modificacions degut a l'evolució natural de la mateixa idea.

4. MARC JURÍDIC

Per la formulació i tramitació d'aquesta modificació d'Estudi de Detall, seran d'aplicació:

- El Text refós de la Llei d'urbanisme. Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, consolidat amb les modificacions afegides per la llei 3/2012, del 22 de febrer del 2012
- El Reglament de la Llei d'urbanisme. Decret 305/2006, de 24 de juliol.
- El Pla General d'Ordenació Urbanística vigent, en aquest cas, el Pla General d'Ordenació Urbanística de Vilanova i la Geltrú amb aprovació de revisió del pla general a 29 de juny de 2001 i posterior modificació puntual de les normes urbanístiques i correcció d'errades aprovades el 16 de març de 2005

I per remissió successiva d'aquest:

- Pla Parcial del Subsector Molí de Vent, del sector 3, amb aprovació definitiva el 19 de juliol de 1989.
- L'Estudi de detall de la illa "Rambla Arnau de Vilanova - avinguda Francesc Macià - carrer Molí de Vent - carrer d'Olèrdola" aprovat definitivament el 4 de desembre de 1995.
- Modificació de l'Estudi de detall d'ordenació de volums aprovada definitivament el 7 d'abril de 2008.

5. DETERMINACIONS DEL PLA PARCIAL

El pla parcial estableix per a la illa la qualificació de “Zona residencial i comercial d’ordenació en bloc lineal (Clau Z.3)” i estableix les següents consideracions rellevants per la parcel·la en estudi:

Definició de la zona:

Comprèn aquelles àrees de sòl per a les quals es preveu un desenvolupament residencial i comercial a través de tipus d’edificació d’alta densitat, caracteritzats per ser edificacions d’habitatges plurifamiliars formant bloc lineal, acompanyades d’edificacions d’alçada molt més reduïda destinades a àrees comercials o, en general, a usos no residencials

Paràmetres de referència:

- Alçada màxima de l’edificació alineada a vial (a computar des de la cota de referència de la Planta baixa) 8’10m
- Alçada lliure mínima de Planta Baixa 3’00m

Els Estudi de Detall fixaran les cotes de referència.

Els terrenys no ocupats per l’edificació no podran ser objecte de cap altre aprofitament diferent al d’espais lliures. Els Estudis de Detall fixaran els anivellaments i les rasants d’aquests espais lliures.

Els passos coberts per a vianants, d’accés als patis interiors, seran coberts i tindran una alçada coincident amb les edificacions adjacents que els delimitin. La seva situació i disseny precís es concretarà en els Estudis de Detall.

6. DETERMINACIONS DE L'ESTUDI DE DETALL

L'Estudi de detall, i posteriorment la seva modificació determina la proposta volumètrica de l'edificació, cotes de referència, anivellaments i rasants de l'espai lliure d'edificació, alçades esquemàtiques de les edificacions previstes amb referència al tractament compositiu, textura, color i forma de les ordenances reguladores i la situació i disseny dels passos de vianants als espais lliures interiors.

Les ordenances reguladores rellevants per la parcel·la en estudi són les següents:

Article 3. Normativa aplicable

En els aspectes no regulats específicament en aquestes ordenances, seran d'aplicació les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació Urbana de Vilanova i la Geltrú. Les Normes Urbanístiques del Pla Parcial del Subsector Molí de Vent, el Decret 346/1983 sobre Nivell d'Habitabilitat Objectiva, i la Llei 20/1991 i el Decret 100/1984 sobre supressió de Barreres Arquitectòniques.

Article 4. Condicions limitatives

4.1 Cossos sortints: No s'admeten en l'edifici amb alineació a vial de Pb+1

4.2 Elements sortints: Els ràfecs de coberta tindran un vol màxim de 90cm respecte del pla de façana a vial i a espai lliure interior.

4.3 Reculades d'edificació: No es considera reculada en Planta Baixa la formació de porxo amb alineació de pilars o muntants d'obra, sempre que es faci en tot un front de façana a carrer. Es considera reculada el retranqueig del pla de façana que superi la longitud de 2/3 de la façana en cada cos definit per una cota de referència de Planta Baixa

4.4 Coberta: La coberta de l'edifici alineat a façana (Pb+1) serà plana.

Article 5. Materials

5.2 En l'edificació alineada a vial de Pb+1 es permet l'ús de qualsevol material de façana, petri, ceràmic, revestiment pesat o lleuger, i murs cortina; sempre que s'unifiqui la composició de conjunt.

5.4 El conjunt de l'edificació es tractarà homogèniament en la seva composició arquitectònica, exigint-se que els projectes de les diferents fases de construcció, si és el cas, s'ajusti a aquest criteri de conjunt homogeni

7. MODIFICACIONS QUE ES PROPOSEN A L'ESTUDI DE DETALL. JUSTIFICACIÓ

7.1. Alterar la volumetria prevista de l'actuació en el pati d'illa

El pati interior de l'illa és un espai lliure privat al servei de l'edificació. Forma part del solar destinat a usos terciaris en general i és l'edificació d'aquest solar la que hi pot generar accessos i relació directe amb l'entorn. El Pla Parcial preveu i l'Estudi de Detall concreta un pas d'accés del carrer, que pot restar obert i tancat.

El Pla parcial determina que els terrenys no ocupats per l'edificació no podran ser objecte de cap altre aprofitament urbanístic que no sigui el d'espais lliures al servei de la edificació.

La Modificació de l'estudi de detall, aprovada definitivament el 7 d'abril de 2008, aclareix millor aquestes consideracions donat a que l'important desnivell que presenta el solar i la necessitat de dotar d'aparcament l'ús comercial previst, establert a la mateixa modificació, fa que sigui necessària la utilització del subsol per aparcament, i com aquest modifica les cotes actuals del pati interior, sense afectació de les obertures de l'edificació ja construïda.

Això no canvia les indicacions del pla parcial, ja que com precisa dita modificació:

- 1. Que l'ús del subsol com a aparcament no és considerat, a cap efecte, per la legislació ni per la pràctica urbanística com a aprofitament*
- 2. Que l'ús del subsol com a aparcament no impedeix, dificulta ni resulta incompatible amb l'ús d'espai lliure en superfície, inclosa la presència de vegetació*

Els aclariments i proposta de l'anterior modificació de l'Estudi de detall, tot i que resol molta problemàtica d'interpretació que donava la normativa del Pla Parcial pel desnivell accentuat del solar, crea una nova sèrie d'inconvenients que es busca resoldre amb la present modificació.

La volumetria que proposa, amb l'espai lliure resultant en dos nivells diferents amb una divisió horitzontal, creant una terrassa a una cota superior a l'actual, si bé no afecta a les obertures de l'edificació existent, sembla evident que suposa una afectació important a la relació dels edificis amb l'espai lliure.

La zona elevada, que arriba fins al límit de parcel·la, i adjacent a una edificació actual, afecta a aquestes parcel·les de manera obvia; en primer lloc, durant el procés de construcció l'edifici es veurà molt afectat de sorolls i vibracions al construir de manera adjacent, i, un cop acabada la intervenció, es trobarà que finestres que actualment estan a certa alçada sobre la cota actual, i lluny del pas de persones, tindran una nova situació on pràcticament quedaran alineades a la cota de carrer, amb els problemes d'inseguretat (tant pels usuaris com pels vianants) i de falta d'intimitat que això suposa.

D'altra banda, la zona que no està afectada directament per aquesta actuació, veurà l'aparició d'un mur, amb escales i rampa previstes, directament a la seva línia visual, que afectaran a la seva relació amb l'espai verd resultant i una pèrdua de qualitat tot i la urbanització del pati interior.

Per tots aquests motius la present modificació d'estudi de detall proposa:

- Mantenir la divisió en dues cotes del pati d'illa però canviant la volumetria resultant, sense guany de superfície d'edificació, amb una nova forma que allunyi tota actuació de les façanes existents. Si bé aquesta cota serà una mica més elevada que la prevista en la última modificació, la separació de la façana farà que l'afectació final es redueixi al mínim.
- No alterar la cota actual en el perímetre edificat, resolent en forma de zona verda, i creant, entre aquesta zona no alterada i la nova terrassa, un talús, en proporció aproximada 1/3, que donarà continuïtat visual a la vegetació, i evitarà l'aparició de murs i límits visuals que afectin als edificis actuals. En el mateix talús s'integrarà, de la manera menys intrusiva possible, les escales d'emergència que siguin necessàries segons la normativa vigent del Codi Tècnic de l'Edificació.
- Urbanització de la zona en terrassa com a única plaça dura transitable, amb la col·locació de jardineres en superfície per mantenir la continuïtat visual proporcionada per la nova zona verda i talús perimetral.

	TOTAL pati interior	Zona paviment dur	Zona enjardinada
Planejament actual	1.032 m ²	496 m ²	536 m ²
Proposta	1.032 m ²	425 m ²	607 m ²

Quadre comparatiu d'espais del pati interior

7.2. Modificar la volumetria de l'edifici resultant en la zona edificable

La última modificació d'estudi de detall, aprovat el 7 d'abril de 2008, és la última concreció de la volumetria del solar pendent d'edificar de les cantonades de l'Avinguda Francesc Macià amb el carrer Molí de Vent. Aquesta va determinar una nova planta d'ordenació, alçats de façanes i volumetria de conjunt i habitatges tipus.

Sense augmentar volum ni sostre edificable, però havent avançat suficientment en la definició del projecte de l'edificació d'aquest solar, i vistes les seves oportunitats d'usos, desnivells, accessos i relació amb l'aparcament i carrers, es troben certes mancances o problemes en la volumetria actual, de manera que es fan necessàries la proposta d'algunes modificacions que permetin un millor resultat final. Sempre tenint present com a màxima prioritat l'acabat que doni una visió de conjunt a l'illa i compleixi totes les necessitats i normativa actual d'ordenació, disposició de volums, espai lliure, pas de vianants, alineació, etc.

La situació actual de la volumetria presenta les següents problemàtiques:

- La realització de l'edificació esgraonada, si bé respon al gran desnivell del solar, dona dos problemes, per un costat la dificultat d'aprofitament del solar si no és amb comerç de detall en petita escala que permeti aquesta adaptació a unitats més petites, i d'altra banda, visualment dona una sensació de disgregació i falta de continuïtat visual que, tot i trobar-se en els edificis d'habitatge de Pb+6 és més difícil de justificar en aquesta zona d'alçada màxima Pb+1 i la seva relació amb el vianant.
- L'estudi no contempla la edificació en la zona del pas de vianants, acabant la volumetria de l'edifici just al seu començament. Això de nou comporta dos problemes; per un costat, l'edifici construït a l'altra banda del pas està acabat amb una mitgera cega que sembla necessari tapar amb el nou edifici per tancar la illa i no donar sensació de provisionalitat. D'altra banda, recordar que l'espai interior de l'illa és

privat i amb funció d'espai al servei de l'edificació, pel que es veu amb necessitat de poder-lo tancar si es creu necessari i no donar-li una entrada més pròpia d'una plaça pública que no d'un aprofitament d'interior d'illa que, quan es completi la illa amb l'edificació d'habitatges de la cantonada del carrer Olèrdola amb la Rambla Arnau de Vilanova quedarà totalment tancat amb l'excepció d'aquesta única entrada.

Per aquests motius i amb la visió global de l'illa en ment la present modificació proposa:

- L'adaptació de la volumetria, en els seus extrems, a les alçades de les edificacions veïnes, sempre per sota de la cota actual d'alçada reguladora, per tal de cobrir les mitgeres cegues actuals, per donar una continuïtat total a la línia de façana tot i el desnivell del solar.
- Unificar el volum central, igualment per sota de la cota actual d'alçada reguladora, de manera que no es formi aquesta divisió disgregada en petites unitats esglaonades, i que visualment es vegi part del conjunt amb els extrems adaptats a les edificacions existents com a unitats de transició. Es considera per aquest volum, la cota de referència, en la cantonada entre laavinguda Francesc Macià i el carrer Molí de Vent, donat a ser el punt de més aflluència i la cantonada que articula el solar a edificar.
- Permetre la construcció sobre el pas de vianants, deixant lliure la planta a nivell de carrer, per donar resposta a la mitgera veïna i aconseguir la continuïtat i tancament de la illa, a la vegada que es fa més fàcil reforçar l'ús del pati interior per aprofitament dels edificis existents i la facilitat de tancar-ho completament si així es creu convenient tal i com preveu la normativa actual tant en el Pla Parcial original com en el posterior estudi de detall.
- Adaptació de la volumetria en la trobada amb l'edifici existent al carrer Molí de Vent al trobar-nos una discrepància entre el gàlib de l'edificació i la mitgera prevista per la construcció actual. Si s'apliqués el gàlib de fondària de 20m previst pels edificis de Pb+1 afectaria a unes obertures ja consolidades. Es proposa la reducció del gàlib puntual en aquella cantonada per evitar aquest conflicte.

Totes aquestes consideracions de millora de l'edifici i l'espai lliure per millorar el resultat final de la parcel·la tot completant la illa està reflectida de manera gràfica en els plànols 05. PROPOSTA VOLUMETRIA, 06. DISTRIBUCIÓ APARCAMENT, 07. DISTRIBUCIÓ PLANTA BAIXA, 08. ALÇATS I SECCIONS, 09. ESPAIS PÚBLICS i 11. FOTOMUNTATGE AERI

8. MOBILITAT

La modificació proposada no està subjecte a la necessitat de realitzar un Estudi de Mobilitat Generada, ja que tal i com regula la Llei 9/2003 de mobilitat i desenvolupa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada en el seu article 3 (Àmbit d'aplicació) l'estudi seria necessari si:

- El present document fos un planejament urbanístic derivat o modificacions del mateix, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.
- Fos per realitzar un projecte d'una implantació singular (que no aplica segons la definició d'implantació singular del mateix apartat 3.4)

No essent cap dels dos supòsits aplicables al cas d'aquesta modificació.

Tot i així, amb la voluntat de explicar de manera més entenedora la volumetria proposta per aquesta modificació s'inclouen les següents consideracions de la situació actual i la resposta a les noves situacions generades per l'edificació proposada per tal de promoure, d'acord amb la Llei 9/2003 de mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social.

Per aquestes consideracions és té en compte la normativa vigent de mobilitat, en concret la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la Mobilitat, i el Decret 344/2006 de 19 de setembre, de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada. Les dades concretes sobre Vilanova i la Geltrú són extretes del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible, aprovat el 14 de Maig de 2018.

8.1. Consideracions prèvies

Tal i com s'ha explicat en l'apartat 2. Situació i àmbit del present document, la parcel·la en estudi està en una illa del terme municipal de Vilanova i la Geltrú, en concret entre els carrers Olèrdola, Molí de Vent, avinguda Francesc Macià i rambla Arnau de Vilanova. Això està dintre dels límits veïnals del barri de Molí de Vent, amb 6.210 habitants i una superfície total de 0'525km², donant-li una densitat de població de 11.944'8hab/km², una de les més altes de la ciutat, segons les descripcions de barris del web de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú a data de novembre de 2021.

La proposta contempla la construcció d'un edifici dintre dels paràmetres urbanístics previstos que conté un equipament comercial mitjà, segons la definició Decret Llei d'ordenació dels equipaments comercials 1/2009.

L'equipament disposarà d'una sala de vendes prevista oberta al públic de 1.045m², amb l'accés principal situat a la cantonada entre l'avinguda Francesc Macià i el carrer Molí de Vent. La planta soterrani, tema d'estudi en el present document, està dedicada exclusivament a aparcament, i compta amb una previsió de 70 places d'aparcament, incloent-hi en aquestes 4 places per persones de mobilitat reduïda.

8.1.1. Mobilitat de vianants

La illa on es troba la parcel·la és tracta d'una trama urbana totalment urbanitzada, amb els carrers perimetrals amb voreres acabades, i arbrat en alguns dels seus punts, de mida considerable en relació amb les calçades de vehicles o inclús amb zones prominentment per vianants com pot ser la rambla Arnau Vilanova.

Tot i trobar-se en l'extrem oest, tant del barri Molí de Vent com de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, l'accés a peu és una possibilitat per la continuïtat de les seves vies perimetrals cap al centre de la ciutat, prenent com exemples per referència:

- La distància fins al mercat municipal de Vilanova i la Geltrú és de 1'2km o 15 minuts a peu seguint l'avinguda Francesc Macià
- La distància fins l'estació de trens de Vilanova i la Geltrú és de 1'9km o 25 minuts a peu seguint la carretera C246a (Av. de Cubelles) fins al carrer Doctor Zamenhof

8.1.2. Mobilitat de bicicletes

Actualment l'illa de la parcel·la no compta amb accés exclusivament per bicicletes, tenint però la connexió amb una de les anelles de carril bici de la ciutat a menys de 300m junt al parc de bombers. Tot i això, de cara a un futur, encara es veurà potenciada aquesta connexió amb els nous carris bicis en avantprojecte, en concret el previst per l'eix est-oest, per l'avinguda Francesc Macià. Quan aquest estigui complet farà que pel costat nord de l'edifici, l'avinguda

Francesc Macià, hi hagi un carril bici de doble sentit en la calçada, dotant l'edifici d'una potent connexió en bicicleta.

8.1.3. Mobilitat en transport públic

L'illa disposa, amb molta proximitat, de dues parades d'autobús urbà i interurbà als seus voltants. La parada en la final d'avinguda Aragai en la seva trobada amb Rambla Arnau de Vilanova i avinguda Francesc Macià i la parada en la cruïlla d'avinguda Francesc Macià amb el carrer Doctor Zamenhof.

- Parada avinguda Aragai, ubicada a 100m de la parcel·la connecta amb:
 - o Autobús interurbà Vilanova i la Geltrú - Sitges
- Parada Francesc Macià/Dr. Zamenhof, ubicada a 150m de la parcel·la connecta amb:
 - o Autobús interurbà Vilanova i la Geltrú - Sitges
 - o Autobús interurbà Vilanova i la Geltrú - El Vendrell
 - o Autobús interurbà Vilanova i la Geltrú - Cubelles
 - o Línia urbana L1
 - o Línia urbana L2

8.1.4. Mobilitat en vehicle privat

La mobilitat en vehicle privat es desenvolupa a partir dels vials que envolten l'emplaçament de la nova activitat comercial, essent el mode de transport privat bàsicament cotxes

Les vies perimetrals a l'illa de la parcel·la són:

- Avinguda Francesc Macià, amb una calçada de 9'5m d'ample, doble sentit amb 1 carril de circulació per sentit i aparcament en línia a ambdós laterals. Com s'ha comentat prèviament en la mobilitat en bicicleta hi ha un avantprojecte en procés que redistribuirà aquesta calçada en doble sentit amb 1 carril per sentit i un carril bici de doble sentit en el seu costat sud (l'adjacent a la parcel·la en estudi)
- Carrer Molí de vent, amb una calçada de 5'5m d'ample, únic sentit amb 1 carril de circulació amb un lateral d'aparcament en línia (el contrari a la parcel·la en estudi)
- Carrer Olèrdola, amb una calçada de 7'5m d'ample, únic sentit amb 1 carril de circulació amb ambdós laterals per aparcament en línia.

- Rambla Arnau de Vilanova, amb una calçada dividida per un bulevard per vianants de 7m, cada part de la calçada compta amb 5'5m d'amplada, les dues amb únic sentit amb 1 carril de circulació amb un lateral d'aparcament en línia.

I amb una vista més ampla es poden considerar les vies d'accés a la parcel·la des de el centre de les ciutat com els eixos que formen l'avinguda Francesc Macià al nord de l'illa i l'Avinguda Cubelles al sud.

8.1.5. Capacitat de les vies

Buscant dades d'ús en el Pla de Mobilitat Urbana de Vilanova i la Geltrú, aprovat el 14 de maig de 2018, no es troben dades de comptatge en la parcel·la a estudi, tot i això, per valorar la capacitat de les vies, es pot trobar informació de cruïlles amb morfologia similar del mateix carrer i extrapolar les dades.

En els Annexes. Document III, Volum II podem trobar:

Sobre vianants:

En l'Avinguda Francesc Macià en el seu creuament amb el carrer Menéndez Pelayo hi ha una extrapolació de 6.273 vianants/dia

Sobre bicicletes:

En l'Avinguda Francesc Macià en el seu creuament amb el carrer Menéndez Pelayo hi ha una extrapolació de 408 bicicletes/dia (és important considerar que aquestes dades són sense l'existència del carril bici, pel que és de suposar que aquesta dada es veurà molt augmentada en un futur)

Sobre vehicles privats

Transit Av.Cubelles en el seu creuament amb el carrer Dr. Zamenhof és de 11.764 vehicles/dia (6.198 direcció oest, 5.566 direcció est)

Trànsit Av. Francesc Macià en el seu creuament amb el carrer Josep Coroleu és de 5.312 vehicles/dia (2.827 direcció oest, 2.485 direcció est)

8.2. Previsió d'aparcament

En quant a les necessitats de provisió d'aparcament segons la normativa actual, en primer lloc s'ha de determinar en quina classificació d'establiment comercial ens trobem. Tal i com està redactat en l'apartat 1 del present document, el Decret Llei 1/2009 de 22 de desembre, que és la regulació que està en vigor d'ordenació d'establiment comercials actualment, en el seu article 6 determina que un establiment comercials de fins a 1.300m² de superfície de sala de ventes, té una consideració de Mitjà Establiment Comercial (MEC)

Es considera la classificació de l'actual Llei 1/2009 ja que aquest Decret Llei, en la seva primera disposició derogatòria, va derogar l'anterior Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials. Tot i això, el Decret Llei 1/2009 estableix en la seva tercera disposició transitòria que es manté la vigència del Decret 378/2006 en tot allò que no sigui contrari al present Decret Llei 1/2009 fins l'entrada en vigor del desplegament reglamentari d'aquest.

El decret 378/2006, tot i que en el seu article estableix una classificació d'establiments de venda dividida en autoserveis, superserveis, supermercats petits i supermercats grans; aquesta classificació no es vàlida ja que és contrària a la classificació establerta pel Decret Llei 1/2009.

Així doncs, donat que, segons la Llei 1/2009, ens trobem dins la categoria de Mitja establiment comercial (MEC) i aquesta categoria no està inclosa en cap de les categories definides en l'article 12.3 del Decret 378/2006 (supermercat petit o supermercat gran) i a més l'articulat indica que es d'aplicació per grans establiments comercials, no ens és d'aplicació el present article de dotació mínima de places d'aparcament.

El projecte estarà doncs regulat per l'ordenança municipal d'aparcament de Vilanova i la Geltrú de l'any 2008 on, en el seu article 4 s'acull a la aplicació del previst en el Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de Vilanova i la Geltrú. En el PGOU, article 40, apartat i), punt 2, trobem que establiments comercials amb superfície de venda neta fins a 2.000m² la previsió és de 1 plaça per cada 100m² edificats.

Donada la ocupació en Planta baixa que proposa aquest estudi trobaríem una edificabilitat de 1.756m², amb la planta semisoterrada no computable d'ús únicament d'aparcament, pel que l'exigència seria de 18 places d'aparcament.

Els estudis preliminars del projecte determinen que es podrà dotar l'edifici de 70 places, incloent-hi 4 places per persones de mobilitat reduïda, complint amb escriu les necessitats

segons normativa. Inclús si tinguéssim en consideració el total de la superfície edificable de la parcel·la (que el present document no modifica i manté en 3.111'34m²), l'exigència seria de 32 places d'aparcament, encara per sota de les previsions actuals. La distribució prevista d'aparcament es pot trobar al plànol 05. DISTRIBUCIÓ APARCAMENT.

8.2.1. Afectacions a garanties de cessió d'aparcament

El primer estudi de detall realitzat de la parcel·la, aprovat en data de 4 de desembre de 1995, prèvia un aprofitament de la parcel·la que donava com a resultat 86 places d'aparcament. Posteriorment a la modificació d'estudi de detall aprovat el 7 d'abril de 2008, que mantenia la morfologia bàsica de la intervenció, afegia una segona planta soterrani amb la ocupació total de la parcel·la, el que multiplicava la provisió de places d'aparcament fins als 173 places. Donat aquest gran creixement, la modificació d'estudi de detall es comprometia a cedir el 10% de les places d'aquest creixement a l'ajuntament, un total de 9 places d'aparcament.

Com s'ha explicat en apartats anteriors, la proposta d'ocupació del pati d'illa de l'estudi de detall, i que la primera modificació no altera, donava una sèrie de problemes les parcel·les veïnes, i la seva relació amb l'espai lliure privat de la illa. Per aquests motius es proposa l'actuació descrita en l'apartat 7.1 d'aquest mateix document i es pot veure en la planimetria en els plànols 05. PROPOSTA VOLUMÈTRICA i més en detall al plànol 09. ESPAIS PÚBLICS

Aquesta modificació, òbviament, provoca canvis en la distribució de l'aparcament tal i com s'observa en el plànol 05. DISTRIBUCIÓ APARCAMENT, obtenint un número de places inferior i no creient convenient realitzar una segona planta soterrani, donada la voluntat de la proposta de intervenir el mínim possible en la zona del pati interior. Per aquests motius, la proposta compta amb una provisió de 70 places d'aparcament, molt inferior a la última modificació, però inclús també inferior al primer Estudi de Detall realitzat a la parcel·la. Prioritzant la relació amb els veïns i la mínima afectació de l'espai lliure comú de la illa a l'aprofitament excessiu de la parcel·la.

Per aquest motiu, tot i assumir els compromisos de l'anterior estudi de detall, no existeix cap excés de places respecte el primer estudi de detall, pel que no és possible aplicar aquesta cessió prevista del 10% de les places.

A continuació es presenta una comparativa de les previsions d'aparcament de l'estudi de detall, la seva modificació, i la present proposta.

	Places d'aparcament previstes	Escreix de places respecte la previsió inicial	10% escriuix per cessió
Estudi de detall 4 desembre 1995	86 places	-	-
Modificació estudi de detall 7 abril 2008	173 places	87 places	8'7 (9 places)
Present modificació de l'estudi de detall	70 places	0 places	0 places

Quadre comparatiu de previsions d'aparcament

8.3. Càrrega i descàrrega de mercaderies

Donada la classificació en zona Clau Z.3. que determina el pla parcial i el seu posterior Estudi de Detall, l'ús de la parcel·la, que el present document no altera ni modifica, es de comercial amb un màxim edificable de Pb+1.

Resulta doncs evident que el local que s'hi edifiqui requerirà de complir les necessitats bàsiques pròpies de l'activitat comercial, com pot ser l'entrada i descàrrega de mercaderies en espais delimitats per aquesta tasca. És necessari doncs valorar i estudiar l'accés de vehicles de transport de mercaderies pels carrers adjacents al projecte i veure la seva viabilitat per donar servei al mitjà establiment comercial que s'hi instal·li.

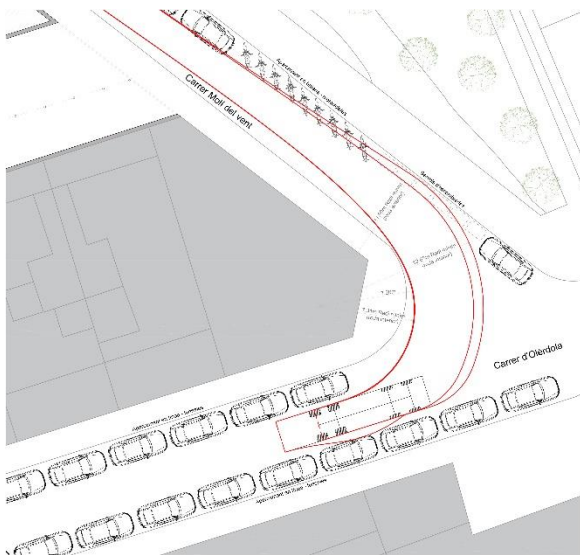
Els carrers adjacents amb accés directe a la parcel·la són els següents:

Avinguda Francesc Macià: Carrer de dos carrils amb dos sentits de la marxa i zones d'aparcament lineal als dos costats. El planejament actual contempla l'eliminació d'aquestes places i la col·locació d'un carril bici davant de la parcel·la que tracta aquesta modificació de l'estudi de detall. Calçada actual de 9'5m d'ample

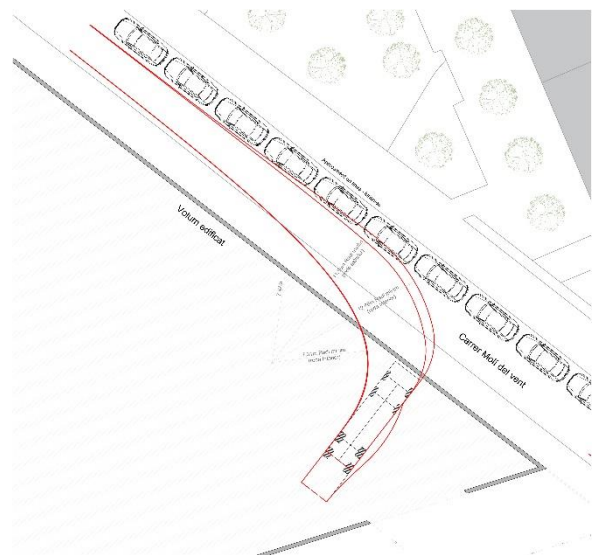
Carrer Molí de Vent: Carrer d'un sol carril amb un sentit de la marxa i zona d'aparcament lineal a un costat, tant de turismes com de motocicletes. Calçada actual 5'5m d'ample.

Segons els estudis preliminars s'ha considerat un vehicle de transport de mercaderies rígid de 12m, necessari per donar servei a aquest tipus d'establiment, amb accés des de el sud-oest de la ciutat per una entrada el màxim directe possible, i s'han valorat els diferents radis de gir d'accés i de maniobra a la parcel·la per tots els seus costats.

Tal i com es mostra en el següent esquema la utilització del carrer Molí de Vent ha de quedar descartada per la impossibilitat d'accés d'aquest tipus de vehicles. La única possible entrada, amb una corba tancada de 45º des de el carrer Olèrdola, mostra com la maniobra es incompatible amb la configuració actual d'aparcaments i serveis d'escombraries, i, fins i tot si es poguessin solucionar aquests problemes, el carrer tampoc presenta després suficient amplada com per realitzar la maniobra d'aproximació a la parcel·la.

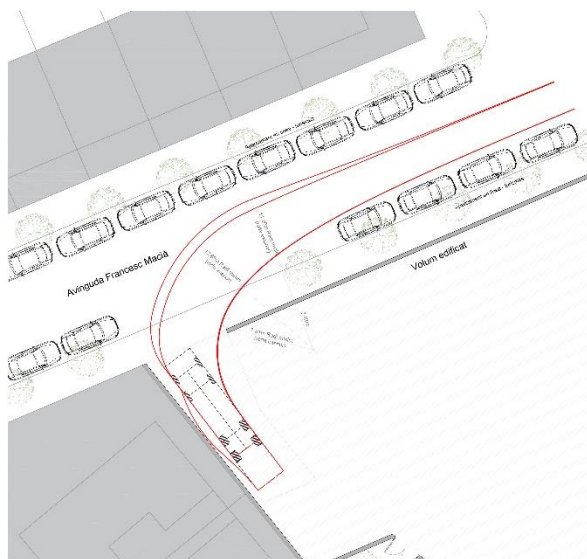


*Esquema de gir des de carrer d'Olèrdola
Afectació de vehicles aparcats i serveis d'escombraries*

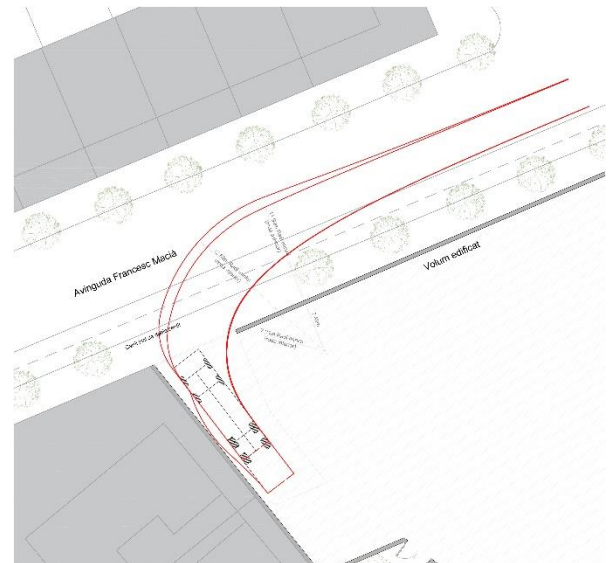


*Esquema d'aproximació des de carrer Molí de Vent
Afectació de vehicles aparcats*

Són per aquests motius que el present document estableix com a necessària l'entrada de mercaderies realitzada des de la Avinguda Francesc Macià, on es disposa de suficient amplada per realitzar l'entrada al carrer i l'aproximació a la parcel·la, sense veure's afectat per la planificació futura del carrer.



*Esquema d'aproximació des d'avinguda Francesc Macià
Segons situació actual*



*Esquema d'aproximació des d'avinguda Francesc Macià
Segons actuacions planejades*

La previsió de maniobra d'aproximació del vehicle de transport de mercaderies queda reflectida en el plànol 09. CIRCULACIONS del present document

El mètode de descàrrega de mercaderies per aquest tipus d'establiment és centralitzat, és a dir, no es suposa un flux de camions constant sinó que es reuneixen totes les diferents mercaderies en un centre logístic per unificar els viatges d'abastiment de la botiga.

Generalment, la cadència habitual és de la descàrrega d'un camió cada dos dies, excepcionalment, en botigues de molta afluència o dates senyalades, es pot veure augmentada aquesta cadència a camió diari. Com en aquest cas, trobant-se l'equipament comercial en trama urbana, es proposa l'accés d'un camió rígid de 12m de longitud, en comptes d'un tràiler, pel que podem assumir que la cadència de camió diari serà més comuna que en altres centres però a la vegada veurà reduït el temps de maniobra i descàrrega habituals.

La descàrrega de mercaderies es fa habitualment prèviament a l'apertura de la botiga, sempre dins de l'horari de limitació de sorolls nocturns establerts per la directiva europea 2002/49/CE o per normativa local en el cas de que sigui més restrictiva. En el cas que ens ocupa a Vilanova i la Geltrú, l'ordenança reguladora de sorolls i vibracions, aprovada el dia 1 de febrer de 2011, estableix que càrrega i descàrrega té que ser realitzada entre les 8:00 i les 20:00. Pel que l'horari de descàrrega habitual serà de 8:00 a 9:00 del matí.

El personal present en la botiga en el moment de la descàrrega, entre 5 i 10 persones, estan formats i equipats per fer la descàrrega en el menor temps possible i tenir en compte les limitacions de soroll marcades per les regulacions municipals.

8.4. Mobilitat generada pel nou equipament comercial

8.4.1. Mobilitat generada

La determinació de l'increment de mobilitat, o el que és el mateix, la mobilitat generada pel sector objecte del present projecte, es realitza amb base a les determinacions del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

També es segueix de referència els indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, editat per la Generalitat de Catalunya i la cambra de comerç de Catalunya. Malgrat que en aquest cas, com ha sigut justificat prèviament, el projecte que ens ocupa no entra dins de la definició de gran establiment comercial (GEC), ja que es troba per sota dels 1.300m² de superfície de venda. Sinó que ens trobem davant d'un mitjà establiment comercial (MEC) segons el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials. Tot i així, el document servirà de referència tècnica en certs aspectes

El decret 344/2006, de regulació dels estudis de mobilitat generada, especifica en el seu annex 1 els coeficients a aplicar per cada tipus d'ús especificat en la zonificació de la parcel·la en estudi.

Concretament el present projecte té previst un ús comercial pel que el coeficient a aplicar és de 50viatges/100m² de sostre

Segons l'indicador de mobilitat als grans equipaments comercials, editat per la Generalitat, concretament el Departament d'Empresa i Coneixement, es concreta que un viatge equival a l'anada i la tornada del desplaçament en el punt estudiat.

Tal i com s'estipula en la metodologia de càlcul dels indicadors de Mobilitat als Grans Equipaments Comercials realitzat pel Departament de Comerç de la Generalitat de Catalunya, en el cas dels establiments comercials s'aplicarà la ràtio sobre la superfície de venda. Diferent al cas de la resta d'activitats, on llavors s'aplicaria la ràtio sobre la superfície construïda.

El projecte de la proposta actual compta amb un total de 1.045m² de superfície de venda amb ús comercial. Pel que aplicant el coeficient de 50viatges/100m² de sostre trobem que:

L'equipament genera doncs 522 viatges, entenent com a viatge entrada i sortida.

8.4.2. Repartiment modal

El repartiment modal consisteix en veure del conjunt de viatges generats amb quins modes de transport es reparteixen.

Segons el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Vilanova i la Geltrú, aprovat el 14 de maig de 2018, en el seu punt 3.1.2 Repartiment modal trobem les següents dades:

REPARTIMENT MODAL PER TIPUS DE DESPLAÇAMENTS		
Mode de desplaçament	Despl. interns	Despl. generats
A peu	69,8%	1,9%
Bicicleta	3,1%	1,6%
Transport públic	1,9%	42,9%
Vehicle privat	25,3%	53,6%
TOTAL	100%	100%

Taula 3.1.2.1- Repartiment modals dels desplaçaments.
Font: AIM, en base a dades de les enquestes per al PMUS 2014

Pla de Mobilitat Urbana i Sostenibilitat. Vilanova i la Geltrú. 2018.

En els desplaçaments interns, és a dir, sense canvi de municipi, els desplaçaments es reparteixen en un 69'8% de viatges realitzats a peu, un 3'1% en bicicleta, 1'9% en transport públic, i un 25'3% en vehicle privat

Com podem trobar en la metodologia de càlcul dels Indicadors de Mobilitat als Grans Equipaments Comercials realitzat pel Departament de Comerç de la Generalitat de Catalunya, es recomana en el seu punt 2.2 Aplicació de la distribució modal als viatges generats que per a nous equipaments comercials es valori la distribució d'acord amb el repartiment modal del municipi.

Creuant doncs aquestes dades tenim una mobilitat generada de:

Viatges totals	Tipus viatge	Percentatge aplicat Vilanova i la Geltrú	Total/tipus viatge
522	A peu	69.8%	364
	Bicicleta	3.1%	16
	Transport públic	1.9%	10
	Vehicle privat	25.3%	132

Repartiment modal viatges generats

Es considera que la xarxa actual dels voltants de la parcel·la, per les capacitats que s'han pogut observar en l'apartat 8.1 Consideracions prèvies sobre els carrers dels que es disposa dades d'ús amb el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible, no ha de patir cap problema per l'absorció d'aquesta nova mobilitat. L'augment de vianants i bicicletes es menor al 6% del pas de vianants i bicicletes per l'Avinguda Francesc Macià, i l'augment de vehicles privats per les vies d'accés a la zona de la parcel·la es troben entre l'1 i el 2'5%

8.5. Conclusions

Donades les consideracions del present apartat es poden presentar les següents conclusions referides a la mobilitat del nou equipament comercial:

- El present document no requereix d'Estudi de Mobilitat Generada
- Hi ha una exigència per normativa de 18 places d'aparcament segons les ordenances vigents d'aparcament de Vilanova i la Geltrú. La proposta compleix amb escriu amb una previsió de 70 places.
- Es modifica la cessió de places d'aparcament a l'ajuntament que va establir l'anterior modificació d'estudi de detall, donat la evolució del projecte i la seva proposta menys agressiva amb les edificacions veïnes
- La càrrega i descàrrega de mercaderies ha de ser realitzada per l'Avinguda Francesc Macià, al ser una activitat prevista per l'ús de la parcel·la i la impossibilitat de realitzar-ho per qualsevol altre carrer

- La proposta afegeix a la mobilitat urbana 522 moviments generats, que la xarxa actual pot assumir sense dificultats.

9. ORDENANCES REGULADORES

Seguidament es presenten les ordenances reguladores de l'estudi de detall a mode de refós del pla original, l'anterior modificació i el present document. L'únic article que té alguna modificació respecte l'anterior versió és l'article 6. L'espai lliure i el seu accés.

Article 1. Naturalesa i Objecte

El present Estudi de Detall d'Ordenació de Volums té per objecte la regulació urbanística que permet la construcció de les edificacions segons Ordenació de Volumetria Específica de la Zona Residencial i Comercial en bloc lineal (Clau Z.3).

Article 2. Àmbit Territorial

L'àmbit territorial de l'Estudi de Detall es concreta en la illa delimitada pels carrers: rambla Arnau de Vilanova, avinguda Francesc Macià, carrer Molí de Vent i carrer d'Olèrdola.

Article 3. Normativa aplicable

En els aspectes no regulats específicament en aquestes ordenances, seran d'aplicació les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació vigent al municipi de Vilanova i la Geltrú. Les Normes Urbanístiques del Pla parcial del subsector "Molí de Vent". El Decret 346/1983 sobre Nivell d'Habitabilitat Objectiva, i la Llei 20/1991 i el Decret 100/1984 sobre supressió de Barreres Arquitectòniques.

Article 4. Condicions Limitatives

- 4.1. Cossos sortints: No s'admeten en l'edifici amb alineació a vial de PB+1. S'admeten en els cossos d'edifici d'alçada Pb+6 amb un vol màxim de 1'8m i 1/10 de la distància fins l'alineació de façana oposada.
- 4.2. Elements sortints: Els ràfecs de coberta tindran un vol màxim de 90cm respecte del pla de façana a vial i a espai lliure interior. Els ràfecs sobre

cossos sortints tancats es limitaran a un vol de 45cm respecte del pla de façana d'aquests que ho superin.

4.3. Reculades d'edificació No es considera reculada en Planta Baixa la formació de porxo amb alineació de pilars o muntats d'obra, sempre que es faci en tot un front de façana a carrer. Es considera reculada el retranqueig del pla de façana que superi la longitud de 2/3 de la façana en cada cos definit per una cota de referència de Planta Baixa.

4.4. La coberta de l'edifici alineat a façana (Pb+1) serà plana. La coberta de l'edifici en alçada (Pb+6) podrà ser plana o en pendent, i en aquest cas l'arrencament de coberta i el ràfec si existeix es situarà com a màxim 40cm per damunt del darrer forjat.

4.5. No s'admet la instal·lació d'aparells mecànics de climatització en els àmbits de coberta dels edificis Pb+1 situats a una distància menor a 20 metres respecte als edificis en alçada (Pb+6) de la illa.

Article 5. Materials

5.1. Els paraments verticals de la façana de l'edificació en alçada de Pb+6 serà d'obra vista o de revestiment continu monocolor, mantenint la uniformitat de textura i tonalitat cromàtica de conjunt a totes les façanes dels edificis, admetent-se la incorporació d'elements puntuals de diferent material i color.

5.2. En l'edificació alineada a vial de Pb+1 es permet l'ús de qualsevol material de façana: petri, ceràmic, revestiment pesat o lleuger, i murs cortina; sempre que s'unifiqui la composició de conjunt.

5.3. Les baranes dels cossos sortints oberts seran homogènies, massisses o d'elements calats en consonància amb els paraments de la façana.

5.4. El conjunt de l'edificació es tractarà homogèniament en la seva composició arquitectònica, exigint-se que els projectes de les diferents fases de construcció, si és el cas, s'ajusti a aquest criteri de conjunt homogeni.

5.5. Els materials de les parets del pas de vianants compliran amb les mateixes exigències definides per a les façanes dels edificis que l'envolten.

Article 6. L'espai lliure i el seu accés

Es fixen els nivells i tractament de l'Espai Lliure i del pas de vianants, d'acord amb els plànols 05. PROPOSTA VOLUMETRIA, 08. ALÇATS I SECCIONS i 09. ESPAIS PÚBLICS d'aquesta modificació d'Estudi de Detall.

El nivell d'il·luminació ambiental d'aquest espai serà de 15 lux les hores nocturnes que resti obert a l'ús de les persones.

L'Espai Lliure s'organitza en dos nivells per acomodar-lo als desnivells del solar i de les plantes baixes de l'edifici que l'envolta, tal i com queda determinat en els plànol 04. PROPOSTA VOLUMETRIA d'aquesta modificació d'Estudi de Detall.

El tractament de paviments i dotacions de l'Espai Lliure serà similar al d'un espai públic i disposarà de vegetació, tal i com queda determinat en els plànol 08. ESPAIS PÚBLICS d'aquesta modificació d'Estudi de Detall

Els locals amb façana a aquests espais podran disposar d'obertures als mateixos i accessos (aquests darrers, sense perjudici de les limitacions que estableix el dret civil o de propietat)

Article 7. Ocupació del subsol

Les possibles plantes soterrani que ocupin la projecció vertical de les edificacions es regularan, pel que fa els seus usos i condicions al que es determina al respecte en el Planejament General i Pla Parcial.

Les possibles plantes soterrani que ocupin el subsol dels espais privats lliures d'edificació es destinaran únicament a aparcament de vehicles en qualsevol de les seves modalitats de gestió

Article 8. Distribució d'usos i nombre d'habitatges

El nombre d'habitatges i usos de les diferents parcel·les es detalla en el plànol 3 de l'ED

Article 9. Maquinària d'interior

La maquinària de servei de l'activitat comercial que es situï a l'interior de l'edifici haurà de justificar la idoneïtat de la seva posició així com l'estudi de les seves característiques i de les solucions tècniques adoptades per reduir el màxim possible els sorolls degut al seu funcionament.

Article 10. Sistema de clavegueram

Qualsevol edificació o obra realitzada en la parcel·la que afecti el pas de les canonades actualment existents haurà de garantir la reubicació i solucions adoptades per assegurar que el sistema de clavegueram continua donant servei als edificis en contacte amb la parcel·la i manté la continuïtat de la xarxa de clavegueram actual des de els edificis de rambla Arnau de Vilanova i carrer Olèrdola fins la xarxa general situada en el carrer Molí de vent.

10. COMPROMISOS I GARANTIES

El sòl que resta pendent d'edificació en la illa de referència és sòl urbà consolidat, d'acord amb les determinacions al respecte del Text Refós de la Llei d'Urbanisme i el Reglament de la Llei d'Urbanisme.

Les obligacions de la propietat es limiten en aquest cas a la definida en l'article 38.b) del Reglament de la Llei d'Urbanisme:

“Edificar els solars en les condicions i terminis que estableix la Llei d'urbanisme i el planejament urbanístic”

La Modificació d'Estudi de Detall que es proposa no comporta augment d'edificabilitat, entenent aquesta com comunament es fa, que és sobre rasant, i manté l'augment d'ocupació en planta soterrani per places d'aparcament. Tampoc comporta ni es proposa cap augment del gàlib edificable o alçada reguladora.