

- c. Característiques de l'edificació actual que es conservi, atenent especialment al seu grau de consolidació i la concurrència d'algunes de les condicions assenyalsades en l'article 23 de les Ordenances metropolitananes de rehabilitació.
- d. En general, qualsevol altres 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.

Modificació de l'article 300 de les N.U.

Es modifica l'apartat 2, quedant redactat de la següent manera:

- 2. Els aparcaments amb capacitat no superior a quinze places podran tenir un únic accés per a vehicles i vianants, de 3 m. d'amplada, independentment de l'amplada del carrer des del que tingui accés. Els aparcaments amb capacitat per a més de quaranta places hauran de comptar amb accés per a vianants des de l'exterior separat de l'accés de vehicles o adequadament protegit i amb una amplada mínima de 0,90 m.

El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà

- *Modificació puntual del Sistema Aeroportuari del PGM, als termes municipals del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà.* Aprovada definitivament per Acord del Govern de la Generalitat de 6 de març de 2001 (DOGC núm. 3361 de 03/04/01)

Normes urbanístiques

1. Sistema general aeroportuari

D'acord amb els criteris exposats a la memòria justificativa, es modifica el redactat dels articles 186 al 190 del Pla general metropolità que regulen la clau 2, per adequar-los al caràcter de sistema general públic del sistema aeroportuari. El nou redactat, que substitueix totalment el vigent, és el següent:

Secció 3a

Sistema general aeroportuari (2)

Article 186. Definició

El sistema general aeroportuari comprèn la zona de servei de l'aeroport de Barcelona. Aquests sòls, per raó de la legislació sectorial, seran de titularitat pública.

Article 187. Edificabilitat

S'assigna al sistema general aeroportuari un índex d'edificabilitat bruta global sobre el conjunt de la zona de servei de 0,15 m² de sostre/m² de sòl. Correspon al planejament especial que el desplegarà concretar la distribució de l'edificabilitat per zones.

Article 188. Usos

El sistema general aeroportuari públic, admet com a usos principals les pistes i plataformes de vol, els edificis de terminals de passatgers i de càrrega, les instal·lacions tècniques de suport a l'aviació, serveis d'aviació general, oficines de gestió aeroportuària, manteniment i tallers d'aeronaus i els serveis d'atenció directa als passatgers. Amb caràcter complementari i sempre relacionats amb els principals, s'admeten els usos d'activitats logístiques, industrial, comercial, magatzematge i transport; cotxes de lloguer, concessionaris de serveis aeroportuaris; hotels, agències de viatges i altres serveis als usuaris o empleats de l'aeroport.

Correspon al planejament especial que desplegarà el sistema general aeroportuari, la distribució i la concreció dels usos a les diferents zones de l'aeroport.

Article 189. Desenvolupament del sistema aeroportuari

1. Aprovat el Pla director, el desenvolupament del sistema general aeroportuari, es farà mitjançant planejament especial, d'acord amb els criteris del Pla director, i les determinacions de la present normativa. Aquest planejament s'haurà de tramitar d'acord amb la legislació urbanística vigent.
2. Les determinacions que s'estableixen per al planejament de desenvolupament del sistema aeroportuari són les següents:
 - a. En el planejament especial que desenvolupi els àmbits compresos a la part de l'Àrea d'activitats complementàries i del subsistema de suport al sistema aeroportuari compresa entre l'àrea de la terminal i el límit de la zona de servei, al llarg del límit amb el sector de Mas Blau II, fins al nus de la ronda sud amb l'avinguda Onze de Setembre, que configuren l'àmbit central de la zona de terra, el més proper i en contacte amb les àrees urbanes del Prat, s'inclourà l'anàlisi conjunta de les seves relacions amb l'àmbit del subsistema de l'àrea terminal de passatgers actual, per garantir la correcta transició entre els usos aeroportuaris i els usos urbans confrontats, residencials i terciaris. Aquesta anàlisi conjunta haurà de ser realitzada en el termini màxim d'un any des de l'aprovació definitiva d'aquesta modificació.

L'ordenació d'aquest àmbit haurà de fer èmfasi en el caràcter de "porta de l'aeroport", especialment en el tractament paisatgístic de l'espai i en la composició i ordenació dels volums edificats.

- b. En el desenvolupament del subsistema de suport al sistema aeroportuari, l'àrea d'activitats complementàries i l'àrea de reserva determinada pel Pla director, s'haurà de reservar un mínim del 15 per 100 del sòl amb destí a espais lliures i dotacions, per sistematitzar àrees enjardinades públiques que qualifiquin i ordenin l'espai.
- c. A les àrees confrontants al llarg de la variant de la carretera C-246, el planejament tindrà especial cura del tractament arquitectònic i compositiu de les edificacions, ja que configuraran una façana de gran longitud molt visible des de la vialitat general.
- d. El projecte de les edificacions que s'hagin d'emplaçar a la franja del subsistema de suport a les operacions aeronàutiques més propera a la ronda sud i la nova carretera B-203 i situades al llarg d'aquestes vies serà objecte d'un estudi previ de les condicions de composició volumètrica dels volums edificatoris per controlar el seu impacte visual des de l'àrea urbana del Prat.
- e. El desenvolupament de l'àrea de reserva, per la seva posició a l'altre costat de la carretera C-246, se supeditarà al previ desenvolupament dels àmbits situats a l'est de l'autovia, excepte pel que fa als requeriments derivats de la implantació de la infraestructura d'accés a l'aeroport. En el seu cas, el planejament futur haurà de tenir en compte el tractament de la franja perimetral de transició amb el sòl agrícola confrontant.
- f. El desenvolupament del sistema aeroportuari en els àmbits dels subsistemes de protecció seguirà les directrius establertes a l'apartat 2.3.2 de la memòria.

La funció del subsistema de protecció urbana (clau 2a) és la de servir de separació adequada entre l'àrea aeroportuària i l'àrea urbana residencial, amb un destí bàsicament d'espai lliure que admet usos complementaris d'equipament, agrícoles i forestals.

Els subsistemes de protecció aeroportuària (clau 2c) i de protecció ambiental de la costa (clau 2b) han de complir el doble objectiu de protecció de l'entorn aeroportuari i de preservació i potenciació dels valors naturals de la franja costanera, de forma plenament compatible amb les reserves naturals del Remolar i la Ricarda – ca l'Arana, i les àrees ZEPA existents.

Tot complint els condicionants de les servituds i els requeriments tècnics aeronàutics, la franja central situada entre la tercera pista i el mar, que configura el subsistema de protecció ambiental de la costa, clau 2b, ha de complir una veritable funció d'espais lliures lligats a la zona costanera i al seu ús normal, i ahora una funció de corredor biològic entre les àrees de reserves naturals situades a ambdós extrems, com a parc litoral de domini i ús públic.

Article 190. **Servituds aeronàutiques**

L'àrea circumdant de l'aeroport, constituïda pel territori sotmès a les servituds aèries independentment de la seva pertinença o no a la zona de servei de l'aeroport, està subjecta a allò disposat a les legislacions especials en les matèries.

2. Sòls rústics de valor agrícola, amb servituds aeronàutiques (clau 24a)

La nova zona de sòl rústic protegit de valor agrícola, clau 24a, situada entre l'aeroport i la nova llera del Llobregat serà objecte d'un Pla especial d'ordenació de l'espai per determinar les condicions de l'exercici de les dues funcions bàsiques que ha de complir aquest espai: la d'espai obert i la d'espai on es desenvolupa l'activitat agrícola. El Pla especial es basarà en el que determinen els articles 151, 152, 154, 155 i 157 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità, amb les limitacions derivades de les servituds aeronàutiques, tant pel que fa a edificacions, instal·lacions o plantació d'arbrat.

Mentre no es redacti el Pla especial, seguiran les limitacions següents:

- S'admeten les reformes, ampliacions i substitució de les edificacions existents, però no la implantació de noves edificacions fora de l'entorn immediat dels nuclis edificats actuals.
- No s'admet la implantació d'hivernacles, ni noves granges, ni activitats extractives.

3. El cementiri del Prat de Llobregat

Els sòls ocupats per les instal·lacions del cementiri municipal així com l'espai de protecció i de possible ampliació, es qualifiquen de sistema d'equipaments comunitaris, clau 7a, i es regeixen pel règim de gestió i tinència de les normes generals del Pla general pel que fa aquests sòls.

L'espai confrontant al cementiri es qualifica com a sistema d'espais lliures, parc urbà i zones verdes, clau 6b, del Pla general metropolità.

Aquests sòls es troben sotmesos a servituds aeronàutiques per tant, previ a la realització de qualsevol obra cal disposar de les autoritzacions expresses de la direcció de l'aeroport i de la Direcció General d'Aviació Civil.

4. Pla especial de Sant Cosme

A l'efecte d'ordenar la façana de l'accés principal a l'aeroport es defineix un àmbit de remodelació de la zona subjecta a ordenació volumètrica (clau 18) del PGM i avui ordenada a través del Pla especial Sant Cosme. El nou àmbit de Pla especial se situa confrontant a la ronda de ponent i al parc de Mas Blau i possibilita, a més del usos d'equipament establerts, l'emplaçament d'activitat econòmica per a usos de caràcter terciari compatible amb la zona residencial contigua.

Paràmetres de l'ordenació del Pla especial:

Àmbit total	30.781 m ²
Parc urbà	Mínim 50%
Terciari al servei de l'aeroport	Màxim 25%
Ocupació en planta baixa per edificació El 25% de sòl restant es destinarà a: equipaments i dotacions, o espais lliures	Màxim 50% sobre sòl net
Edificabilitat bruta màxima per a usos terciaris	0,3 m ² sostre / m ² sòl
Alçada màxima de les edificacions	B+3 plantes pis

5. Servituds sonores i sobre la limitació d'alçada de les edificacions

El sistema general aeroportuari exigeix la definició de les servituds aeronàutiques incloses les sonores, de conformitat amb la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, especialment en la redacció de la seva disposició addicional única continguda a l'article 63 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

D'acord amb l'apartat 4 de l'esmentat article, el planejament urbanístic ha d'incorporar les limitacions imposades per les servituds aeronàutiques, incloses les sonores, per tant, i un cop aprovades aquestes per l'autoritat competent en matèria d'aviació civil, en la tramitació del planejament urbanístic que ordeni els àmbits territorials afectats per aquestes servituds, s'haurà de sol·licitar informe a l'autoritat competent en matèria d'aviació civil, el qual haurà d'abastar els aspectes següents:

- a. La compatibilitat entre el desenvolupament urbanístic i l'activitat de navegació aèria, als efectes previstos a l'article 9.1 de la Llei 6/1998, de 13 d'abril, sobre règim del sòl i valoracions.
- b. Els requisits relatius als usos i condicions de l'edificació que ha d'incorporar el planejament per garantir la compatibilitat entre les servituds aeronàutiques, incloses les sonores, i el planejament urbanístic.
- c. Els requisits que ha d'incorporar el planejament urbanístic per donar compliment al Pla Director de l'Aeroport de Barcelona i a la Resolució sobre la Declaració d'Impacte Ambiental, pel que fa a les servituds sonores.

La incompatibilitat de desenvolupar urbanísticament àrees concretes o la incorporació dels condicionaments que s'estableixen en aquest informe, donarà dret a indemnització d'acord amb la legislació vigent. Les servituds imposades per raó de la navegació aèria, incloses les acústiques, constitueixen limitacions del dret de propietat d'acord amb la seva funció social i, en conseqüència, només donarà lloc a indemnització la imposició de servituds de tal naturalesa que impedeixin l'exercici de drets patrimonialitzats, de conformitat amb la disposició addicional única de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, en la redacció donada per l'article 63 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de Mesures Fiscals, Administratives i de l'Ordre Social.

L'autoritat urbanística pot donar trasllat de l'informe de l'autoritat en matèria d'aviació civil al promotor a l'efecte d'incorporar al pla els seus condicionaments i podrà imposar que constin en el Registre de la Propietat.

S'incorpora en el plànol d'informació número 1.7 les servituds acústiques previstes en el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona.

6. Pla especial zones PEIN

La modificació del sistema aeroportuari del Pla general metropolità incorpora com a pròpia la determinació establerta d'acord amb l'apartat n) de la segona clàusula del Conveni d'infraestructures i medi ambient en el delta del Llobregat, segons la qual s'haurà de redactar un Pla especial d'ordenació de l'espai terrestre litoral i un Pla especial de protecció de les zones incloses en el Pla d'espais d'interès natural (Remolar – la Murtra – ca l'Arana).

En el marc d'aquest planejament especial s'haurà de resoldre i garantir la compatibilitat dels requeriments de protecció dels sistemes naturals amb els aeronàutics i de les altres qualificacions urbanístiques incloses a l'àmbit del Pla especial.