



**AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ EN L'ÀMBIT  
DEL POLÍGON INDUSTRIAL DE CAN CUIÀS**

Juliol 2024



REDACCIÓ

**Serveis tècnics de l’Ajuntament de Montcada i Reixac**

M. Bunyesch, coordinadora de l'Àrea Territorial  
J. Gomis, cap del Servei d'Urbanisme, Llicències i Habitatge

**Àrea de Desenvolupament de Polítiques Urbanístiques de l’AMB**

X. Mariño, director de l’Àrea de Desenvolupament de Polítiques Urbanístiques  
L. Herrero, cap de la Coordinació de Planejament Urbanístic  
J. Vila, cap de la Secció de Planejament i Tràmit  
A. Majoral, cap de la Secció de Planejament i Estudis Territorials  
R. Okafor, J. Caba, M. Cuevas, C. Gómez, R. Retuerta, A. Fabregat, arquitectes  
N. Acosta, advocada  
A. Thelen, C. Esponera, estudiants d’arquitectura  
E. Ros, equip administratiu

**Barcelona Regional**

M. Montlleó, director de l'Àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica

MEMÒRIA

PLÀNOLS

DOCUMENT AMBIENTAL ESTRATÈGIC

## MEMÒRIA

1. Objecte, conveniència i oportunitat
2. Àmbit
3. Antecedents
4. Marc normatiu
  - Planejament territorial
  - Planejament urbanístic
  - Normativa sectorial
5. Participació ciutadana i tramitació administrativa
6. Anàlisi i diagnosi urbanística
  - Anàlisi territorial
  - Anàlisi de l'àmbit
  - Diagnosi
7. Objectius i criteris generals
8. Alternatives considerades
  - Alternativa 0
  - Alternativa 1
  - Alternativa 2
  - Valoració de les alternatives
9. Característiques bàsiques de la proposta d'ordenació
  - Actualització de la normativa
  - Avinguda metropolitana
  - Nou espai d'accés i referència
  - Espai d'oportunitat entre infraestructures
  - Ajustos a la realitat física i jurídica
  - Espais lliures, equipaments i aprofitament urbanístic

## 1. Objecte, conveniència i oportunitat

### Objecte

L'objecte de la Modificació del Pla general metropolità de Barcelona en l'àmbit del polígon industrial de Can Cuiàs (en endavant MPGM o Modificació) és revitalitzar i millorar l'encaix territorial del polígon industrial de Can Cuiàs, aprofitant el potencial que ofereixen les infraestructures de mobilitat, i afavorir les relacions amb els teixits urbans del seu entorn.

### Conveniència i oportunitat

El polígon industrial de Can Cuiàs es va implantar als anys 70 al costat de l'antiga carretera de Sabadell a Barcelona i damunt de la llera del torrent de Tapioles, que es va canalitzar. La deficient estructura viària i, en concret, la configuració en cul-de-sac del polígon (amb un únic accés) va comportar que l'any 2016 l'Ajuntament de Montcada i Reixac promogués, amb el suport de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, una modificació del planejament que va permetre la construcció d'un segon accés viari. Malgrat la millora de la mobilitat interna i de la seguretat que va comportar aquesta actuació, encara queden aspectes a resoldre com l'ordenació del carrer de Can Cuiàs (atès que l'aparcament desorganitzat dels vehicles dificulta la mobilitat) o la disminució del risc d'inundació (atès que la canalització realitzada als anys 70 és insuficient d'acord amb les previsions i els requisits de la normativa actual).

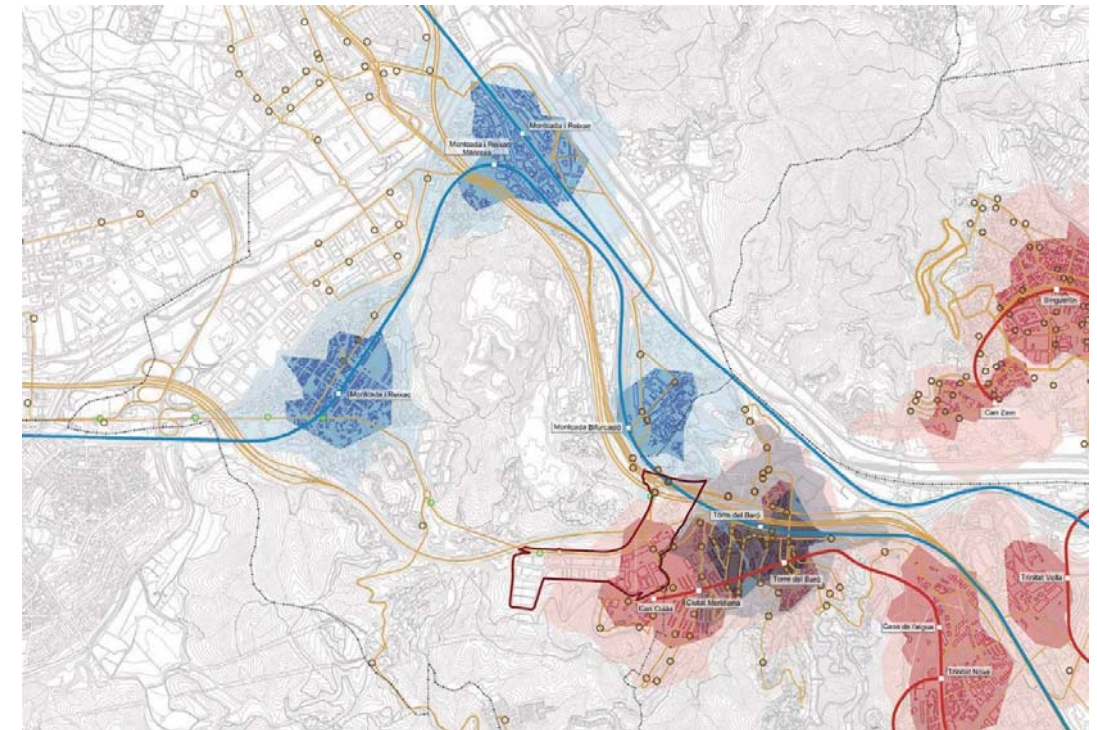


Imatge de la implantació del polígon industrial, adjunt a l'antiga carretera de Sabadell i sobre la llera del torrent de Tapioles

L'antiga carretera N-150 que discorre tangencial al polígon industrial és una via que travessa els nuclis urbans de Montcada i Reixac, Cerdanyola, Ripollet, Barberà, Sabadell i Terrassa, connectant-los entre ells i amb Barcelona. Actualment, el polígon industrial dona l'esquena a aquesta via, que segons les previsions del Pla director urbanístic metropolità (PDUM) s'ha de convertir en una avinguda metropolitana que afavoreixi la mobilitat sostenible entre els teixits urbans que

travessa. Així doncs, la transformació de la N-150 en una avinguda metropolitana representa una oportunitat de millora per al polígon industrial, tant pel que respecta a l'accessibilitat com per la possibilitat d'obrir una nova façana.

El polígon de Can Cuiàs disposa d'accés amb transport públic a través del Metro (parada Can Cuiàs de la línia L11) i Rodalies (parades Montcada Bifurcació i Torre Baró de les línies R3, R4 i R7). A més, a l'entorn del polígon hi ha diversos teixits monofuncionals de caràcter residencial com ara Can Cuiàs Residencial, Torre Baró, Ciutat Meridiana, Can Sant Joan, Vallbona i Terra Nostra. En aquest sentit, una millora dels accessos així com una eventual intensificació dels usos amb la incorporació de noves activitats terciàries pot ajudar a integrar millor el polígon i equilibrar funcionalment els territoris de l'entorn.



Xarxa de transport públic a l'entorn de l'àmbit de la MPGM

L'extrem est del polígon es troba afectat pels viaductes de les autopistes C-58 i C-33, que van deixar les activitats industrials preexistents en situació irregular. L'àmbit ocupat per les antigues indústries és important per millorar les connexions cíviques entre el polígon industrial i els barris de Vallbona, Can Sant Joan i Torre Baró. Així mateix, pot contribuir a millorar la connectivitat ecològica entre la Serra de Collserola i el turó de Montcada. La visibilitat que tenen els terrenys des de les infraestructures esmentades representa una oportunitat per atraure usos terciaris que permetin endreçar i revitalitzar aquests espais, que tenen actualment un marcat caràcter suburbà.

Finalment, la regulació urbanística establerta per les Ordenances del Pla parcial de Can Cuiàs de l'any 1971 (que té més de 50 anys de vigència) és incoherent amb la realitat parcel·l·lària i edificatòria del polígon. A més, aquesta regulació dificulta la renovació i la millora de la competitivitat de les empreses que ja es troben instal·lades, així com la instal·lació de noves empreses que requereixin d'una posició territorial i una accessibilitat com la que ofereix el polígon industrial de Can Cuiàs.

Totes aquestes qüestions justifiquen la conveniència i l'oportunitat de modificar el planejament urbanístic amb la finalitat de revitalitzar i millorar l'encaix territorial del polígon industrial de Can Cuiàs, preservant i potenciant el seu caràcter industrial, disminuint els riscos ambientals, aprofitant el potencial que ofereixen les infraestructures de mobilitat, reforçant les continuïtats cíviques amb els teixits residencials de l'entorn, millorant la connectivitat ecològica de la infraestructura verda metropolitana i generant noves façanes que reverteixin el caràcter suburbà dels perímetres del polígon.

**2. Àmbit**

L'àmbit abasta els terrenys del polígon industrial de Can Cuiàs, situat entre la Serra de Collserola i el turó de Montcada, damunt l'antic traçat del torrent de Tapioles i en el límit entre els termes municipals de Barcelona i Montcada i Reixac. Té una superfície de 29,54 hectàrees.

Es tracta d'una àrea amb una forta presència d'infraestructures de comunicació com ara la carretera N-150 de Barcelona a Terrassa, les autovies C-17, C-58 i C-33, les línies R3, R4 i R7 de Rodalies i la L11 del Metro, que li confereixen una elevada accessibilitat i visibilitat. Així mateix, a l'entorn s'hi troben diversos espais naturals (Serra de Collserola, turó de Montcada, riu Besòs) i teixits urbans de caràcter residencial.



Àmbit de la MPGM sobre l'ortofotomapa actual

**3. Antecedents**

El Pla Comarcal de l'any 1953 va qualificar els terrenys de l'actual polígon industrial de Can Cuiàs com a camp urbanitzable. L'any 1967 es va aprovar el Pla parcial de Can Cuiàs, que va sol·licitar el canvi de qualificació per la de residencial urbana semiintensiva per a les parts altes de la finca, i indústria mitjana per a les parts baixes, definint dos sectors industrials i cinc de residencials situats al llarg de la falda de Collserola. Dos anys més tard (1969) es va aprovar el Pla parcial

reformat de Can Cuiàs, que va fixar el traçat de la majoria de carrers actuals i va definir una primera connexió amb la N-150 al nord dels sectors industrials.



Propostes d'ordenació dels plans parcials de 1967 (dalt) i 1969 (baix)

Posteriorment, l'any 1971 es va aprovar el Projecte de reparcel·lació de Can Cuiàs i també la Modificació de les Ordenances del Pla parcial de Can Cuiàs, que va incorporar un text refós de la normativa que encara és vigent a dia d'avui. Un any més tard (1972) es va aprovar una nova modificació del Pla parcial de Can Cuiàs, amb la finalitat de definir dues zones industrials (aïllada i auxiliar) i també es va tramitar un nou projecte de reparcel·lació per a adequar les parcel·les a la noves determinacions del planejament. Aquests instruments van possibilitar la implantació de la primera fase del polígon industrial.

El Pla general metropolità de Barcelona (PGM) aprovat l'any 1976 va anul·lar gran part dels sectors residencials previstos pel Pla parcial de Can Cuiàs, qualificant els terrenys com a sistema de parc forestal i sistema d'equipaments. Així mateix, va concretar el traçat d'una segona sortida pel nord del polígon industrial (compartida amb els sectors residencials situats per sobre el polígon) i va definir una franja lliure d'edificació entre el polígon i la carretera N-150. També cal destacar que va qualificar les parcel·les industrials com a zona industrial (clau 22a) establint un

límit màxim d'edificabilitat de 2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>sl que es va incorporar a la regulació de l'edificació, donat que el Pla parcial de Can Cuiàs fixava només l'índex màxim de volum edificat.

D'altra banda, l'any 1978 es va aprovar el Projecte de reparcel·lació del sector K de la zona industrial de Can Cuiàs i l'any 1988 es va aprovar el projecte d'urbanització d'aquest sector, l'execució del qual es va finalitzar l'any 1997.

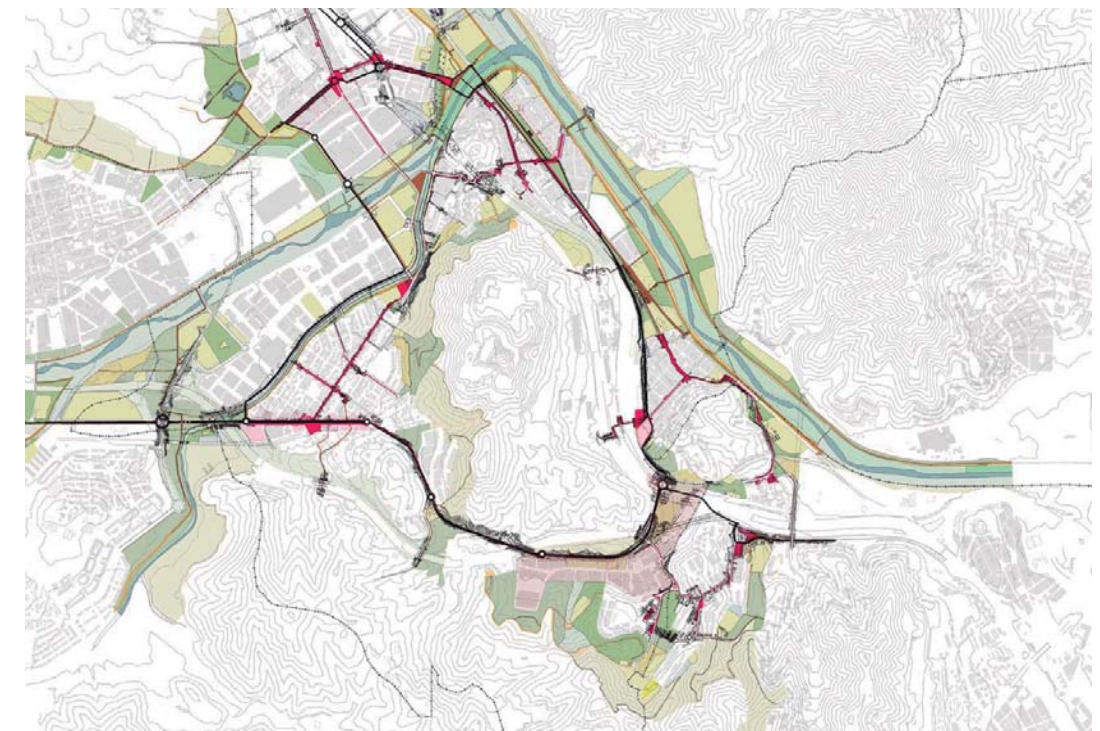


Propostes d'ordenació del PGM de 1976 (dalt) i la MPGM de 1998 (baix)

Més endavant, l'any 1998 es va aprovar la Modificació del Pla general metropolità al sector de Can Cuiàs, que va desactivar els polígons C i E (qualificant-los com a sistema d'equipaments i parc forestal) alhora que va definir els sectors B i D (de caràcter residencial i industrial respectivament) i va suprimir la connexió del sector residencial amb el polígon industrial, deixant

únicament l'accés actual a través de la N-150, a més de l'accés a través del barri de Ciutat Meridiana. Aquest mateix any 1998 es va aprovar el Pla especial del sector D, que va possibilitar l'ampliació del polígon industrial de Can Cuiàs amb noves parcel·les industrials de 600 m<sup>2</sup> amb edificació entre mitgeres.

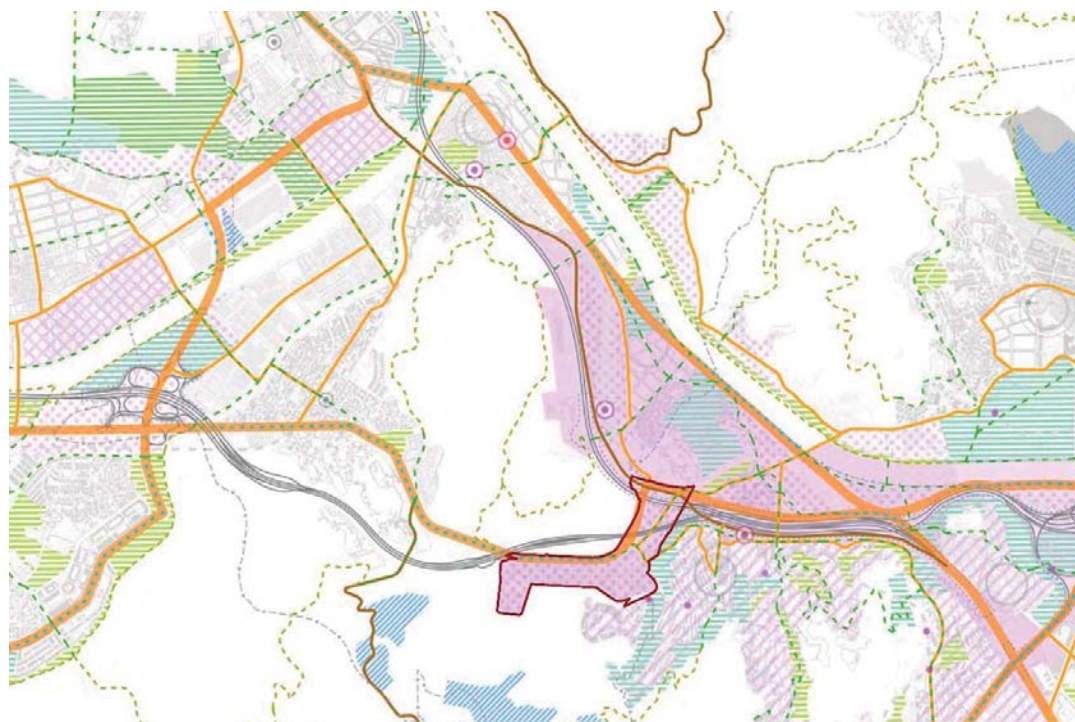
L'any 2014 a petició de l'Ajuntament, el Servei de Planejament Urbanístic de l'AMB va redactar l'estudi *Proposta d'un nou model urbanístic per Montcada i Reixac*, amb l'objectiu d'establir les bases per a convertir Montcada i Reixac en una articulació local i territorial, definida per una aposta singular en la relació ciutat - natura capaç d'assolir una òptima cohesió urbana, social i ecològica. L'estratègia d'ordenació territorial es basa en una hipòtesi d'agrupació de teixits en cinc districtes urbans i la definició d'una nova estructura que els vertebrï. La definició del model es materialitza amb un conjunt d'actuacions estratègiques que col·laboren en la millora interior dels cinc districtes o en la millora d'àmbits i elements compartits.



Síntesi de la proposta de model urbanístic per a Montcada i Reixac

L'any 2017 es va aprovar definitivament la Modificació del Pla general metropolità per la creació d'un nou accés viari al polígon industrial de Can Cuiàs, que va permetre la construcció d'una segona connexió del polígon industrial amb la N-150. Aquesta Modificació preveu una tercera sortida del polígon, si bé encara està pendent d'execució.

Finalment, el març de 2023 es va aprovar inicialment el PDUM, que proposa la transformació de la carretera N-150 en una avinguda metropolitana que vertebrï el territori i faciliti la mobilitat sostenible entre els teixits urbans que travessa. Així mateix, el PDUM inclou el polígon de Can Cuiàs dins un àmbit de centralitat metropolitana, amb l'objectiu d'ordenar la confluència, redundància i permeabilitat del pas de les grans infraestructures viàries i ferroviàries per millorar la continuïtat dels espais oberts i dels assentaments urbans.



Estructura urbana i social (font PDUM)

#### 4. Marc normatiu

El present document s'ha redactat de conformitat amb allò que estableix la legislació bàsica del sòl, la legislació urbanística, la normativa sectorial i el planejament territorial i urbanístic. En aquest sentit, cal destacar els instruments següents:

##### Planejament territorial

El planejament territorial vigent és el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) el qual identifica el polígon industrial de Can Cuiàs com una àrea especialitzada de caràcter industrial, sense preveure cap estratègia específica. D'altra banda, defineix la carretera N-150 com una via integrada i estableix la necessitat de preservar i millorar la connectivitat ecològica entre la Serra de Collserola i el turó de Montcada.

##### Planejament urbanístic

El planejament urbanístic vigent ve definit pels instruments següents:

- El Pla general metropolità de Barcelona (PGM) aprovat definitivament l'any 1976, així com la Modificació del PGM al sector de Can Cuiàs aprovada l'any 1998 i la Modificació del PGM per la creació d'un nou accés viari aprovada l'any 2017.
- El Pla parcial reformat de Can Cuiàs (PP) aprovat definitivament l'any 1969, així com la Modificació de les Ordenances del PP aprovada definitivament l'any 1971 i la Modificació del PP aprovada definitivament l'any 1972.
- El Pla especial del sector D del polígon industrial de Can Cuiàs (PE) aprovat definitivament l'any 1998.



Classificació del sòl (dalt) i qualificació urbanística (baix) vigents

D'acord amb els instruments esmentats, l'àmbit de la present MPGM està classificat com a sòl urbà i qualificat majoritàriament com a zona industrial, protecció de sistemes i sistema viari (claus 22a, 9 i 5 respectivament). També hi ha alguns sòls qualificats com a sistema de parcs i jardins urbans i zona subjecta a ordenació volumètrica específica (claus 6 i 18). D'altra banda, hi ha un polígon d'actuació urbanística pendent d'execució, delimitat per la Modificació del PGM de l'any 2017, que té per objecte implantar una tercera connexió viària entre el polígon de Can Cuiàs i la carretera N-150.

Normativa sectorial

En l'àmbit de la MPGM recorren les autovies C-17, C-58 i C-33, que són titularitat de la Generalitat de Catalunya. Segons la legislació vigent, la zona de domini públic inclou la pròpia carretera més una franja de terreny, a cada costat de la via, mesurada des de l'aresta exterior de l'esplanació, de 8 metres d'amplada. Pel que fa a la línia d'edificació, se situa a una distància de 50 metres respecte a l'aresta exterior de la calçada. En les carreteres o trams que transcorren per sòl urbà, el planejament urbanístic, amb l'informe favorable previ de la direcció general competent en matèria de carreteres, pot establir la línia d'edificació a una distància inferior.

En l'àmbit també hi transita la línia R4 de Rodalies de Catalunya, que és titularitat d'ADIF. D'acord amb la legislació vigent, la zona de domini públic comprèn els terrenys ocupats per la pròpia línia ferroviària més una franja de terreny de 8 metres a cada costat de la plataforma. Aquesta franja serà de 5 metres per al sòl classificat com a urbà o urbanitzable delimitat i podrà ser reduïda fins a un mínim de 2 metres. Pel que fa a la línia límit d'edificació, en les zones urbanes se situa a 20 metres des de l'aresta exterior més propera a la plataforma. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport podrà determinar una distància inferior si se n'acredita la necessitat i si aquesta reducció no perjudica la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril.

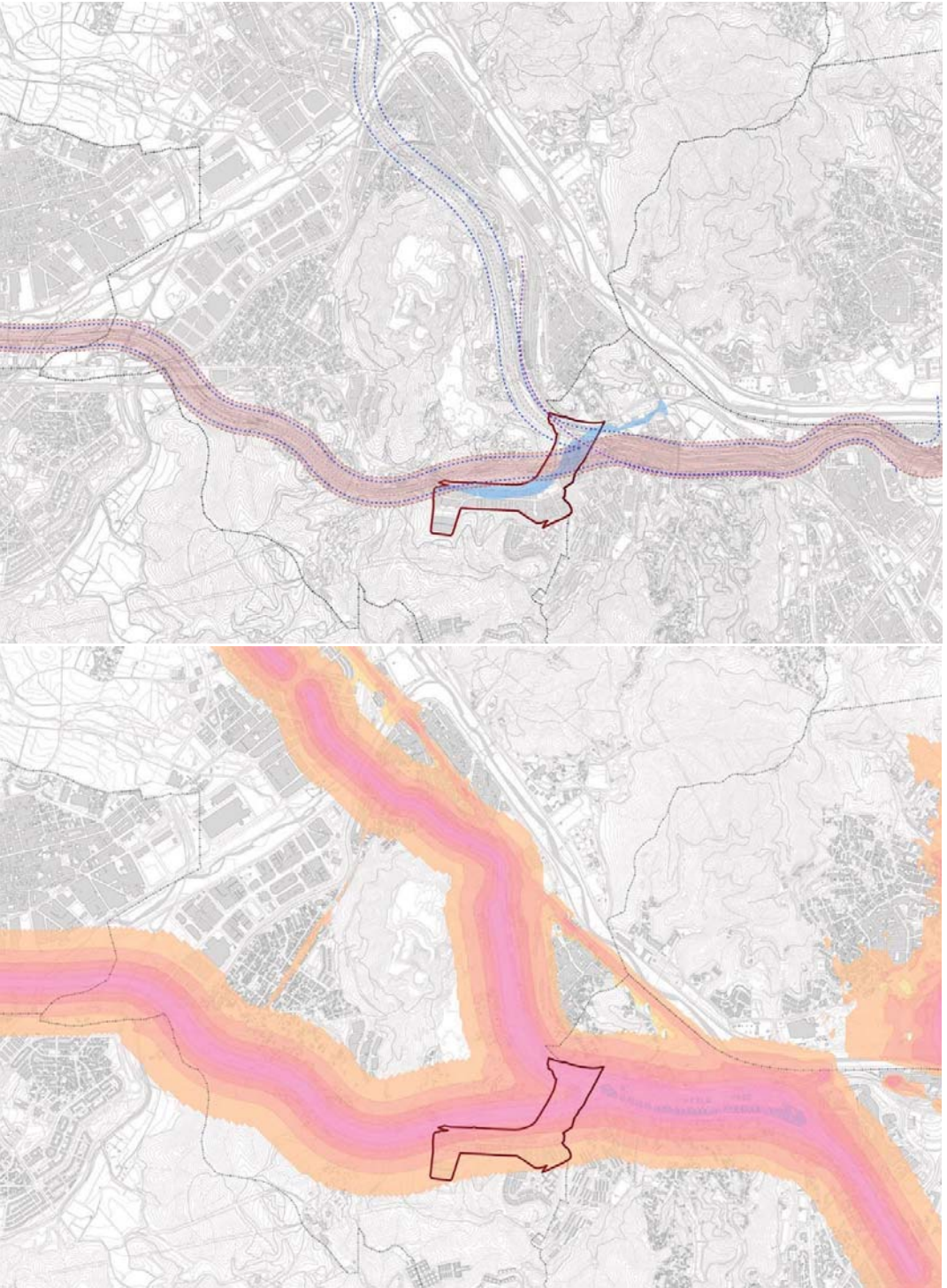
Respecte a les afectacions en matèria de protecció civil, cal destacar el Pla especial d'emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril (TRANSCAT) i la Instrucció sobre condicions mínimes que han de tenir els nous desenvolupaments urbanístics en zones de risc químic en el transport de mercaderies perilloses, que identifiquen la C-58 com una via amb risc alt i estableixen una distància d'afectació de 75 metres pel risc d'incendi de toll. Tanmateix, la mateixa instrucció possibilita reduir la zona d'indefensió fins a 50 metres, sempre que s'estableixi el compromís del promotor de protegir els nous elements vulnerables amb elements estructurals que efectuïn pantalla i mitiguin els efectes de radiació tèrmica, per assegurar la seva capacitat d'autoprotecció. Aquest compromís s'haurà de dur a terme en el moment d'atorgament de la llicència urbanística corresponent. D'altra banda, les vies de comunicació, les línies elèctriques i determinades activitats econòmiques que disposin de mesures preventives i no s'ubiquin en establiments oberts al públic es consideren compatibles amb la zona d'indefensió.

Pel que fa al risc d'inundació, cal tenir en compte que l'àmbit de la MPGM presenta zones potencialment inundables, per raó de la seva orografia. Com a conseqüència, s'hauran de tenir en compte els condicionants establerts per la normativa vigent en la matèria.

En relació amb el soroll i les vibracions, l'àmbit se situa en una zona de sensibilitat acústica baixa, atès que hi predomina l'ús industrial (zona C2) si bé la MPGM preveu la possibilitat d'incorporar usos terciaris. Els valors límit d'immissió sonora a l'ambient exterior produïda pels mitjans de transport que estableix la normativa de protecció contra la contaminació acústica són els següents:

| Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl | Valors límit d'immissió en dB |                |             |                      |
|-----------------------------------------------|-------------------------------|----------------|-------------|----------------------|
|                                               | Dia (7-21h)                   | Tarda (21-23h) | Nit (23-7h) | Provinent dels trens |
| (C2) Predomini d'ús industrial                | 70                            | 70             | 60          | 90                   |
| (B2) Predomini d'ús terciari                  | 65                            | 65             | 55          | 88                   |

D'acord amb les dades disponibles, el nivell de soroll diürn provinent dels mitjans de transport se situa en uns valors màxims de 75 dB en els punts més desfavorables de l'àmbit. Així doncs, d'acord amb la normativa vigent, en el supòsit que les noves construccions se situïn en una zona on hi hagi una contaminació acústica superior als valors límit d'immissió, els promotors hauran d'adoptar mesures per protegir els edificis contra el soroll.



Riscos i servituds relacionats amb les infraestructures viàries i ferroviàries i el risc d'inundació que afecten l'àmbit de la MPGM (dalt) i mapa de soroll diürn (baix)

## 5. Participació ciutadana i tramitació administrativa

La present Modificació està subjecta al tràmit d'avaluació ambiental estratègica simplificada. Com a conseqüència, la tramitació administrativa de la MPGM consistirà en:

- Sol·licitud a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental (OTAAA) de l'inici del tràmit d'avaluació ambiental simplificada i consulta pública prèvia de l'Avanç de la MPGM i el Document ambiental estratègic.
- Aprovació inicial de la MPGM per part del Ple de l'Ajuntament, exposició al públic pel termini de 30 dies (com a mínim) i sol·licitud als organismes afectats per raó de les seves competències.
- Resposta als informes i les al·legacions rebudes en tràmit d'informació pública i aprovació provisional de la MPGM per part del Ple de l'Ajuntament.
- Aprovació definitiva de la MPGM per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona.

Així doncs, la MPGM se subjectarà dues vegades a informació pública: primer en la consulta del document d'Avanç, en la qual es podran presentar suggeriments; i una després de l'aprovació inicial, en la qual es podran presentar al·legacions que seran analitzades i respostes de manera individualitzada. D'altra banda, l'Ajuntament podrà organitzar les sessions informatives i participatives que consideri oportunes.

## 6. Anàlisi i diagnosi urbanística

### Anàlisi territorial

El polígon industrial de Can Cuiàs està situat entre la Serra de Collserola i el turó de Montcada, damunt de l'antic traçat del torrent de Tapióles. Els terrenys són relativament planers i es troben generalment a una cota inferior respecte als del seu entorn. La traça històrica més important és l'antiga carretera de Sabadell, que discorria en paral·lel al torrent de Tapióles, passant pel barri de Vallbona.

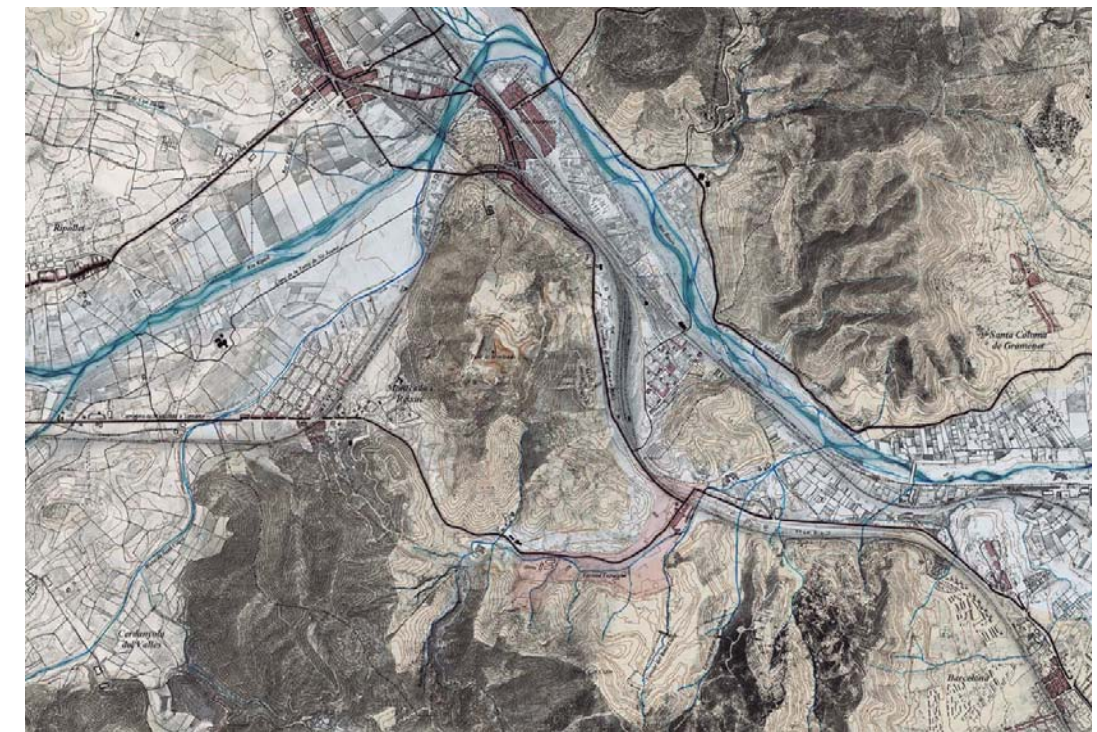
Als anys 50 del segle passat, els terrenys del polígon i el seu entorn encara tenien un caràcter rural, tot i que ja trobem algunes indústries (com la que actualment es troba afectada pels viaductes de la C-58 i la C-33) i diverses edificacions residencials en l'àmbit dels actuals barris de Can Sant Joan, Terra Nostra, Torre del Baró i Vallbona. A partir dels anys 60 es va començar a construir el barri de Ciutat Meridiana i a principis dels 70 es va urbanitzar la primera fase del polígon industrial de Can Cuiàs, que va facilitar la construcció de nombroses naus industrials. A més, durant aquesta època es van construir les autopistes C-58 i C-33.

Una dècada més tard, la primera fase del polígon industrial ja estava completament edificada. Així mateix, es va urbanitzar i edificar la primera fase del barri residencial de Can Cuiàs. Finalment, al llarg dels anys 90 i la primera dècada del segle XXI es van urbanitzar i edificar tant la resta del polígon industrial com del barri residencial.

Les autopistes C-58 i C-33 són unes infraestructures segregades de primer ordre que fragmenten i generen un seguit de condicionants als terrenys del seu entorn, alhora que representen una oportunitat per la visibilitat i l'accessibilitat que confereixen al territori. En l'àmbit de la MPGM, aquestes infraestructures discorren en viaducte, elevades entre 14 i 20 metres del terreny natural, afectant una de les primeres indústries del polígon de Can Cuiàs, que es troba en situació

de fora d'ordenació. Aquesta situació no afavoreix la regeneració de les activitats d'aquest àmbit, que té un marcat caràcter suburbà.

A l'entorn del polígon industrial de Can Cuiàs hi recorren també dues carreteres històriques com són la N-150 i la C-17 (antiga carretera de Ribes, posteriorment anomenada N-152) que li confereixen al polígon una elevada accessibilitat amb vehicle privat. En el cas de la N-150, es tracta d'una via que travessa els nuclis de Sabadell, Barberà, Cerdanyola, Ripollet i Montcada, connectant-los entre ells i amb Barcelona. Aquesta via manté la configuració de carretera en els trams interurbans (sense espais suficients per als modes de mobilitat sostenible i sense activitat en les seves vores). Tanmateix, cal destacar l'actuació desenvolupada en el tram de la N-150 en el seu pas pel barri de Terra Nostra, amb la implementació de vorera i carril bici en tot el front i que continua fins al carrer Artés. En aquest sentit, la transformació de la N-150 en una avinguda metropolitana podria afavorir la continuïtat urbana i la mobilitat sostenible entre els teixits urbans que travessa.

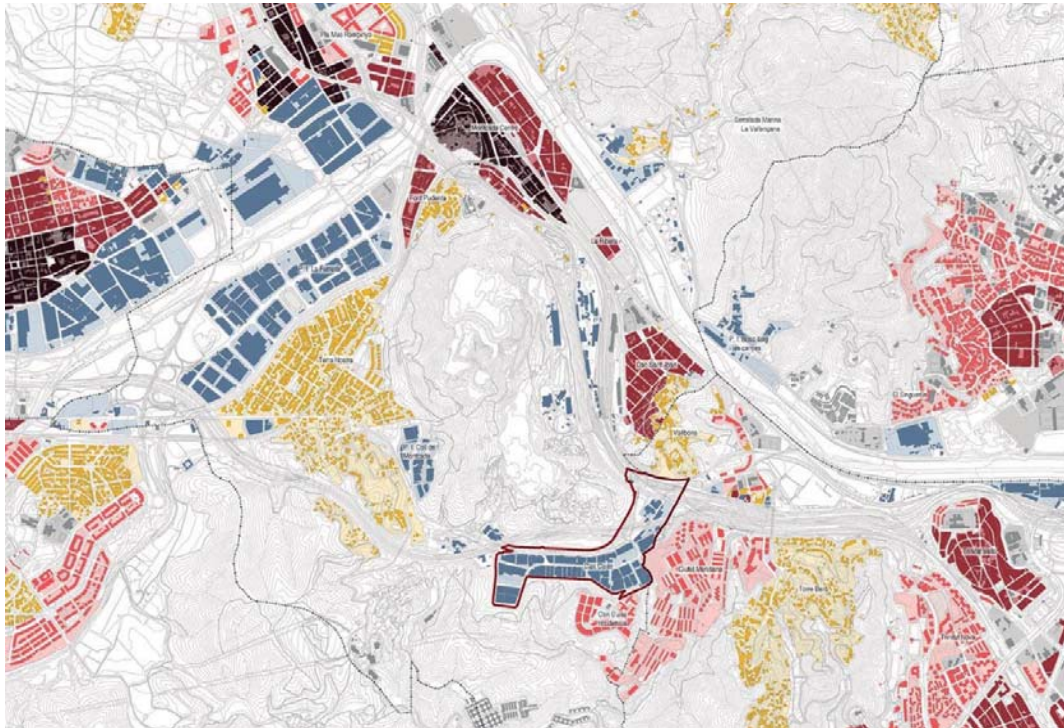


Traces històriques de l'àmbit i el seu entorn

Pel que fa al transport públic, la parada Can Cuiàs de la L11 del Metro i les parades Montcada Bifurcació i Torre Baró de les línies R3, R4 i R7 de Rodalies donen una bona cobertura al polígon industrial. A més, per la carretera N-150 hi discorre la línia A4 d'autobusos interurbans, que va de Sant Cugat del Vallès a Barcelona i té dues parades properes al polígon.

Quant als espais lliures, cal destacar la ubicació del polígon de Can Cuiàs a les vores del Parc Natural de la Serra de Collserola, en un punt on caldria mantenir i reforçar la connectivitat ecològica entre el turó de Montcada i la resta de la Serra; així com amb el riu Besòs.

Finalment, en relació amb els teixits urbans cal dir que a l'entorn del polígon s'hi ubiquen diversos teixits monofuncionals de caràcter residencial com ara Can Cuiàs Residencial, Ciutat Meridiana, Torre Baró, Can Sant Joan, Vallbona i Terra Nostra. Així mateix, també hi ha alguns teixits industrials com els polígons del Coll de Montcada, Hermes i la Ferreria. Així doncs, si bé el polígon industrial de Can Cuiàs es podria considerar avui dia segregat respecte la resta del teixit urbà, mitjançant la millora de les connexions amb els barris del seu entorn proper podria passar a tenir un caràcter més agregat o fins i tot integrat.



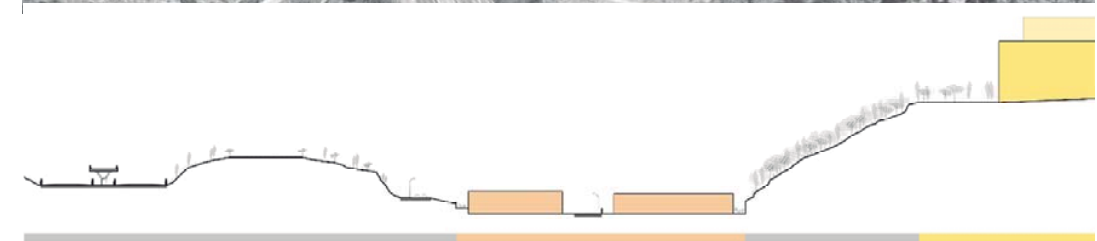
Imatge de l'àmbit i els teixits urbans de l'entorn

#### Anàlisi de l'àmbit

La morfologia de l'àmbit està definida per la conca del torrent de Tapioles, que drena cap al riu Besòs passant entre la Serra de Collserola i el turó de Montcada. Els terrenys són relativament planers en sentit longitudinal (en paral·lel a la carretera N-150) amb un pendent mig inferior al 2%; i estan situats entre els 40 i 60 metres per sobre del nivell del mar. Contràriament, en sentit transversal l'àmbit limita al nord-est amb els vessants del turó de Montcada, que tenen un pendent del 30%; i al sud-oest amb els vessants de la Serra de Collserola, amb un pendent del 50%. Els barris més propers se situen entre les cotes 70 i 95 (Can Cuiàs Residencial), entre les cotes 62 i 128 (Ciutat Meridiana) i entre les cotes 30 i 88 (els barris de Vallbona i Can Sant Joan).

Així doncs, l'orografia dificulta la relació entre els diferents teixits urbans, a vegades separats per talussos entre 30 i 48 metres de desnivell. Per aquest motiu, el carrer de les Agudes i l'antiga carretera de Sabadell prenen un paper rellevant pel que fa a la connectivitat entre els barris.

La implantació del polígon industrial es va produir mitjançant la construcció del carrer de Can Cuiàs, que és el carrer que estructura el polígon i a través del qual s'hi accedeix. Aquest carrer té una amplada de 12,5 metres que genera actualment problemes de funcionament, atès que no permet l'aparcament i la circulació simultània de vehicles i persones en els dos sentits de la marxa, especialment si es tracta de furgonetes o camions.



Implantació del polígon industrial sobre la vall del torrent de Tapioles i posició dels teixits residencials

D'altra banda, malgrat que en el seu moment es va canalitzar el torrent de Tapioles, la capacitat del col·lector existent no dona compliment als requisits establerts per la normativa vigent en matèria d'aigües, per la qual cosa el polígon industrial té un cert risc d'inundació.



Imatge del carrer Can Cuiàs

Pel que fa a l'espai públic, les voreres, amb amplades majoritàriament d'entre 1 i 2 metres, es troben en un estat de conservació deficient; cosa que fa impracticable en molts trams de vial la circulació dels vianants. A més, cal tenir present la ubicació de diferents elements sobre les voreres (fanals i suports de la línia elèctrica) i que molts vehicles estacionen sobre elles, provocant en conjunt un espai urbà poc adequat per als vianants. Pel que fa a l'accés en bicicleta i vehicles

de mobilitat personal, el carril bici sobre la N-150 permet arribar al polígon des de Can Sant Joan i Vallbona per una banda i des de Terra Nostra per l'altra, enllaçant còmodament amb les parades de transport públic.

Quant als espais lliures, destaca el parc de Can Cuiàs, que és una de les portes d'accés al Parc Natural de la Serra de Collserola tant des de la zona industrial com des de Can Cuiàs residencial; així com els espais de vora del polígon i els que acompanyen el tram no canalitzat del torrent de Tapioles, al costat de la nau de Famosa, on hi ha una zona d'horts. També cal destacar que el polígon no disposa de cap espai de trobada i referència (plaça o similar).



Imatge del parc de Can Cuiàs i del carrer de les Agudes

Els únics carrers amb arbrat dins l'àmbit de la MPGM són el carrer de l'Arquitectura, situat a la part més recent del polígon, on hi trobem alineacions d'arbres formades per pollancres i per lledoners, i un espai lliure qualificat de zona verda amb nombrosos exemplars de pins; i l'antiga carretera de Sabadell. Dins de les parcel·les privades hi ha presència puntual d'alguns exemplars de diverses espècies, com per exemple pruneres o pins.

En relació amb els serveis existents, segons la informació obtinguda, el polígon disposa dels següents:

- Xarxa d'abastament d'aigua amb la línia principal de distribució sobre el carrer de Can Cuiàs i amb ramals de derivació en forma de pinta.
- Xarxa de sanejament a tots els carrers del polígon industrial a excepció d'un tram al carrer dels Tapissers i un altre tram a l'antiga carretera de Sabadell; i nova canalització prevista sobre el carrer de Can Cuiàs.
- Xarxa elèctrica de baixa i de mitja tensió, ambdues soterrades; i una línia d'alta tensió propera a l'àmbit però sense afectar les parcel·les si es considera una franja de servitud de 25 metres d'amplada (línies d'alta tensió entre 145 i 200 KV).
- Xarxa de telefonia amb una línia sobre l'antiga carretera de Sabadell i la N-150, de la qual deriven dos ramals que entren al polígon pel carrer dels Fusters i cap al sector D.
- Xarxa de gas amb la línia de distribució sobre l'antiga carretera de Sabadell i la N-150, amb una derivació que entra al polígon pel carrer dels Fusters i transcorre pel carrer dels Tapissers i el carrer de Can Cuiàs, però no arriba a les parcel·les del sector D.

Dins de les parcel·les privades i degut a la separació a llindars de les naus, trobem una sèrie d'espais amb diverses funcions segons l'activitat que s'hi desenvolupa, com ara emmagatzematge i espais de maniobra de vehicles. Molt freqüentment l'espai que dona front al vial es fa servir com a aparcament.

Pel que fa a l'estructura de la propietat, segons dades cadastrals totes les parcel·les qualificades de zona industrial són de propietat privada, així com molts sòls qualificats de protecció de sistemes. La resta són de titularitat pública, totes elles de l'Ajuntament de Montcada i Reixac. Pel que fa a la divisió parcel·l·lària privada, trobem que hi ha tant parcel·les d'una única propietat com parcel·les amb diversos propietaris; i també propietaris de més d'una parcel·la.

Respecte a les edificacions, hi ha naus de diferents tipologies que reflecteixen l'etapa en què van ser construïdes (entre 1970 i 2006). Segons l'informe sobre polígons d'activitat econòmica de l'AMB elaborat l'any 2021, més del 50% de les edificacions són òptimes i no consta cap edifici en estat ruïnós. Malgrat això, es constata que algunes naus presenten un estat de conservació millorable. De l'estudi *Anàlisi urbanística i socioeconòmica del polígon industrial de Can Cuiàs*, elaborat per OBO estudi d'arquitectura l'any 2017 se'n desprèn que el 7% de les parcel·les tenen una superfície inferior als 500 m<sup>2</sup> i un 23% té més de 2.500 m<sup>2</sup>. Pel que fa a l'ocupació, la majoria de les parcel·les tenen ocupada entre el 40 i el 80% de la superfície (només 3 tenen una ocupació inferior i 15 superior). Finalment, en relació amb les alçades, la majoria de les edificacions tenen menys de 9 metres d'alçada, si bé als carrers Can Cuiàs i Tapissers hi ha algunes naus amb alçades superiors, algunes de les quals superen els 11 metres.

#### Diagnosi

El polígon de Can Cuiàs té una posició territorial que li confereix una elevada accessibilitat i visibilitat. Així mateix, el polígon està rodejat de teixits residencials i vies de comunicació les quals es podrien reconvertir per afavorir la continuïtat urbana i la mobilitat sostenible amb els barris del seu entorn, que estan desconnectats pel pas de les infraestructures d'alta capacitat.

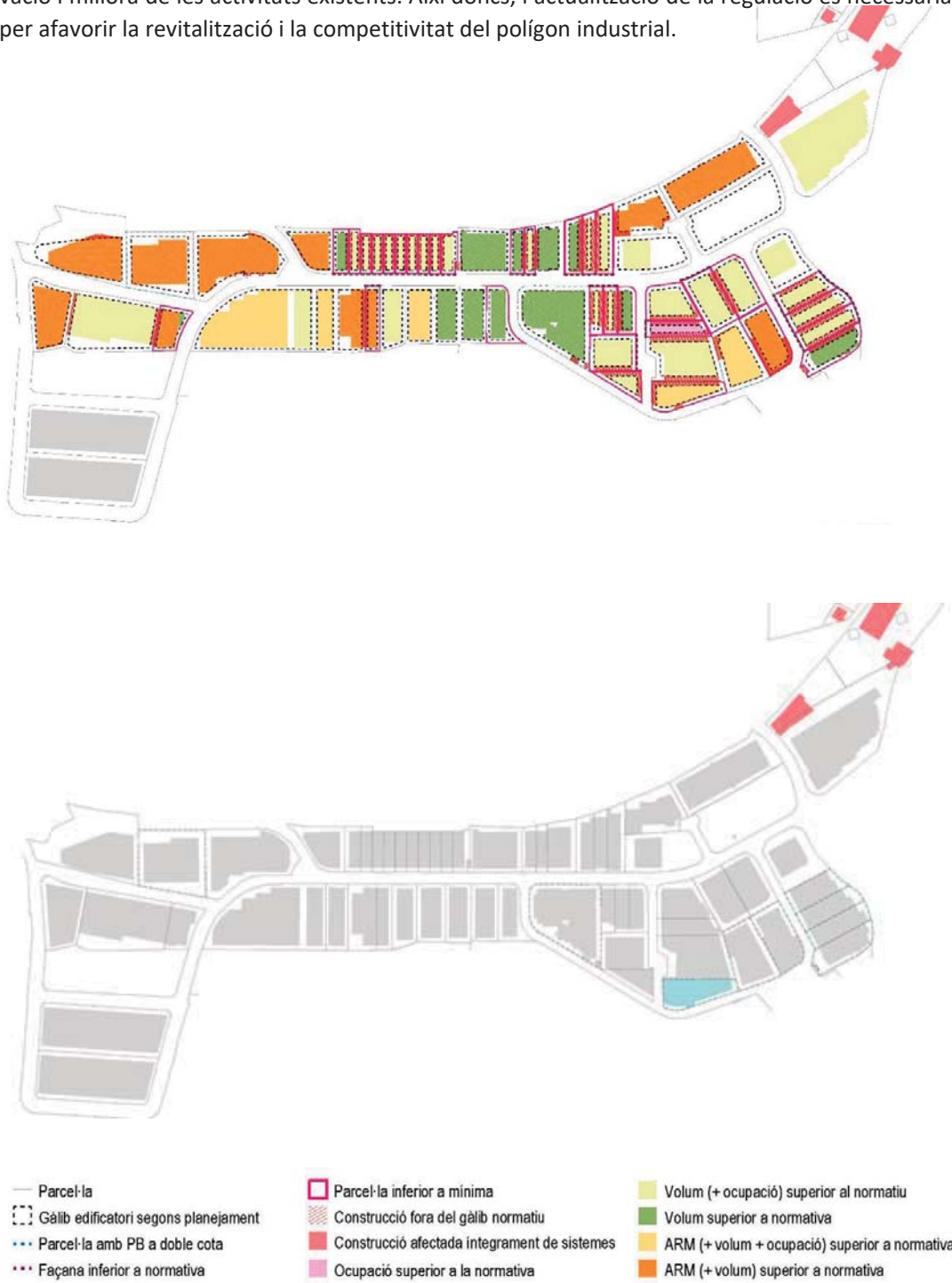
La transformació de la carretera N-150 en una avinguda metropolitana podria reforçar les connexions cíviques del polígon amb els barris de Terra Nostra, Can Sant Joan, Vallbona, Torre Baró i la Trinitat. A més, permetria revertir la situació actual en què el polígon dona l'esquena a la via, creant una nova façana amb activitats terciàries que generin sinèrgies amb les activitats existents i millorin la competitivitat del polígon.



Imatges dels entorns dels viaductes de la C-58 i la C-33

La parada del metro situada entre el polígon industrial i els barris de Can Cuiàs Residencial i Ciutat Meridiana representa una oportunitat per crear una porta d'accés al polígon així com un punt de trobada i de referència dels barris esmentats, mitjançant la transformació de les edificacions que donen front al carrer de les Agudes, la implantació d'activitats terciàries i la creació d'una nova plaça.

Els sistemes productius de les empreses han evolucionat durant les darreres dècades, la qual cosa ha comportat canvis en les activitats i les seves necessitats. Els paràmetres urbanístics establerts per la regulació del Pla parcial Can Cuiàs, que data de l'any 1971, no afavoreix la renovació i millora de les activitats existents. Així doncs, l'actualització de la regulació és necessària per afavorir la revitalització i la competitivitat del polígon industrial.



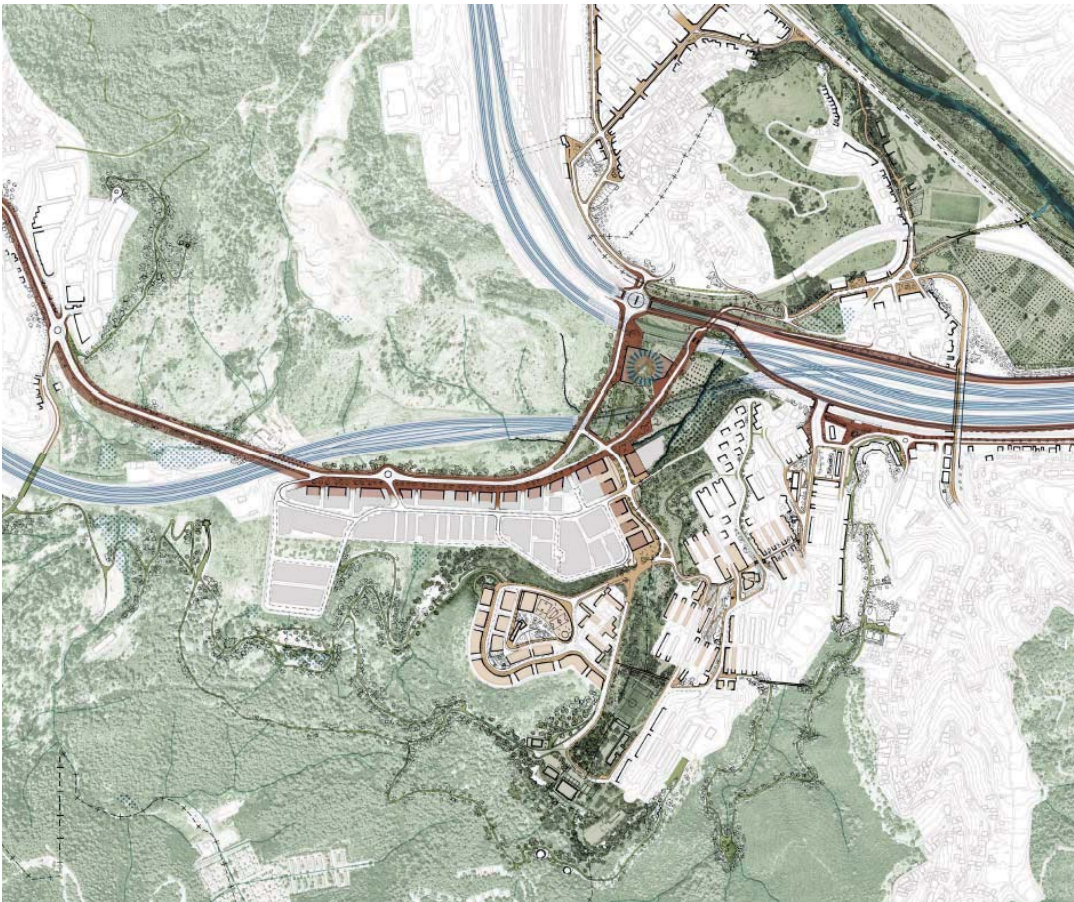
Esquema de les disconformitats amb la regulació vigent (dalt) i la regulació del 22a del PGM (baix)

Finalment, el polígon presenta diverses problemàtiques pendents de resoldre com l'ordenació del carrer de Can Cuiàs i la disminució del risc d'inundació. En aquest sentit, caldria plantejar solucions i valorar la necessitat d'adequar el planejament per tal de possibilitar la seva resolució.

7. Objectius i criteris generals

Els objectius que persegueix la MPGM, que són conseqüència de l'objecte definit i la diagnosi realitzada, són els següents:

- Preservar i potenciar el caràcter industrial del polígon mitjançant una actualització de la normativa que afavoreixi la renovació i la millora de les activitats existents així com la instal·lació de noves activitats.
- Disminuir el risc d'inundació del polígon industrial a través de l'increment de la capacitat de drenatge, retenció i evacuació de la xarxa de pluvials existent.
- Reforçar les connexions cíviques del polígon amb els teixits del seu entorn i afavorir la mobilitat sostenible mitjançant la transformació de l'antiga N-150 en una avinguda metropolitana i la creació de noves façanes que reverteixin el caràcter suburbà dels perímetres del polígon.
- Aprofitar l'elevada accessibilitat amb transport públic i la visibilitat del polígon des de les autovies C-58, C-33 i C-17 per atraure noves activitats terciàries que generin sinèrgies amb les empreses existents i reforcin la competitivitat del polígon.



Síntesi del model proposat

Com a criteri general, la MPGM aposta per un model territorial que concentri els usos i les dotacions en els llocs més accessibles, reforçant l'estructura cívica metropolitana i afavorint el

transport públic i la mobilitat activa. La Modificació procura també respectar els valors ambientals de l'àmbit, amb la finalitat d'assolir uns nivells adequats de qualitat de vida, sostenibilitat i preservació enfront dels riscos naturals.

## 8. Alternatives considerades

Les alternatives que s'han considerat en la fase d'avanç són: l'alternativa 0, que consisteix en mantenir les previsions del planejament vigent; l'alternativa 1, que planteja recuperar l'activitat industrial a l'entorn de les autovies C-58 i C-33; i l'alternativa 2, que proposa implantar noves activitats terciàries a l'entorn de les autovies esmentades, aprofitant l'elevada visibilitat d'aquest àmbit. A continuació es descriuen més detalladament.

### Alternativa 0 – planejament vigent

L'alternativa 0 manté les previsions del planejament vigent, amb una regulació urbanística de l'any 1971 que no concorda amb la realitat física del polígon ni tampoc amb les necessitats actuals de les activitats empresarials.

D'altra banda, aquesta alternativa no afavoreix la mobilitat sostenible ni la continuïtat cívica entre el polígon industrial i la resta de teixits urbans propers. Així mateix, tampoc treu profit de les nombroses infraestructures de mobilitat de l'entorn del polígon (metro, rodalies, N-150 i autovies C-58, C-33 i C-17) que li confereixen una bona accessibilitat i visibilitat.

Finalment, aquesta alternativa no preveu cap actuació que permeti revertir el caràcter suburbà dels perímetres del polígon i en concret els espais adjacents a les autovies C-58 i C-33.



Imatge de les qualificacions de l'alternativa 0 (planejament vigent)

### Alternatives 1 i 2

Ambdues alternatives proposen actualitzar la regulació del polígon industrial per tal que pugui satisfer les necessitats de les activitats industrials i alhora incrementar l'atractiu del lloc, recollint

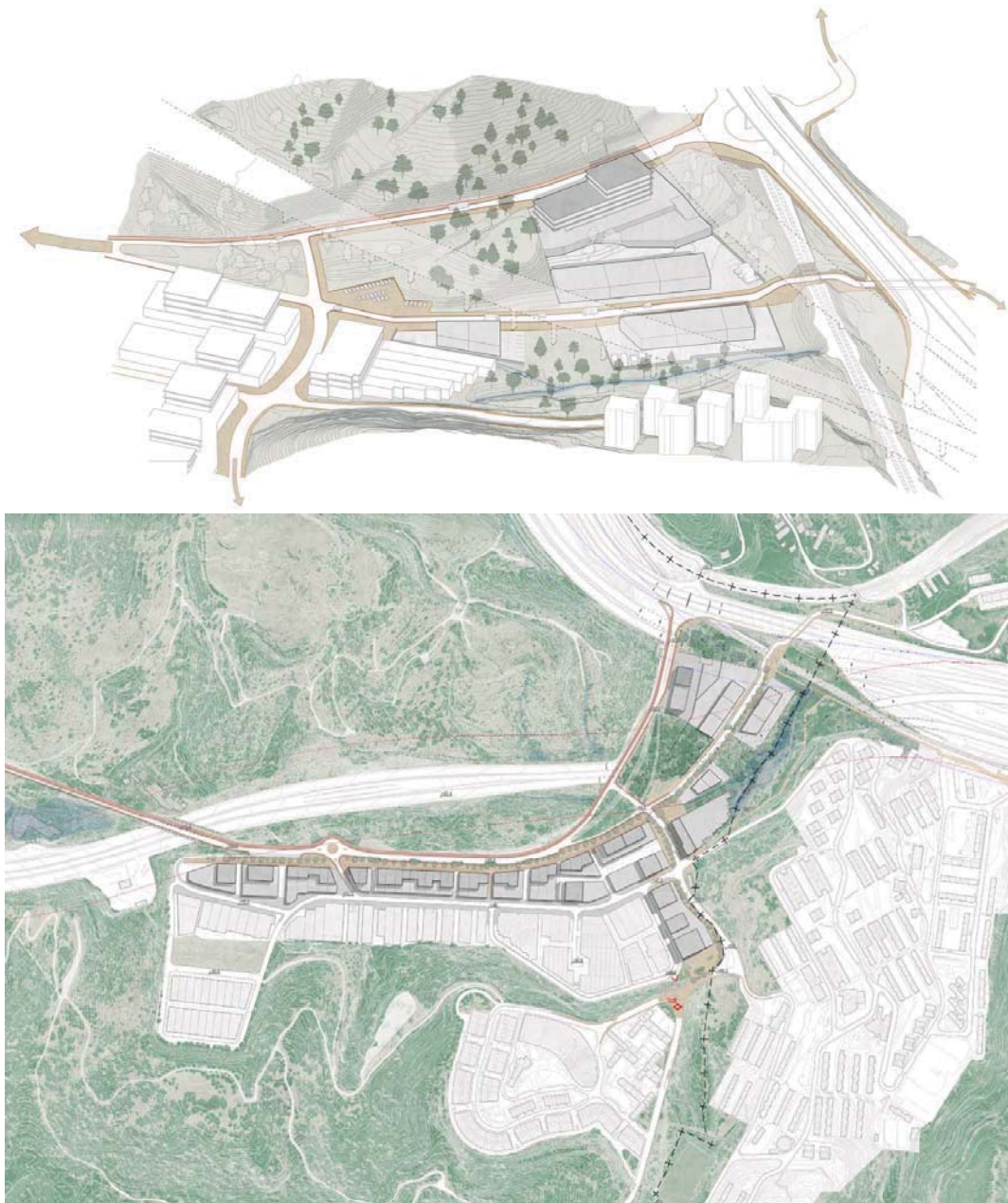
els paràmetres de la zona industrial del PGM (clau 22a) amb alguns ajustos i particularitats en relació amb els usos, el nombre d'establiments, les condicions de parcel·lació i la separació a l'indar. Les alternatives també contemplen la construcció d'un nou col·lector i una bassa de laminació a la part baixa del polígon, per tal de reduir el risc d'inundació.

D'altra banda, en coherència amb el PDUM, les alternatives proposen millorar la connectivitat i la relació del polígon industrial amb els barris del seu entorn mitjançant la transformació de la carretera N-150 i l'antiga carretera de Sabadell en avingudes urbanes que fomentin la mobilitat sostenible.

Finalment, proposen la creació d'una plaça a la sortida del metro de Can Cuiàs per tal de reforçar l'accés amb transport públic i generar un espai de trobada entre el polígon industrial i els barris de Can Cuiàs Residencial i Ciutat Meridiana.

Les diferències entre les alternatives 1 i 2 es concentren a l'àmbit situat entre els viaductes de les autovies C-58 i C-33, on es proposa delimitar un sector a desenvolupar mitjançant la tramitació d'un pla de millora urbana (PMU Ròtula).

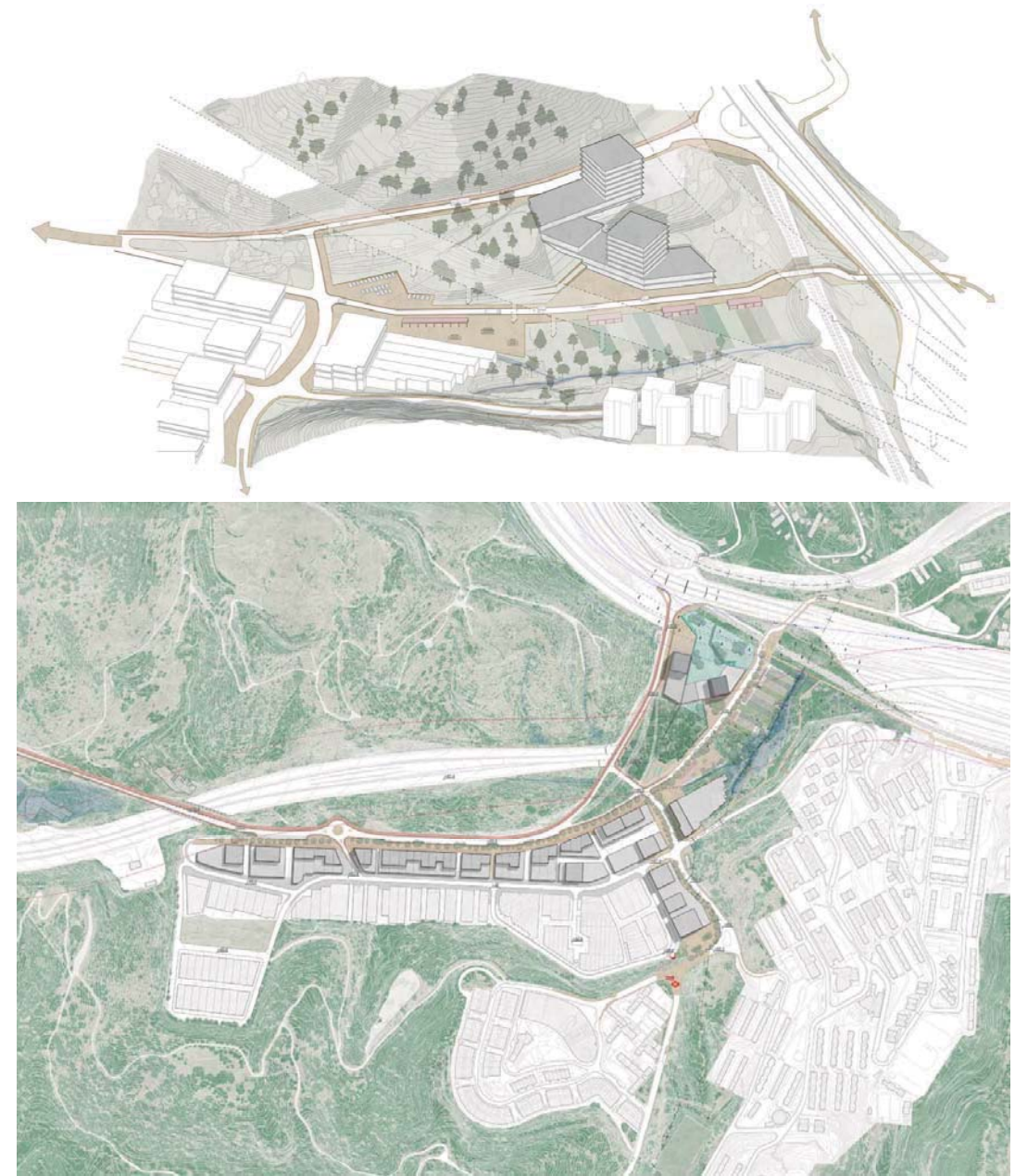
L'alternativa 1 aposta per regenerar l'activitat industrial existent en el front de l'antiga carretera de Sabadell i afegir nous usos terciaris en el front de la N-150 (futura avinguda del Vallès) per tal de reforçar la urbanitat d'aquests dos eixos que connecten amb Can Sant Joan i Vallbona.



Imatge axonomètrica i planta representatives de l'alternativa 1

Al seu torn, l'alternativa 2 aposta per transformar els entorns de les infraestructures amb la incorporació de nous usos terciaris que aprofitin les condicions d'accessibilitat i visibilitat del lloc, generin sinèrgies amb les activitats existents al polígon i facilitin el control social de l'espai públic, fent més amable l'ambient urbà.

Així mateix, aquesta alternativa proposa la creació d'un gran parc equipat que millori la connectivitat ecològica entre el turó de Montcada i el Parc Natural de la Serra de Collserola. Aquest parc podria incloure una zona d'horts municipals, una bassa de laminació i altres elements per incrementar la permeabilitat del sòl i reduir el risc d'inundació aigües avall.



Imatge axonomètrica i planta representatives de l'alternativa 2

Les qualificacions proposades per les alternatives 1 i 2 són coincidents i suposen un increment de 2.597 metres quadrats d'espais lliures, així com la reducció de 41.264 m<sup>2</sup> del sistema de comunicacions (majoritàriament sòls qualificats com a protecció de sistemes). Cal tenir present que ambdues alternatives proposen delimitar un sector de planejament derivat amb una superfície de 40.800 metres quadrats, per la qual cosa amb el seu desenvolupament s'incrementaran tant les reserves del sistema d'espais lliures com les del sistema de comunicacions.



| QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA DEL SÒL  |                        |         |      | Àmbit de la MPGM: 295.372m² |      |                            |                |
|-----------------------------------|------------------------|---------|------|-----------------------------|------|----------------------------|----------------|
|                                   |                        |         |      | vigent (m2)                 |      | alternatives<br>1 i 2 (m2) | balanç<br>(m2) |
| 3                                 | ferroviari             | 160     | 0%   | 8.307                       | 3%   | 8.147                      |                |
| 3-5                               | ferroviari-viari       | 0       | 0%   | 1407                        | 0%   | 1.407                      |                |
| 5                                 | viari                  | 99.614  | 34%  | 94.950                      | 32%  | -4.664                     |                |
| 9                                 | protecció de sistemes  | 55.036  | 19%  | 8.882                       | 3%   | -46.154                    |                |
| Sistema de comunicacions          |                        | 154.810 | 52%  | 113.546                     | 38%  | -41.264                    |                |
| 4                                 | serveis tècnics        | 0       | 0%   | 704                         | 0%   | 704                        |                |
| Sistema d'equipaments i dotacions |                        |         | 0%   | 704                         | 0%   | 704                        |                |
| 6                                 | parcs i jardins urbans | 8.254   | 3%   | 11.555                      | 4%   | 3.301                      |                |
| 28                                | parc forestal          | 704     | 0%   | 0                           | 0%   | -704                       |                |
| Sistema d'espais lliures          |                        | 8.958   | 3%   | 11.555                      | 4%   | 2.597                      |                |
| 18                                |                        | 1.058   | 0%   | 0                           | 0%   | -1.058                     |                |
| 18T                               | terciari               | 0       | 0%   | 6.087                       | 2%   | 6.087                      |                |
| 22a*                              | industrial             | 130.546 | 44%  | 72.097                      | 24%  | -58.449                    |                |
| 22cc                              | industrial Can Cuiàs   | 0       | 0%   | 50.583                      | 17%  | 50.583                     |                |
| Zones edificables                 |                        | 131.604 | 45%  | 128.767                     | 44%  | -2.837                     |                |
| Pendent de concreció              |                        | 0       | 0%   | 40.800                      | 14%  | 40.800                     |                |
| Total àmbit MPGM                  |                        | 295.372 | 100% | 295.372                     | 100% | 0                          |                |

Imatge de les qualificacions de les alternatives 1 i 2 i quadre de qualificacions comparatiu

Valoració de les alternatives

Les alternatives considerades s’han analitzat des del punt de vista ambiental, en el marc del procediment d’avaluació ambiental estratègica simplificada (veure Document ambiental

estratègic). Així mateix, s’han valorat en relació amb els objectius i els criteris generals que s’han exposat anteriorment.

| Objectius                                                                                                                      | Alt. 0 | Alt. 1 | Alt. 2 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| Afavorir la renovació i millora de les activitats del polígon                                                                  | 0      | 3      | 3      |
| Disminuir el risc d’inundació                                                                                                  | 3      | 2      | 3      |
| Reforçar les connexions cíviques amb els teixits urbans de l’entorn i revertir el caràcter suburbà dels perímetres del polígon | 0      | 2      | 3      |
| Atraure noves activitats que reforcin la competitivitat del polígon                                                            | 0      | 3      | 3      |
| Total                                                                                                                          | 3      | 10     | 12     |

Quadre resum del nivell d’acompliment de cadascuna de les alternatives

Com es pot observar al quadre anterior, les alternatives 1 i 2 són les que millor encaixen amb els objectius i criteris generals de la MPGM, ja que proposen: actualitzar la normativa del polígon industrial, incentivant el manteniment i la renovació de les activitats i les edificacions existents; preveure la implantació d’un nou col·lector per sota l’avinguda metropolitana, aprofitant el desnivell existent, així com la construcció d’una bassa de laminació a la part baixa del polígon industrial; humanitzar els accessos i els entorns del polígon, mitjançant la transformació de la N-150 i l’antiga carretera de Sabadell, la renovació dels carrers Agudes i Fusters i la construcció d’una nova plaça cívica a la sortida del metro; i reforçar la competitivitat i la vitalitat del polígon amb la incorporació de nous usos terciaris que generin sinèrgies amb les activitats existents.

Les diferències de puntuació entre les alternatives 1 i 2 es deuen a què l’alternativa 2 proposa una ordenació a l’entorn dels viaductes més intensiva, amb una proporció superior d’usos terciaris, la qual permet disposar d’una major superfície d’espais lliures per tal d’implantar la bassa de laminació.

9. Característiques bàsiques de la proposta d’ordenació

L’alternativa 2 és la més favorable des del punt de vista ambiental i la que millor encaixa amb els objectius i criteris generals de la MPGM. Les característiques bàsiques d’aquesta proposta es detallen a continuació.

Actualització de la normativa

La MPGM proposa substituir la regulació establerta per la Modificació de les Ordenances del PP de l’any 1971 per una nova regulació que sigui més coherent amb les característiques físiques del polígon i els paràmetres de la zona industrial (clau 22a) del PGM. En aquest sentit, es proposa suprimir l’índex volumètric de 7,5 m³/m² per tal de regular el sostre únicament amb l’índex d’edificabilitat de 2 m²st/m²sl. Així mateix, es proposa ajustar els paràmetres d’ocupació màxima (del 70 al 90%), alçada màxima (d’11 a 15 metres) i longitud de façana (de 40 a 10 metres).

D’altra banda, es proposa regular els usos complementaris vinculats a l’activitat industrial, admetent els usos d’oficina, comercial, cultural i esportiu que hi estiguin relacionats.

En tercer lloc, es proposa mantenir les parcel·les actuals, evitant l’atomització de la propietat, ja que pot dificultar la renovació i la implantació de noves activitats. En aquest sentit, es proposa admetre només l’agrupació de parcel·les i la resta d’actuacions que comportin obtenir parcel·les iguals o més grans que les existents. A més, es proposa prohibir la divisió horitzontal.

Pel que fa al nombre d'establiments admesos en cada parcel·la, es proposa fixar una ràtio d'un establiment per cada 300 m<sup>2</sup> de superfície construïda així com la resta de condicions necessàries per a la compatibilitat de les activitats (espais comuns d'accés i càrrega i descàrrega). També es proposa admetre l'assignació d'espais a diferents persones físiques o jurídiques (coworking).



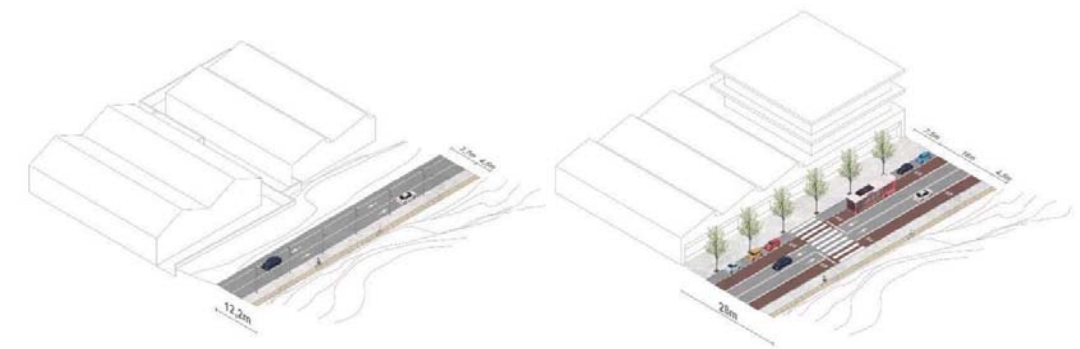
Estat actual i imatge representativa de l'ordenació del carrer Can Cuiàs

En relació amb la separació a l'indar, es proposa mantenir les distàncies establertes per les Ordenances del PP i regular el tractament de la franja de separació del carrer de Can Cuiàs (que és el carrer que estructura i dona accés al polígon) per tal de millorar el seu funcionament. En aquest sentit, es proposa establir que la franja de 5 metres es destini a l'estacionament de vehicles i el pas de vianants, així com a la càrrega i descàrrega de les parcel·les. Aquesta proposta permetrà alliberar els 12,5 metres del carrer per tal que serveixin com a espai de circulació i maniobra dels vehicles.

### Avinguda metropolitana

En coherència amb les propostes del PDUM aprovat inicialment, la MPGM proposa transformar la carretera N-150 en una avinguda metropolitana que afavoreixi la mobilitat activa entre els barris de l'entorn i l'accessibilitat al polígon industrial. En aquesta línia, la MPGM proposa establir una reserva de sòl qualificat com a sistema viari de 28 metres d'amplada, que permetria ampliar la carretera existent, dotant-la de nous carrils per al transport públic i voreres al costat sud. Aquesta actuació permetria també implantar un col·lector d'aigües pluvials (aprofitant el desnivell actual entre les parcel·les i la carretera N-150) que resolgui les problemàtiques d'inundació.

D'altra banda, es proposa crear una nova façana del polígon, amb noves activitats terciàries que reforcin la urbanitat i la percepció de seguretat de la nova avinguda, alhora que generin sinèrgies amb les activitats existents i millorin la competitivitat del polígon. Per això, es proposa qualificar les parcel·les que donen front a la futura avinguda amb una clau específica (22cc) on s'admetin nous usos terciaris (amb una proporció màxima del 50% respecte els industrials) i es regulen les condicions d'edificació i gestió que permetin la seva implantació.



Esquema axonomètric de l'estat actual i proposta representativa de la possible transformació de la N-150 en avinguda metropolitana (dalt) i imatge representativa de l'avinguda N-150 (baix)

Vinculat amb la proposta de transformació de la N-150 i amb la finalitat d'incrementar la permeabilitat i facilitar els recorreguts dins del polígon industrial, la Modificació proposa també obrir un nou vial per a vianants entre la futura avinguda metropolitana i el carrer de Can Cuiàs. En aquest sentit, es proposa qualificar com a sistema viari una franja entre dues naus existents,

que donaria continuïtat al carrer dels Tapissers; mantenir i regular volumètricament el sostre potencial vigent; i delimitar un polígon d'actuació urbanística (PAU Passatge) a l'efecte de gestionar i executar aquest passatge.

Nou espai d'accés i referència

La Modificació proposa crear un espai de referència i centralitat a l'entorn de la parada del metro de Can Cuiàs, amb la finalitat d'incentivar l'accés a través del transport públic i millorar les connexions del polígon industrial amb els barris de Can Cuiàs Residencial i Ciutat Meridiana.

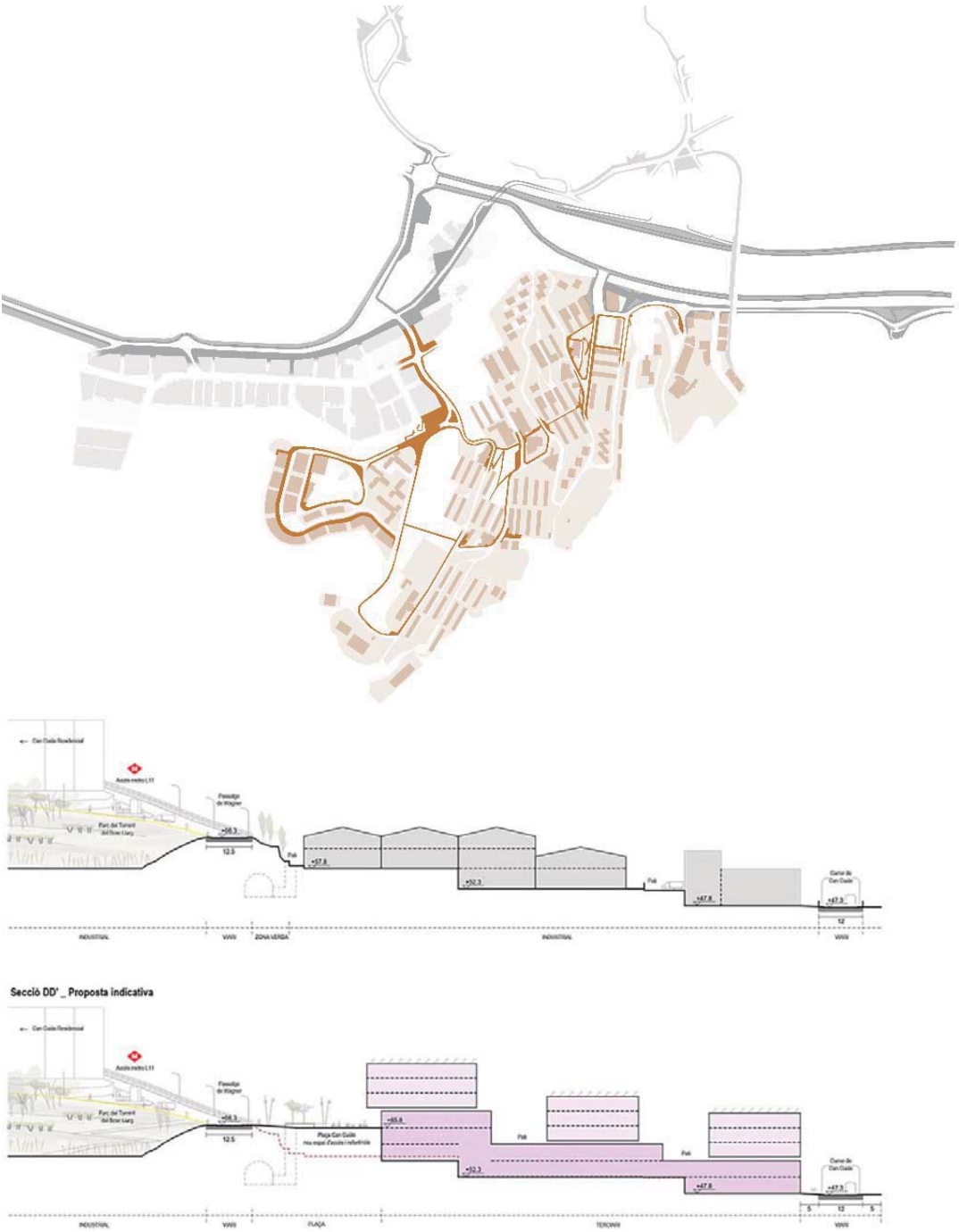
En aquest sentit, es proposa crear una nova plaça que resolgui el desnivell entre el passatge Wagner i el carrer dels Tapissers, i que incrementi la percepció de seguretat a la sortida del metro al polígon (que es produeix en un punt amb poca freqüència de persones, manca de visibilitat i voreres estretes). Així mateix, es proposa transformar les edificacions situades entre els carrers esmentats en noves edificacions amb usos terciaris (oficines i comercial en planta baixa) que generin un petit centre de serveis al polígon.



Imatge de l'estat actual i representativa del nou espai de trobada entre els barris, a la sortida del metro

Per això, la MPGM proposa qualificar com a sistema de parcs i jardins urbans (clau 6b) l'espai corresponent a la plaça (dimensions 25 per 75 metres) i com a zona terciària subjecta a

volumetria específica (clau 18-T) l'espai que han d'ocupar les noves edificacions. A més, es delimita un polígon d'actuació urbanística (PAU Cruïlla) amb la finalitat de regular les condicions de gestió per a l'execució d'aquesta transformació.



Esquema d'intencions (dalt) i seccions comparatives estat actual – proposta del centre de serveis (baix)

Per altre costat, en coherència amb la transformació de la carretera N-150 en avinguda metropolitana i amb l'objectiu de millorar els espais d'accés al polígon, es proposa qualificar les parcel·les que donen front al carrer dels Fusters com a zona industrial de Can Cuiàs (clau 22cc)

possibilitant la implantació de nous usos terciaris (amb una proporció màxima del 50% respecte els industrials) que afavoreixin la intensificació dels fronts d'aquest carrer, que connecta la carretera N-150 (futura avinguda) amb el carrer Can Cuiàs i els accessos als barris residencials.

#### Espai d'oportunitat entre infraestructures

Com s'ha comentat anteriorment, les autovies C-58 i C-33 es van construir en forma de viaducte per damunt del polígon, afectant una de les primeres indústries però sense expropiar els sòls (únicament es va expropiar l'espai que ocupen els pilars). El PGM va recollir el traçat de les autovies esmentades, qualificant els sòls de l'entorn com a protecció de sistemes (clau 9). Aquesta situació urbanística no afavoreix la regeneració de les activitats, per la qual cosa aquest àmbit té un marcat caràcter suburbà que genera percepció d'inseguretat i dificulta les connexions cíviques entre el polígon de Can Cuiàs i els barris de Can Sant Joan i Vallbona a través de l'antiga carretera de Sabadell.



Imatge de l'estat actual i proposta indicativa de l'avinguda metropolitana (cruïlla amb la C-17)

Per capgirar aquesta situació, la MPGM proposa delimitar un sector de pla de millora urbana (PMU Ròtula) que permeti ordenar i transformar els sòls, admetent noves activitats terciàries que aprofitin la visibilitat que tenen els terrenys des de les autovies i generin activitat en els fronts de la carretera N-150 i l'antiga carretera de Sabadell. Així mateix, es proposa establir una superfície mínima qualificada com a sistema de parcs i jardins urbans (clau 6b) i equipaments (clau 7b) que permeti: millorar la connexió ecològica entre el torrent de Tapioles i el turó de Montcada; possibilitar la implantació d'una bassa de laminació que resolgui les problemàtiques

d'inundació aigües avall; i permetre la implantació d'horts urbans i altres equipaments que reforcin les continuïtats entre el polígon de Can Cuiàs i els barris de Can Sant Joan i Vallbona (que és també una connexió entre el riu Besòs i la Serra de Collserola).



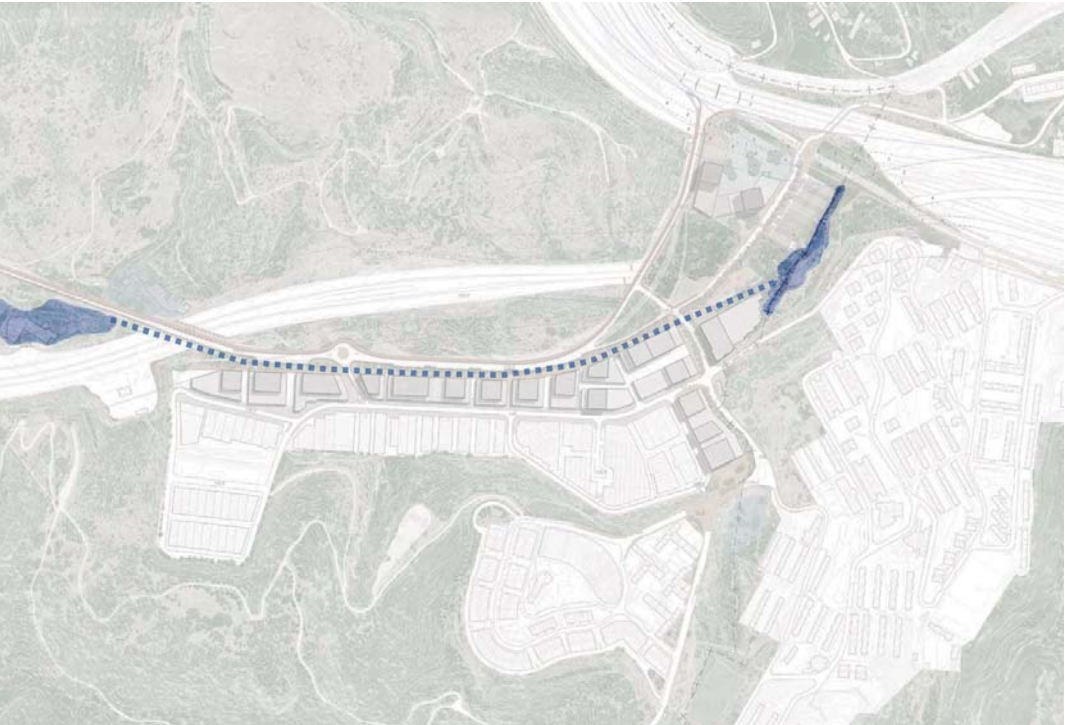
Imatge de l'estat actual i proposta indicativa de la carretera de Sabadell (viaducte de la C-58)

#### Risc d'inundació

Segons el Document ambiental estratègic de la MPGM, els terrenys del polígon industrial tenen cert risc d'inundació, com a conseqüència de la implantació del polígon damunt l'antiga llera del torrent de Tapioles i atès que la canalització realitzada als anys 70 és insuficient d'acord amb les previsions i els requisits de la normativa actual.

La MPGM possibilita la resolució d'aquesta problemàtica mitjançant la construcció d'una bassa de laminació aigües amunt del polígon (dins del Parc Natural de la Serra de Collserola) i la construcció d'un col·lector sota la futura avinguda metropolitana, aprofitant el desnivell entre el polígon i la carretera N-150. Així mateix, per disminuir el risc d'inundació aigües avall (barri de

Vallbona) la MPGM possibilita la construcció d'una bassa de laminació a l'entorn dels viaductes de la C-58 i la C-33.

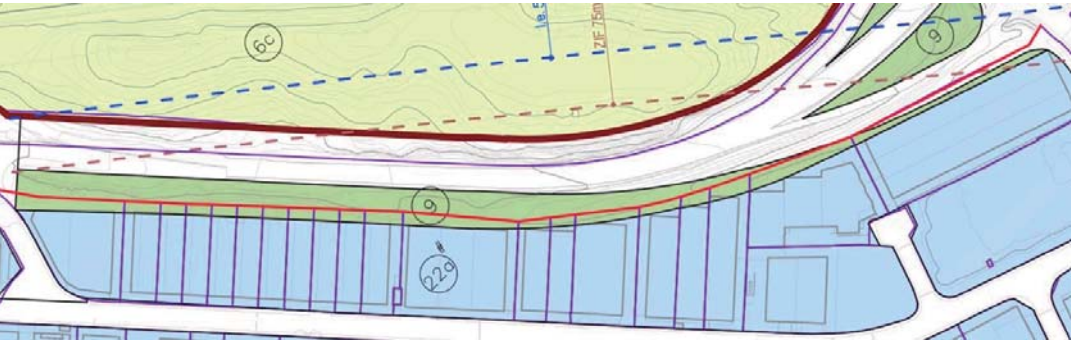


Imatge del nou col·lector proposat i les possibles ubicacions de basses de laminació dins i fora de la MPGM

Ajustos a la realitat física i jurídica

Finalment, la MPGM proposa resoldre els desajustos de les qualificacions urbanístiques respecte a la realitat física i jurídica següents:

1\_ Alineació de la futura avinguda metropolitana: El PGM va preveure una reserva de sòl de protecció de sistemes (clau 9) entre la carretera N-150 i la zona industrial que inclou els 4 metres d'espai lliure privat corresponents a la separació a llindars que el planejament anterior establia per a la zona industrial. Puntualment, aquesta reserva afecta també algunes edificacions. Per resoldre aquesta situació, la MPGM proposa ajustar l'alineació de la futura avinguda metropolitana al límit real de les parcel·les i qualificar com a xarxa viària la resta de sòls de la franja actualment qualificada com a protecció de sistemes.



Proposta de límit de qualificació (vermell) sobre el planejament vigent

2\_ Afectació nau de Famosa: Actualment aquesta nau es troba en situació de fora d'ordenació atès que està qualificada parcialment com a protecció de sistemes (clau 9). La MPGM proposa reconèixer i possibilitar la rehabilitació de la nau amb la qualificació com a zona industrial de Can Cuiàs (clau 22cc). Així mateix, es proposa mantenir en clau de protecció de sistemes els perímetres de la finca, per on passen els torrents de Tapioles i del Bosc.



Qualificació vigent i proposada a la nau de Famosa

3\_ Instal·lacions de serveis tècnics existents: En el front sud-est del carrer de les Agudes s'hi ubica una estació del cycle de l'aigua en funcionament que el planejament vigent qualifica com a parc forestal de repoblació (clau 28) en sòl urbà. Es proposa qualificar els terrenys com a serveis tècnics (clau 4) d'acord amb la realitat existent.



Qualificació vigent i proposada a les instal·lacions de serveis tècnics existents

4\_ Resta de sòls de zona de titularitat municipal: En paral·lel al carrer de la Circumval·lació hi ha una resta de terrenys de zona sense edificabilitat (clau 18) i que són titularitat de l'Ajuntament de Montcada i Reixac. En coherència amb les seves característiques topogràfiques i les qualificacions de l'entorn, es proposa qualificar els terrenys com a sistema de parcs i jardins urbans (clau 6b).



Qualificació vigent i proposada a la resta de sòls de zona de titularitat municipal

5\_ Sistema viari i ferroviari: Els enllaços executats entre la N-150 i la C-17 i les connexions amb el barri de Vallbona no es corresponen amb les previsions del planejament vigent, per la qual cosa la MPGM proposa actualitzar les qualificacions de sistema viari i protecció de sistemes. Així mateix, es proposa actualitzar també les qualificacions de la xarxa ferroviària.



Qualificació vigent i proposada a la zona dels enllaços viaris i el ferrocarril

Espais lliures, equipaments i aprofitament urbanístic

La MPGM preveu un increment del sistema d'espais lliures de 2.597 metres quadrats, que és el resultat de preveure la nova plaça d'accés i referència al polígon industrial i els barris de Can Cuiàs Residencial i Ciutat Meridiana, així com dels ajustos a l'entorn de la nau Famosa i l'estació del cycle d'aigua existent.

D'altra banda, en l'àmbit del PMU Ròtula es preveu una reserva mínima de sòl per a zones verdes i equipaments de 13.500 metres quadrats (33% de l'àmbit) que permetrà la implantació d'un parc equipat amb horts urbans i una bassa de laminació que ajudarà a reduir el risc d'inundació. Aquestes reserves són molt superiors a les mínimes establertes per la legislació urbanística per les modificacions que comporten una transformació global dels usos (1.875 metres quadrats pels 25.000 metres quadrats de sostre previstos) però necessàries per respondre als objectius de la Modificació.

Respecte del sostre edificable, es proposa mantenir el potencial del planejament vigent, equivalent a una edificabilitat neta de 2 metres quadrats de sostre per cada metre quadrat de sòl (únicament es modifiquen els usos admesos). Així mateix, al sector PMU Ròtula es preveu un màxim de 25.000 metres quadrats de sostre terciari de nova implantació.

Així doncs, la MPGM comporta un increment mínim de les reserves d'espais lliures i equipaments d'uns 16.000 metres quadrats i suposa un increment màxim de 25.000 metres quadrats de sostre d'activitat econòmica i serveis per a la ciutadania.

| RESUM SOSTRE EDIFICABLE |                     |             |               |             |
|-------------------------|---------------------|-------------|---------------|-------------|
|                         |                     | vigent (m2) | proposta (m2) | balanç (m2) |
| 22a*                    | industrial          | 261.092     | 144.194       | -116.898    |
| 22cc                    | industrial-terciari | 0           | 101.166       | 101.166     |
| 18T                     | terciari            | 0           | 15.732        | 15.732      |
| PMU Ròtula              | terciari            | 0           | 25.000        | 25.000      |
| Total sostre edificable |                     | 261.092     | 286.092       | 25.000      |

Quadre comparatiu del sostre vigent i proposat