



Entesa per Sabadell

Al·legacions d'Entesa per Sabadell a la Modificació puntual del Pla General municipal a la illa formada pels carrers Convent - Vilarrúbies - Soledat - Sant Honorat (MPG-140)

Isidre Soler Clarena, major d'edat, amb DNI 39016946E, en nom i representació d'**Entesa per Sabadell** en qualitat de secretari general, amb seu social al carrer d'Advocat Cirera, 8 - 1r pis, porta 13, 08201 de Sabadell

EXPOSA,

Que el Ple de l'Ajuntament de Sabadell, en sessió ordinària de 22 de juny de 2026, va adoptar entre altres acords el d'aprovar inicialment la *Modificació puntual del Pla General municipal a la illa formada pels carrers Convent - Vilarrúbies - Soledat - Sant Honorat (MPG-140)* i sotmetre'l a informació pública pel termini d'un mes, per tal que s'hi puguin presentar les al·legacions que es considerin pertinents.

Que l'edecte corresponent va ser publicat en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona del dia 07.07.2026.

Que una vegada estudiada la documentació presenta les consideracions i al·legacions següents:

CONSIDERACIONS

Aquesta nova modificació del Pla General urbanístic està promoguda a instàncies del propietari majoritari dels terrenys, Nueva Sede SL, i **té com a objectiu modificar els paràmetres urbanístics vigents** amb la finalitat de rebaixar els costos de construcció d'un aparcament de vehicles privat de rotació.

Es tracta d'una operació d'urbanisme a demanda, d'**urbanisme a la carta**, en la que l'administració pública s'avé a modificar les normes urbanístiques generals, d'obligat compliment per a tothom, per afavorir a determinats privats. Se'ns escapa el criteri per a discriminar a qui s'afavoreix i a qui no i quin criteri se seguirà si un altre propietari o promotor demana un canvi de la normativa urbanística vigent per a satisfer els seus interessos.

D'altra banda qüestionem l'oportunitat de construir a dia d'avui un aparcament privat de rotació en aquest indret. Tot i que la proposta de construir un aparcament en aquest espai derivi del PGMOS, cal tenir en compte que aquest es va redactar fa 33 anys, l'any 1993, en un context social i ambiental on tota la problemàtica generada pel trànsit de vehicles, amb un augment desmesurat de la contaminació atmosfèrica i les afectacions per a la salut pública, no eren tan evidents ni tant greus.

La mala qualitat de l'aire i la contaminació atmosfèrica generada pel trànsit de vehicles és avui en dia un dels principals problemes de la nostra societat. Segons l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal) cada any moren de manera prematura més de 3.700 persones a l'Àrea Metropolitana de Barcelona degut a malalties relacionades amb la contaminació. Sabadell, és una de les ciutats de l'àmbit metropolità amb uns índex de contaminació més elevats i es calcula que moren prematurament unes **300 persones a l'any** per malalties relacionades amb la contaminació atmosfèrica.

Per aquest motiu el Tribunal de Justícia de la Unió Europea va sancionar l'any 2022 l'Estat Espanyol per la contaminació de l'aire a Barcelona i al Vallès, a més d'altres municipis, després de la demanda de la Comissió Europea per *violar de manera "sistemàtica i continuada" els límits legals de qualitat de l'aire i per no haver pres les mesures adequades per corregir aquesta situació.*

La construcció d'un nou aparcament de vehicles al centre de la ciutat vulnera i és contrària tots els plantejaments i a la legislació que obliga a un canvi modal de la mobilitat basada en el vehicle privat cap a models sostenibles de zero emissions. La *Directiva Europea 2024/2881 sobre la qualitat de l'aire ambient*; La *Llei estatal 9-2025 sobre mobilitat sostenible*; el *Pla de qualitat de l'aire horitzó 2027* de la Generalitat; el *Pla de Mobilitat Sostenible de Sabadell*, PMUS; el *Pla Sabadell Aire Net 2030*, a més de les nombroses recomanacions i advertències científiques, que obliguen a deixar d'afavorir el vehicle privat en la mobilitat urbana i apostar pel transport col·lectiu i la mobilitat sostenible i activa.

En concret, el PMUS 2023-2028, en la seva fitxa AP-58 del Programa d'actuacions, esmenta que la majoria de l'actual oferta d'estacionament soterrat, tant públics com privats, es situen al centre i que aquesta ubicació genera també trànsit dels vehicles forans que accedeixen a la zona. I planteja una estratègia adreçada a reduir el trànsit i l'oferta de l'aparcament al Centre per millorar la qualitat ambiental i prioritzar la mobilitat sostenible i activa.

Promoure la construcció d'aquest gran aparcament de vehicles al centre de la ciutat afavorirà encara més l'ús del vehicle privat i l'increment de la mobilitat no sostenible, l'augment de les emissions de contaminants i empitjorarà la salut pública, especialment la dels veïns dels habitatges que donen a l'interior de l'illa. En definitiva, entra en contradicció amb les polítiques ambientals i de mobilitat sostenible que calen implantar sense cap mena de dilació.

Finalment, la proposta no va acompanyada de cap tipus d'estudi que justifiqui la necessitat i la viabilitat d'un nou aparcament de vehicles de rotació al Centre de la ciutat.

AL·LEGACIONS

1 – A la vulneració de la condició d'espai no edificable del pati d'illa

L'àmbit territorial objecte de la modificació del planejament urbanístic està qualificat pel vigent Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell, PGMOS, de Zona residencial de nucli antic i preeixample (clau 1.1).

Per aquest tipus de qualificació urbanística les Normes Urbanístiques del PGMOS en el seu article 345 *Condicions de l'edificació*, determina que el pati d'illa **és sòl lliure d'edificació**. Únicament permet una edificació complementaria (un cobert) de 4 metres de profunditat adossat al cos principal o al fons del pati.

En conseqüència **no està permès elevar tot el volum construït pel nou aparcament 1 metre** per damunt de la rasant del carrer, en aquest cas del carrer Convent, tal i com planteja la MPG-140.

Es tracta doncs d'una vulneració de la normativa urbanística vigent, la qual es pretén justificar degut a la *rigidesa de la regulació actual de l'àmbit* ("rigidesa" d'obligat compliment, no discrecional) i per *optimitzar tècnicament la construcció de l'aparcament* (abaratar els costos de construcció) tal i com indica la pròpia Memòria de la MPG-140.

En aquest sentit cal tenir present que la MPG-38, vigent, en el punt 2.3.3 *El sostre d'aprofitament privat i d'ordenació volumètrica* de la seva Memòria, determina: *Així, la modificació de Pla no augmenta el sostre de potencial residencial (1.008 m²) que determina el planejament vigent i sostreu el sostre sobre rasant destinat a aparcament de vehicles donat que aquest s'executarà exclusivament en soterrani.*

Si es construís 1m. per damunt de la rasant, a més de constituir una il·legalitat, **aquest volum hauria de computar** com edificat, en detriment del residencial.

Al·legació 1.

Que es **desestimi la proposta de construir l'aparcament 1 metre per damunt de la rasant** corresponent del carrer, vulnerant la condició de **no edificable** del pati d'illa tal i com obliguen les NNUU del PGMOS i que es condicioni la seva possible construcció a ser **soterrat en la seva totalitat**.

2 – Al canvi del sistema d'ordenació de l'aparcament a volumetria específica

La MPG-140, en el seu apartat "3.5 Descripció i justificació de la modificació proposada" planteja: *El planejament vigent per la zona residencial en nucli antic i preeixample (clau 1-1) i els paràmetres reguladors del sistema d'ordenació per alineació defineixen que la planta soterrània és la que es situa per sota la que té condició de planta baixa, però les dimensions de l'illa requereixen d'una limitació específica de la seva cota. Per aquest motiu, es proposa adoptar el paràmetre de definició de la planta soterrània del sistema d'ordenació per volumetria específica.*

Sense cap altra justificació, es proposa un canvi del sistema d'ordenació de l'àmbit de l'aparcament de zona residencial en nucli antic i preeixample (clau 1-1) que li correspon per la de zona residencial **volumetria específica**, amb la finalitat de "justificar" que l'aparcament estigui semisoterrat, sobresortint **1 metre** per damunt de la rasant corresponent, vulnerant la condició de **no edificable** del pati d'illa per tal d'*optimitzar tècnicament la construcció de l'aparcament* (abaratir els costos de construcció) tal i com reconeix la Memòria de la MPG.

La classificació dels sistemes d'ordenació estan definits pel PGMOS ((Títol III, Capítol primer) i la seva definició en cas cap pot ser discrecional, parcial ni interessada.

L'art. 79 - Classificació dels sistemes d'ordenació (NB) de les NNU del PGMOS determina: *L'ordenació física de les edificacions, es farà segons uns models establerts que relacionin tots els paràmetres per tal de definir l'envoltant màxima de l'edificació permesa.*

D'altra banda ordenar una edificació en base el sistema d'ordenació per volumetria específica requeriria un Pla Especial o un Estudi de Detall.

Al·legació 2.

Que es **desestimi el canvi** del sistema d'ordenació de l'àmbit de l'aparcament al de zona residencial de **volumetria específica** i que es mantingui el de nucli antic i preeixample (clau 1-1) que li correspon.

3 – A la manca de garanties del compliment del conveni C-109

Com a conseqüència de la controvèrsia generada l'any 2004 en aquest mateix àmbit, amb la proposta de la MPG-23 i que finalment va ser anul·lada, el 19 d'octubre de 2005 es va signar el **conveni C-109** entre l'Ajuntament i la propietat, el qual va ser aprovat pel Ple municipal en sessió del 29 de març de 2006.

Aquest conveni va acordar la tramitació d'una nova modificació del Pla general que va donar lloc a la MPG-38, aprovada definitivament el 10 de juliol de 2007 i és plenament vigent.

Un dels acords d'aquest conveni, i que la MPG-38 va consolidar, va ser: *Sostreure la qualificació urbanística de **sistema viari (clau a-1)**, que travessa l'illa des del carrer de Sant Honorat fins el carrer de Vilarrúbies.*

L'eliminació del sistema viari a.1 va comportar a la propietat una disminució de les càrregues urbanístiques de cessió i urbanització d'aquest vial i, en conseqüència, la propietat es va obligar *a contribuir amb **la quantitat de 297.830 €**, per a l'execució d'obra pública assenyalant-se per a dit moment que la seva contribució es destinarà, en principi, a la urbanització de la Plaça Marcet.* Així com que: *La citada quantitat haurà de fer-se efectiva en el moment que l'Ajuntament ho requereixi* (acord Tercer del Conveni).

Com a resultat d'aquestes operacions la MPG-38, vigent, en el seu apartat "2.3.2 La unitat de gestió" exposa: *Com a conseqüència de no preveure's sistema viari, la modificació de Pla anul·la la unitat d'actuació UA-89 i per tant deixa sense efecte els sols continguts en aquesta operació urbanística.*

A la Memòria de la MPG-140 es fa referència a que el conveni C-109 ha prescrit, però no que fos anul·lat en el seu moment. En aquest sentit no hi ha cap referència ni document, ni en la Memòria de la MPG-140, ni en la documentació posada a exposició pública **que doni fe que es donés compliment dels acords del Conveni C-109**, concretament que es fes efectiva l'obligació de contribuir amb la quantitat econòmica esmentada i que, en conseqüència, l'anul·lació de la UA-89 i del seu contingut **sigui efectiva**.

Al·legació 3.

Que s'aporti la documentació corresponent que **doni fe del compliment dels acords del conveni C-109**, en concret que l'abonament de la quantitat econòmica acordada es va fer efectiu en el seu moment i, en conseqüència, l'anul·lació de la UA-89 és efectiva.

4 – A la manca d'acreditació de la prescripció del conveni C-109

La MPG-140 en l'apartat "2.7.2 Conveni C-109" afirma: *A data d'avui, el conveni està prescrit i amb ell, les seves obligacions. En aquest sentit, cal fer esment de la doctrina recaiguda en aquesta matèria; a l'article per a la Escuela de Estudios Notariales, amb ocasió del dictat de la Llei 40/2015 de les administracions públiques, queda suficientment clarificada la prescripció del conveni signat.*

Considerem que la prescripció d'un conveni **no queda en absolut acreditada**, simplement afirmant-ho, ni tampoc fent referència a un article d'opinió. Donada la transcendència de la seva validesa o no, és necessari donar-ne fe documentalment.

Al·legació 4.

Que s'aporti la documentació necessària que **doni fe de la prescripció del conveni C-109** tal i com s'afirma, i que s'indiqui quin és l'article de la Llei 40/2015 de les administracions públiques que clarifica suficientment la prescripció del conveni.

5 – A la inclusió de la finca del carrer Sant Honorat 25-29 a l'àmbit d'actuació

La MPG-140 inclou en el seu àmbit global d'actuació la finca del carrer de Sant Honorat 25-29. Aquesta finca està edificada amb un habitatge unifamiliar de construcció recent, en concret des de l'any 2013.

No es veu justificada la inclusió d'aquesta finca en el conjunt de l'àmbit, al ser la seva titularitat diferent a la de la resta de finques i al disposar d'un edifici residencial de nova construcció totalment consolidat.

Es dona la circumstància que la MPG-38, que és vigent, en el seu apartat "2.3.4 L'aparcament" indica que *s'obliga a constituir **una servitud de pas** en tot o en part de les finques situades als carrers de San Honorat i del Convent per a permetre els accessos que siguin necessaris a l'aparcament.*

Tot i que la MPG-140 opti per accedir al possible aparcament pel carrer de Vilarrúbies, sorprèn que no es faci cap referència al motiu pel qual es manté aquesta finca dins l'àmbit d'actuació i que tampoc es faci referència a que la servitud de pas provinent de la MPG-38 i del conveni C-109 **queda del tot invalidada** per estar edificada amb una nova construcció.

També cal tenir present que en el cas que el conveni C-109 en realitat fos vigent, la servitud de pas mantindria la vigència.

Al·legació 5.

Que es clarifiqui el motiu pel qual es manté la finca del carrer Sant Honorat, 25-29 dins l'àmbit d'actuació de la MPG-140 i es faci referència a que la servitud de pas per aquesta finca queda sense efecte.

6 – A la manca de definició de les superfícies de l'àmbit

Superfícies segons la MPG-140

	Memòria (pàg. 8)	Documentació gràfica (plànol 1.6)
Convent, 78	87,00	87,00
Convent, 80	99,00	99,00
Convent, 82	212,00	212,00
Convent, 84-86	3.223,00	3.223,00
Vilarrúbies. 26	591,00	591,00
Sant Honorat, 25-29	407,00	722,00
TOTAL	4.619,00 m²	4.934,00 m²

Els totals de les superfícies no coincideixen per la diferència atribuïda a la parcel·la del Carrer Sant Honorat 25-29 en el quadre de la Memòria i en la documentació gràfica.

Al·legació 6.

Que es clarifiqui en detall la superfícies reals de cada àmbit, així com relacionar les superfícies que atorga la MPG-38 vigent.

7 – A la manca d'un conveni urbanístic que garanteixi l'interès públic

Anteriorment s'ha exposat la manca de transparència sobre el Conveni urbanístic C-109, el qual determinava la compensació envers la ciutat per la disminució de les càrregues urbanístiques de cessió.

Aquest conveni C-109, que era una determinació específica de la UA-89, garantia l'interès públic en que tota modificació de planejament ha de prevaldre. La **pretesa prescripció** del Conveni C-109 deixa **en els llims quin és l'interès públic** real que ha de garantir la MPG-140 més enllà de l'interès privat, especialment per la proposta de realitzar l'aparcament en planta semisotterrada ocupant el pati interior d'illa no edificable, per estalviar-se els costos de construcció de dues plantes sotterrani que determina la normativa.

En aquest sentit és necessari la formalització d'un nou conveni urbanístic que determini l'interès privat i l'interès general que justifiqui una modificació del planejament urbanístic vigent i **les càrregues que es generen per l'estalvi de soterrar les plantes d'aparcament**. Conveni que requerirà el tràmit de publicitat, informació pública i aprovació.

Al·legació 7.

Que es formalitzi, tramiti i aprovi, prèviament a la MPG-140, un nou conveni urbanístic que reculli els conceptes següents:

- Justificació de l'interès general de la MPG-140.
- Distribució de beneficis privats i de les càrregues urbanístiques per l'estalvi de construir dues plantes sotterrani.
- El Pla d'etapes
- Règim d'explotació del l'aparcament.

8 – A la manca de transparència del nombre de places de turismes

El nombre mínim de vehicles que el planejament vigent, el PGMOS, contempla per ubicar a l'aparcament és de **160**, en **dues plantes sotterrani**. Així ho reconeix la MPG-140 (pàgina 22 de la Memòria).

La MPG-38, vigent, contempla el mateix nombre de vehicles (160) en dues plantes sotterrani.

El Conveni C-109, suposadament prescrit, també contempla el mateix nombre de vehicles.

Pel contrari la MPG-140 proposa ubicar-hi **140** vehicles, **12** motocicles i **60** bicicletes.

Cal tenir en compte que el planejament quan parla de places de vehicles es refereix a places per a turismes, **en cap cap a motocicles i menys a bicicletes**.

De les 140 places de turismes que la MPG-140 preveu 22 correspondrien als turismes dels habitatges del carrer Convent. Així doncs de 140 places en realitat serien **118**.

De 160 places que preveu el planejament vigent se n'acaben proposant 118, **42 places menys**.

Al·legació 8.

Que es clarifiqui el nombre exacte de places de turismes (ni motocicletes ni bicicletes) que la MPG-140 en realitat proposa ubicar en aquest suposat aparcament.

9 – A la indefinició de la superfície de l'espai destinat a aparcament

La MPG-140 indica que l'espai interior d'illa destinat a aparcament té una superfície de **4.204,53 m²** (*apartat 3.6 Quadre de superfícies* de la Memòria).

D'altra banda la informació gràfica indica una superfície de **3.223 m²** (plànol 1.6) si bé aquesta superfície de sòl no és neta degut a la superposició del sòl destinat a residencial.

S'observa que al sòl destinat a aparcament no inclou els **591 m²** de la parcel·la amb front al Carrer de Vilarrúbies, 26, la qual també es destina a aparcament.

Cal tenir present que el nombre de places d'aparcament de vehicles ve determinat per l'article 411, apartat 1, *Zona especial per a aparcament (clau 1.10)* **NB**, del vigent Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell, PGMOS, que diu:

La previsió mínima de places d'aparcament serà d'una plaça per a cada quinze metres quadrats (15 m²) o fracció de sòl que ocupi la parcel·la.

Al·legació 9.

Certificar quina és la superfície real del sòl destinat a aparcament, de manera escrita i gràfica

10 – A la proposta d'aparcament de 60 bicicletes

La MPG-140 planteja que en el suposat aparcament es preveu ubicar-hi un aparcament amb capacitat per a 60 bicicletes. **Un plantejament molt poc seriós.**

Les 60 bicicletes són un simple enunciat per intentar edulcorar el nyap del conjunt de la MPG-140. No hi ha cap estudi ni proposta que indiqui la conveniència d'ubicar un aparcament de bicicletes en aquest interior d'illa, ni la perspectiva que realment hi poguessin acabar aparcant 60 bicicletes en un indret en el que no hi ha cap centre, servei o infraestructura de mobilitat que generes tal demanda.

Aquest suposat aparcament de bicicletes no consta en cap documentació gràfica, ni es contempla per on s'hi accediria. Per acabar de fer incrèdula la proposta la Memòria indica que podria estar **ubicat a l'espai lliure a l'interior de l'illa** en el mateix espai on es proposa instal·lar plaques solars.

El despropòsit arriba al seu clímax en el Document Ambiental Estratègic, DAE, que **utilitza les 60 bicicletes com element de mitigació d'emissions** (com si els potencials usuaris de l'aparcament hi accedirien en bicicleta enlloc del turisme): *La incorporació de 60 places de bicicleta es considera una mesura favorable a la mobilitat sostenible i a la mitigació d'emissions, si bé el seu efecte compensatori es considera parcial respecte el conjunt d'emissions generades pel projecte.* (pàgina 84 del document)

Al·legació 10.

Que s'elimini la referència a les 60 places d'aparcament a la MPG-140 i al DAE, per manca de credibilitat, de viabilitat i de rigor professional de la proposta.

11 – A la manca d'una avaluació rigorosa de l'impacte ambiental

La MPG-140 en cap moment analitza i avalua l'impacte ambiental que ocasionaria un aparcament de rotació, amb més d'un centenar de turismes i motocicletes, que ventila a un pati interior d'illa envoltada d'habitatges. En aquest sentit no s'avaluen els efectes negatius per a la salut dels veïns generats per l'emissió de gasos contaminants provinents dels vehicles.

El Document Ambiental Estratègic, DAE, hauria de ser el document que avalués aquests efectes sobre la salut dins l'àmbit d'actuació i plantejés mesures concretes per evitar els efectes negatius, donés alternatives o valorés la seva oportunitat o no, però es tracta d'un document generalista adreçat a justificar la proposta de la MPG-140.

El DAE reconeix els efectes negatius per a la salut de les persones i el Canvi climàtic degut a les emissions de partícules en suspensió i de gasos contaminants generats pels vehicles. Es fa ressò de les obligacions en matèria de medi ambient atmosfèric emanades de les Directives europees sobre els quals *el planejament territorial i urbanístic sembla tenir major capacitat d'incidència* per:

- *Evitar, prevenir o reduir els efectes nocius per a la salut humana i pel medi ambient de la contaminació de l'aire.*
- *Mantenir una bona qualitat de l'aire ambient i millorar-la quan sigui necessari.*

(pàg. 12 del DAE)

Relaciona abastament tota la legislació, plans, protocols i compromisos per a la mitigació del canvi climàtic, la reducció de la contaminació atmosfèrica, lumínica i acústica, per a preservar la biodiversitat i per minimitzar la impermeabilització del sòl, entre altres objectius, però no planteja cap mesura concreta.

Reconeix que l'àmbit on es vol construir l'aparcament de rotació de turismes i motocicletes es troba en una àrea amb uns elevats nivells de contaminació i amb un impacte directe per a la salut de les persones, si bé conclou que estan dins els límits actualment tolerats que permet una mitjana anual de fins a 40 µg/m³ de NO₂.

Però no contempla que els límits permesos per l'any 2030, escenari on podria entrar en funcionament el suposat aparcament, el valor límit legal anual serà de **20 µg/m³** determinat per la normativa europea i de **10 µg/m³** valor límit recomanat per l'OMS.

També reconeix que una gran part de la població de Sabadell està exposada a nivells moderats de PM₁₀, amb una especial concentració en les zones més urbanitzades com l'àmbit d'estudi, fet que reforça **la necessitat de mesures per reduir les emissions i millorar la qualitat de l'aire en aquestes àrees**. (pàg. 50 del DAE).

El DAE però, no té en compte el *Pla Sabadell Aire Net 2030* que, en teoria, té com objectiu la millora de la salut pública en base la reducció de les emissions de contaminants, en una ciutat on la qualitat de l'aire és un dels principals dèficits i en la que, segons l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal), cada any moren unes 300 persones per malalties relacionades amb la contaminació atmosfèrica.

Tampoc té en consideració el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Sabadell 2023-2028, PMUS, el qual determina: *recentment, s'ha aprovat la Llei 7/2021 de Canvi Climàtic i Transició Energètica, que obliga a Sabadell a implantar una Zona de Baixes d'Emissions. D'acord amb aquesta llei, dins l'àmbit de les zones de baixes emissions s'hi aplicarà restriccions d'accés, circulació i estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i mitigar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, de conformitat amb la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions d'acord amb el que estableixi el Reglament general de vehicles vigent*. (pàg. 104 de la Memòria del PMUS).

Així doncs la construcció d'un nou aparcament de rotació en aquest àmbit faria augmentar encara més els nivells de contaminants a l'entorn, degut a l'increment de l'agitació de trànsit que generen aquest tipus d'infraestructures, afectant especialment als veïns, i entra en contradicció amb **els objectius, ineludibles**, d'avançar cap una mobilitat sostenible de zero emissions i la millora de la qualitat ambiental.

Al·legació 11.

Que s'aporti un estudi que avalui de manera rigorosa els nivells de contaminació que generaria un aparcament de les característiques que es proposa i els possibles efectes directes als veïns de l'interior de l'illa i que contempli les possibles mesures i alternatives que donin compliment a la legislació i mesures ambientals, i les alternatives adreçades a la protecció dels veïns, entre elles l'**alternativa 0**.

12 – A la manca de justificació d'un nou aparcament

Si bé la proposta d'un aparcament en aquest àmbit prové originàriament del PGMOS, amb una visió urbana i ambiental de fa més de 33 anys, avui en dia té menys justificació, tot i les alteracions que el planejament d'aquest àmbit ha anat sofrint al llarg de 20 anys.

Però la maca de justificació d'un nou aparcament de turismes i motocicletes, i en conseqüència de la MPG-140, ve avalada pel fet que no existeix cap pla específic municipal que plantegi la necessitat de construir-lo.

No es disposa d'un Pla Director d'Aparcaments actualitzat (l'existent d'abril de 2003 és del tot obsolet) que contempli la conveniència de construir aquest aparcament.

El *Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Sabadell 2023-2028, PMUS*, tampoc **no preveu cap actuació** adreçada a la implantació d'un aparcament de turismes i motocicletes en aquest indret. Pel contrari si que planteja *un sistema d'aparcaments dissuasius perimetrals per promoure la interconnectivitat amb altres modes de transport*.

D'altra banda la proposta de la MPG-140 no aporta cap informe sobre els aparcaments existents a l'àmbit del Centre de la ciutat, la seva ocupació i la conveniència d'incrementar l'oferta de places d'aparcaments. Les ocupacions dels aparcaments del Centre de la ciutat (Dr. Robert, Mercat Central, Fitisa, Dumo, Joisa i Imperial) en dies laborables indiquen una ocupació mitjana **màxima del 60%** en la franja horària de més demanda, de 11 a 12 del migdia.

Finalment, tampoc es contempla la bossa de **660 places d'aparcaments** soterrats al carrer de les Tres Creus, de **titularitat municipal** i buits des de fa anys. L'existència d'aquests 660 aparcaments mostren que és **del tot innecessari promoure més oferta de places** d'aparcament al mig del centre de la ciutat i dins l'àmbit de la ZBE.

Al·legació 12.

Que es desestimi la promoció d'un nou aparcament com proposa la MPG-140 per manca de justificació de la seva necessitat.

13 – A la arbitrietat de la modificació de planejament

La MPG-140, promoguda a instàncies del propietari majoritari dels terrenys, Nueva Sede SL, deixa palès que la proposta de modificar el planejament vigent no és altra que **disminuir els costos de construcció** de l'aparcament, en base la reducció del nombre de places i de construir-lo en planta **semisoterrani**, un metre per damunt de la rasant, enlloc d'una o dues plantes soterrani com obliga el planejament vigent. Així ho indica la seva Memòria en l'apartat *3.3 Objectius de la modificació*:

L'objectiu general de la present modificació és modificar el planejament vigent pel que fa als següents punts:

- *Traslladar l'accés a l'aparcament rotatiu al carrer Vilarrúbias, amb millors condicions d'amplada i visibilitat que el previst pel carrer del Convent. Aquest canvi permet una millor ordenació del trànsit, redueix les afectacions a veïns i vianants, i optimitza la distribució interna del soterrani.*

- **Optimitzar tècnicament la construcció de l'aparcament reduint l'exigència** del nombre mínim de places d'aparcament de turismes de 160 a 140, de manera que el projecte es pugui desenvolupar amb una única planta soterrani, d'acord amb la normativa vigent. La diferència de 20 places és substituïda per places d'aparcament de motocicletes i bicicletes, amb una major proporció.

És **preocupant, i a la vegada arriscat**, aquesta acceptació, tècnica i política, de considerar el planejament urbanístic vigent, i la seva normativa bàsica, com un element **interpretable**, a mercè de **l'arbitrarietat**, i per tant adaptable a determinats interessos particulars.

Cal tenir present que la interpretació arbitrària d'una norma urbanística i la seva translació, segons conveniència i **de forma desigual entre els ciutadans**, pot ser considerada una desviació de poder amb conseqüències jurídiques.

Al·legació 13.

Desestimar la proposta de la MPG-140 en els termes que es planteja per arbitrària, per estar plantejada al marge de l'interès general que ha de prevaldre en tota modificació de planejament, pels efectes negatius ambientals i veïnals, per la manca de justificació i per la resta de dèficits exposats.

Per tot això **SOL·LICITO** que es tinguin per presentades aquestes al·legacions a la *Modificació puntual del Pla General municipal a la illa formada pels carrers Convent - Vilarrúbies - Soledat - Sant Honorat (MPG-140)* que siguin tingudes en consideració i ens sigui notificada la seva resolució.



Isidre Soler Clarena
Entesa per Sabadell

Sabadell, 4 de setembre de 2026