



MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL, RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR, AL TERME MUNICIPAL DE PALAFRUGELL.

SETEMBRE 2020



Mod.9POUMAvMar

MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL, RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR, AL TERME MUNICIPAL DE PALAFRUGELL.

<u>ÍNDEX DE DOCUMENTS</u>	<u>Pàgina</u>
<u>MEMÒRIA</u>	
1. ANTECEDENTS I OBJECTE	5
2. ÀMBIT D'INTERVENCIÓ	6
3. PLANEJAMENT VIGENT	7
4. MARC URBANÍSTIC I LEGAL	15
4.1 Règim jurídic aplicable	
4.2 Justificació del desenvolupament urbanístic sostenible	
4.3 Justificació de les necessitats i conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents	
4.4 Memòria ambiental	
4.5 Avaluació mobilitat generada	
5. INICIACIÓ, FORMULACIÓ I TRAMITACIÓ	17
5.1 Iniciació	
5.2 Formulació i tramitació	
5.3 Suspensió de llicències i tramitacions	
6. PROPOSTA DE LA MODIFICACIÓ	20
7. AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA	21
7.1 Agenda d'execució i Pla d'etapes	
7.2 Sistema d'actuació	
7.3 Avaluació econòmica i financera	
7.4 Informe de sostenibilitat econòmica	
8. NORMATIVA	23
9. DOCUMENT COMPRESIU	24



PLÀNOLS

I.1 – Situació	1/10.000
I.2 – Emplaçament	1/5.000
I.3 – Ortofoto	1/5.000
I.4 – Planejament vigent	1/5.000
I.5 – Planejament vigent. Unitats de paisatge	1/5.000
I.6.1 – Estructura de la propietat	1/2.500
I.6.2 – Estructura de la propietat	1/2.500
O.1 – Proposta d'ordenació	1/5.000
O.2.a – Proposta d'ordenació	1/2.500
O.2.b – Proposta d'ordenació	1/2.500
S – Suspensió de llicències	1/5.000

ANNEXES

A. Documentació del projecte de formació de pista-bici.

B. Resolució de la OTAAA de Girona.

Jordi Font Bel
Arquitecte Municipal

Palafrugell, en la data de la corresponent signatura electrònica



MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL, RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR, AL TERME MUNICIPAL DE PALAFRUGELL.

MEMÒRIA

1. ANTECEDENTS I OBJECTE

Els terrenys situats entre el nucli urbà de Palafrugell i els nuclis urbans de Calella i Llafranc, constitueixen una superfície de terreny de quasi bé tres quilòmetres de llargada, que es troba majoritàriament en el seu estat natural, tot i que des de l'execució de l'anomenada Avinguda del Mar, ha estat objecte de multitud de propostes d'intervenció urbanística.

Als efectes de controlar possibles intervencions urbanístiques, tot i la seva qualificació de sòl no urbanitzable des del Pla General de l'any 1983, es va promoure i aprovar el Pla Especial de l'Avinguda del Mar, que contemplava una sèrie de possibles intervencions en els terrenys a banda i banda d'aquest viari.

Alhora, també contemplava que una franja de 30 metres, mesurada des de l'eix del viari, passés a ser cedida gratuïtament per una part, per garantir una imatge lliure d'intervencions i d'accessos d'aquest viari i, per l'altra, disposar d'uns terrenys que possibilitin un eix paisatgístic amb la implantació d'un carril per a bicicletes i d'un passeig de vianants amb arbrat i amb espais de lleure i descans.

Producte d'aquesta normativa, es varen cedir unes franges de terrenys que consten en el projecte d'obres que s'adjunta.

Aquest Pla Especial de l'Avinguda del Mar, finalment, va ser anul·lat per una sentència judicial i, per tant, el control i preservació d'aquests terrenys i les seves propostes paisatgístiques s'havien de resoldre amb altres mesures i, en aquest sentit, el POUM vigent contempla la delimitació d'un àmbit de Pla Especial Urbanístic.

En aquest interval s'han fet intervencions en el sistema viari per reduir la potència d'aquesta infraestructura viària, introduint mesures de suavització com són dos giratoris que, a més a més de donar seguretat als accessos, reduïssin la velocitat dels vehicles, i també d'una mitjana amb jardineria.

També es va fer una intervenció a la vorera sud, amb la incorporació d'unes balises d'enllumenat.

Amb la voluntat de seguir amb el conjunt d'intervencions de millora del sistema viari, prioritzant l'ús de vianants i de carril per a bicicletes, i que poguessin enllaçar amb altres recorreguts del municipi i fora del mateix, com és la Via Verda que va fins a Palamós, es va redactar el Projecte de formació de pista bici entre Palafrugell i Llafranc, que disposa d'una subvenció del FEDER per possibilitar el seu finançament.

Si bé el planejament vigent estableix la delimitació del PEU 1, Pla Especial Urbanístic de l'Avinguda del Mar, no consta que estigui delimitat correctament el sistema viari pel



que cal definir-lo mitjançant aquesta modificació del planejament general, proposant mantenir els criteris de l'anterior Pla Especial de l'Avinguda del Mar, però en funció de l'informe dels Serveis Territorials a Girona del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, es redueix la franja de 30 metres a 24 metres, mesurats des de l'eix del viari actual.

Ara bé, no sembla necessari que aquesta mesura s'hagi d'aplicar a les dues bandes i, per tant, només s'aplica a la vorera sud, i tampoc es considera necessari que s'afecti a les construccions existents de la propietat del final de l'Avinguda a prop de Calella on s'hi fa una activitat de submarinisme, i per tant en la part més propera a aquestes construccions, la franja s'estreny, tot mantenint la afectació del POUM de sistema viari, que ja permet el pas del carril bici.

Per tant, l'objecte de la present modificació és de la qualificar de Sistema viari una franja de terrenys paral·lela a l'Avinguda del Mar, que possibiliti la implantació d'un eix paisatgístic que incorpori un carril per a bicicletes.

2. ÀMBIT D'INTERVENCIÓ

L'àmbit d'intervenció queda definit en els plànols d'informació i d'ordenació, i consisteix en una franja paral·lela al sistema viari SX2 de l'Avinguda del Mar, entre aquest sistema viari i la distància a 24 metres des de l'eix d'aquest sistema viari. Aquesta franja, que va des del giratori d'accés al nucli urbà de Palafrugell fins al giratori d'accés als càmpings existents, confiant amb el nucli urbà de Calella i Llafranc, i té una superfície de 26.635,4 m².

L'àmbit de la modificació engloba les següents finques:

Finca amb referència cadastral núm.	Superfície
17124A00500001	1.038,2 m ²
17124A00500002	874,1 m ²
17124A00500003	402,2 m ²
17124A00500004	614,7 m ²
17124A00500005	2.105,1 m ²
17124A00500006	1.394,7 m ²
17124A00509014	78,9 m ²
17124A00500012	3.194,9 m ²
17124A00500114	1.351,0 m ²
17124A00500031	90,0 m ²
17124A00500117	1.237,8 m ²
17124A00500116	1.295,2 m ²
17124A00500032	2.504,7 m ²
17124A00500122	2.270,6 m ²
17124A00500033	576,8 m ²
17124A00500034	1.429,3 m ²
17124A00500107	520,0 m ²
17124A00500108	3.078,8 m ²
17124A00500111	1.642,4 m ²
17124A00500112	328,0 m ²
17124A00500113	608,2 m ²

3. PLANEJAMENT VIGENT

Els terrenys estan inclosos en el PEU Avinguda del Mar, regulat per l'article 213 de les Normes Urbanístiques del POUM, que estableix el següent:

article 213. Plans especials en sòl no urbanitzables previstos.

1. Independentment de la possibilitat de desenvolupar plans especials en sòl no urbanitzable, d'acord amb les finalitats descrites a l'article anterior d'aquestes Normes urbanístiques, aquest Pla estableix la necessitat de la tramitació de diferents plans especials i en defineix quin és l'àmbit, els objectius i quins són els paràmetres que, com a mínim, es regulen.

2. Aquests sectors de desenvolupament en sòl no urbanitzable són:

- PEU 1 Pla especial urbanístic de l'Autovia del Mar
- PEU 2 Pla especial urbanístic de la façana sud del nucli de Palafrugell
- PEU 3 Pla especial urbanístic del Far de Sant Sebastià
- PEU 4 Pla especial urbanístic de l'entorn de la deixalleria

- PEU 1 Pla especial urbanístic de l'Autovia del Mar

1. Àmbit:

Contempla les finques que hi ha a banda i banda de l'autovia, i queda reflectit de forma precisa ens els plànols.

2. Objectius:

El Pla especial establirà els usos permesos, amb la voluntat de protegir activament aquest sòl d'algunes activitats, com són les ramaderes i de construccions, com són les naus agrícoles pròpies del sòl no urbanitzable que tenen la possibilitat de ser implantades en altres zones del municipi i que, en aquest espai, no seria el més adient si es pretén conservar i millorar paisatgísticament com un espai de qualitat.

Establirà directrius d'ordenació dels usos del sòl: definir el sistema d'equipaments necessaris per al reforçament dels valors ambientals, turístics, culturals, patrimonials, educatius i de lleure (àrees de recepció, informació i acolliment, àrees de pícnic i serveis complementaris, equipaments per a l'educació culturals i ambiental, zones esportives, d'aparcament).

Establirà la regulació dels usos admissibles o incompatibles; les actuacions permeses i prohibides; els paràmetres edificatoris d'obligat compliment i altres determinacions establertes a l'article 93 del RLU.

L'ordenació final ha de permetre la pacífica inserció dels usos dominants (turístics, esportius i culturals), amb usos minoritaris però compatibles (equipaments que ocupin les construccions existents, i la implantació o ampliació de càmpings, en equilibri entre els espais públics i els privats.

3. Condicions d'ordenació, d'edificació i ús:

El pla especial establirà l'estructura dels sistemes urbanístics de sòl públic necessària per a la consecució dels objectius definits en el apartat 2 d'aquest article.

D'acord amb l'informe de la Diputació, els accessos directes des de l'Avinguda del Mar no són autoritzables.

4. Sistema d'actuació:

Cooperació.

5. Règim transitori fins la redacció del pla especial:

Fins que no es redacti el pla especial, a les activitats existents implantades legalment se'ls aplicarà el regim d'ús disconforme i no s'admetran transformacions ni noves implantacions fins a l'aprovació del pla especial.

Els terrenys afectats per aquesta modificació puntual del POUM tenen les següents qualificacions urbanístiques:

Qualificació vigent POUM	Superfície total	Normativa POUM
Clau N2PTa. Protecció Territorial.	11.698,0 m ²	Article 209
SH.	54,3 m ²	Sistema
SX4.	78,9 m ²	Sistema
N4. Activitat Autoritzada	1.327,8 m ²	Article 211
Clau N3C3a	8.596,5 m ²	Article 211
Clau N3C3f	3.078,8 m ²	Article 211
Clau N3CEf	2.578,5 m ²	Article 211

A continuació es transcriuen íntegrament els articles 209, 210 i 211 de les Normes urbanístiques del POUM:

article 209. Protecció. Clau N2.

Comprèn els terrenys del sòl no urbanitzable que no tenen una protecció específica per un planejament territorial o sectorial i que es considera que cal també protegir , amb les següents finalitats:

- a) Evitar la transformació i la degradació d'aquells terrenys no urbanitzats que reuneixen especials qualitats com espais naturals, productius o culturals.*
- b) Assegurar les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat i la salut dels ecosistemes.*
- c) Preservar aquells terrenys necessaris per al cicle hidrològic.*
- d) Dotar de sentit morfològic i territorial a les delimitacions dels sòls integrants del sistema d'espais oberts.*

El POUM, distingeix dues àrees de sòl subjectes a protecció:

- Àrea de protecció territorial PT
- Àrea de protecció especial PE



En funció de si es tracta d'espai agrícola o forestal s'acompanya de l'epígraf a) o f), respectivament.

Règim dels usos i edificacions existents en espais qualificats de PROTECCIÓ clau N2

Les edificacions legalment implantades que s'ajustin als supòsits d'usos permesos en sòl no urbanitzable es poden mantenir i ampliar si es compleixen els requisits del present POUM a què estiguin subjectes

Les edificacions legalment implantades que no s'ajustin als supòsits d'usos permesos per la Llei d'urbanisme i que, per tant, actualment no serien autoritzables, es podran mantenir, però només es podran autoritzar ampliacions quan es justifiqui que aquestes representen una adaptació a normatives d'habitabilitat, d'accessibilitat o de millora energètica. Quan siguin admès les ampliacions, aquestes no podran superar un 10% de la superfície construïda ni del volum edificat existents.

Les edificacions o usos existents implantats il·legalment pels quals hagi prescrit l'acció de reposició, executaran les actuacions necessàries que dicti l'Ajuntament de Palafrugell per tal de minimitzar els impactes que produeixin. Aquestes edificacions restaran en situació de fora d'ordenació. No s'admetran ampliacions d'aquestes edificacions ni intensificació, substitució o transmissió de les activitats.

Amb l'objectiu de recuperar la integritat formal del territori rural, l'Ajuntament de Palafrugell adoptarà mesures per al desmuntatge o enderroc de les construccions no catalogades destinades a activitats subjectes a autorització ambiental quan aquestes cessin definitivament. S'entendrà que una activitat ha cessat definitivament quan es produeix un període d'inactivitat superior a un any.

En els sòls de protecció especial no són admeses les activitats d'extracció i/o tractament de recursos minerals.

A més de la regulació que, amb caràcter general, s'estableixen per al sòl de protecció – cèl·lules de paisatge –, aquest POUM estableix regulacions específiques referides a les unitats de paisatge – paratges – que requereixen d'aquestes determinacions més particularitzades i que les presents Normes regulen.

N2 PT PROTECCIÓ TERRITORIAL

S'inclouen en aquesta classe aquells sòls que, per la topografia, risc, localització o proximitat a infraestructures no són adequats per al desenvolupament urbà, així com aquells que, pels valors agrícoles, forestals o hidrogràfics, han de conservar la seva funció i estructura actual.

El sòl no urbanitzable de protecció territorial restarà subjecte a les limitacions que estableix l'article 47 del TRLU i a les que es derivin de les determinacions pròpies del POUM.

Amb relació a les actuacions en sòl no urbanitzable que es poden autoritzar a l'empara del punt 4 de l'article 47 del TRLU, la seva autorització en aquest sòl de protecció territorial podrà ser denegada si hi ha alternatives raonables de localització en sòl no protegit específicament.

En tot cas, les actuacions en sòl de protecció territorial que es realitzin a l'empara del que permeten autoritzar els punts 4 i 6 de l'article 47 del TRLU, hauran de complir les condicions que el POUM assenyala per a garantir-ne la integració en el paisatge.

No s'admeten en els sòls de protecció territorial les noves edificacions destinades a instal·lacions ramaderes intensives limitant-se a aquelles corresponents als Annexes II i III de la Llei 29/2009, de 4 de desembre, de Prevenció i control ambiental de les activitats.



Les noves infraestructures i la millora de les existents que s'hagin d'ubicar en aquestes àrees de sòl protegit mantindran criteris de correcta integració en la topografia i el paisatge existent, si bé les transformacions d'aquests seran admissibles amb un marge més ampli que per als sòls de protecció especial en funció dels requeriments tècnics de la infraestructura ajustant-se, en tot cas, a la Llei 6/2001, i a la Llei 20/2009, de 4 de desembre, de Prevenció i control ambiental de les activitats.

N2 PE PROTECCIÓ ESPECIAL

S'inclouen en aquesta classe aquells sòls en què concorren valors que justifiquen un grau de protecció que limiti al màxim les possibilitats de transformació que els poguessin afectar. Compren àrees forestals i agrícoles d'alt valor, àrees de recarrega d'aqüífers o d'àrees d'especial interès cultural - identitari, i les àrees d'especial qualitat paisatgística que corresponen a les cèl·lules de paisatge.

En relació a les actuacions que es poden autoritzar a l'empara dels punts 4 i 6 de l'article 47 del TRLU, s'entendrà que el sòl de protecció especial està sotmès a un règim especial de protecció al que fa referència el punt 5 del citat article, i que seran incompatibles totes aquelles actuacions d'edificació o de transformació del sòl que puguin afectar, de forma clara, el seu sistema ecològic o el seu paisatge.

Pel que fa a l'autorització de noves edificacions, els criteris que poden justificar la seva ubicació en aquesta classe de sòl seran només la ineludible necessitat de fer-ho per tractar-se d'una ampliació de volum inferior a un 20%, d'edificacions existents destinades a usos que es poden admetre en sòl no urbanitzable, o perquè es destinin a una activitat que millora la funcionalitat i la gestió d'aquest sòl en el marc dels objectius de preservació que estableix el pla. En tots els casos les edificacions hauran de complir les condicions que el pla assenyala per tal de garantir la seva integració en el paisatge.

En el sòl classificat com d'especial protecció pel seu interès agrícola, s'entendrà com edificacions motivades per la millora de la gestió d'aquest sòl les necessàries per a l'agricultura i la ramaderia extensiva com, per exemple, coberts per emmagatzemar provisionalment les collites, per al bestiar o la maquinària agrícola i similars i, en general, aquelles que preveu el punt 6 a) i b) de l'article 47 del TRLU, i l'e) si són complementaris.

No s'admeten en els sòls d'especial protecció les noves edificacions destinades a instal·lacions ramaderes intensives. Tampoc s'admeten les corresponents als cultius hidropònics.

Les condicions per a la implantació d'hivernacles, o d'altres elements d'edificació que fossin necessaris per a l'agricultura, sempre que afectin a àmbits significatius de l'espai agrícola, es determinaran mitjançant la figura d'un pla especial, si l'Ajuntament ho considera necessari. No s'admet l'ús comercial associat als hivernacles o centres de jardineria.

Amb relació a les actuacions en sòl no urbanitzable que es poden autoritzar a l'empara del punt 6 b) de l'article 47 del TRLU, la seva autorització en aquest sòl de protecció especial podrà ser denegada si hi ha alternatives raonables de localització en sòl no protegit específicament.

Els nous elements d'infraestructures que s'hagin d'ubicar necessàriament en sòl de protecció especial, així com la millora dels existents en aquesta classe de sòl, adoptaran solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i evitaran interferir els corredors hidrogràfics i biològics ajustant-se, en tot cas, a la Llei 6/2001 i a la Llei 20/2009, de 4 de desembre, de Prevenció i control ambiental de les activitats.

Dins l'àrea classificada com a sòl de protecció especial, els sòls inclosos dins el sistema d'espais lliures, pels seus valors, han de quedar lliures de qualsevol edificació, sense perjudici del que estableixen amb caràcter general aquestes normes per als sòls de més del 20% de pendent.



article 210. Protecció Sectorial. Clau N3.

Seguint els objectius i criteris del Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines en quan a la definició del Sistema d'Espais Oberts, el POUM delimita, en el sòl no urbanitzable del municipi, aquelles àrees que han d'ésser preservades dels processos que poguessin afectar-les negativament al considerar aquest sistema com un component fonamental de l'ordenació del territori a escala comarcal i local.

Les determinacions que regulen aquest sistema es consideren com a bàsiques pel desenvolupament del POUM.

Compren aquells sòls que formen part d'àmbits de protecció establerts en la normativa sectorial del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), de la Xarxa Natura 2000, del Pla Director del Sistema Costaner (PDSC) i els que es considera que cal preservar per tractar-se de connectors ecològics bàsics.

El POUM distingeix, dins la protecció sectorial, si prové del PEIN o del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner, amb les claus C1, C2 i C3

En funció de si es tracta d'espai agrícola o forestal s'acompanya de l'epígraf a) o f), respectivament

Als sòls no urbanitzables de protecció sectorial els serà d'aplicació el règim que estableix el Pla d'Espais d'Interès Natural aprovat pel Decret 328/1992, d'acord amb el que assenyala l'article 13.3 de la seva normativa i la Llei 12/1985 d'Espais Naturals per aquells sòls afectats pel Pla Director del Sistema Costaner, el règim que aquest estableix, i el que dicten les presents normes.

Concretament, en aquests terrenys els seran d'aplicació les determinacions dels plans especials del EIN'S Les Gavarres, Castell-Cap Roig i Muntanyes de Begur, tant en les seves regulacions actuals com en aquelles que se'n derivin de les aprovacions definitives dels mateixos.

En relació a les actuacions que es poden autoritzar a l'empara dels punts 4 i 6 de l'article 47 del TRLU, s'entendrà que el sòl de protecció sectorial està sotmès a un règim especial de protecció al que fa referència el punt 5 del citat article, i que seran incompatibles totes aquelles actuacions d'edificació o de transformació del sòl que puguin afectar, de forma clara, el seu sistema ecològic o el seu paisatge.

Pel que fa a l'autorització de noves edificacions, els criteris que poden justificar la seva ubicació en aquesta classe de sòl seran només la ineludible necessitat de fer-ho per tractar-se d'una ampliació de volum inferior a un 20%, d'edificacions existents destinades a usos que es poden admetre en sòl no urbanitzable, o per ser destinades a una activitat que millora la funcionalitat i la gestió d'aquest sòl en el marc dels objectius de preservació que estableix el pla. En tots els casos les edificacions hauran de complir les condicions que el pla assenyala per tal de garantir la seva integració en el paisatge.

En el sòl classificat com protecció sectorial pel seu interès agrícola, s'entendrà com edificacions motivades per la millora de la gestió d'aquest sòl les necessàries per a l'agricultura i la ramaderia extensiva com, per exemple, coberts per emmagatzemar provisionalment les collites, per al bestiar o la maquinària agrícola i similars i, en general, aquelles que preveu el punt 6 a) i b) de l'article 47 del TRLU,

No s'admeten, en els sòls protecció sectorial, les noves edificacions destinades a instal·lacions ramaderes intensives. Tampoc s'admeten les corresponents als cultius hidropònics.



Les condicions per a la implantació d'hivernacles o d'altres elements d'edificació que fossin necessaris per a l'agricultura, sempre que afectin a àmbits significatius de l'espai agrícola, es determinaran mitjançant la figura d'un pla especial, si l'Ajuntament ho considera necessari. No s'admet l'ús comercial associat als hivernacles o centres de jardineria.

Amb relació a les actuacions en sòl no urbanitzable que es poden autoritzar a l'empara del punt 6 b) de l'article 47 del TRLU, la seva autorització en aquest sòl de protecció sectorial podrà ser denegada si hi ha alternatives raonables de localització en sòl no protegit específicament.

Els nous elements d'infraestructures que s'hagin d'ubicar necessàriament en sòl de protecció sectorial, així com la millora dels existents en aquesta classe de sòl, adoptaran solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i evitaran interferir els corredors hidrogràfics i biològics, ajustant-se, en tot cas, a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació ambiental, i a la Llei 20/2009, de 4 de desembre, de Prevenció i control ambiental de les activitats.

Dins l'àrea classificada com a sòl de protecció sectorial, els sòls inclosos dins el sistema d'espais lliures, pels seus valors, han de quedar lliures de qualsevol edificació, sense perjudici del que estableixen, amb caràcter general, aquestes normes per als sòls de més del 20% de pendent.

Règim dels usos i edificacions existents en espais qualificats de PROTECCIÓ SECTORIAL, clau N3

Les edificacions legalment implantades que s'ajustin als supòsits d'usos permesos en sòl no urbanitzable es poden mantenir i ampliar si es compleixen els requisits del present POUM a que estiguin subjectes i les determinacions que estableixi el Pla Territorial.

Les edificacions legalment implantades que no s'ajustin als supòsits d'usos permesos per la llei d'urbanisme, i que per tant actualment no serien autoritzables es podran mantenir, prohibint-ne les ampliacions.

Les edificacions o usos existents implantats il·legalment pels quals hagi prescrit l'acció de reposició, executaran les actuacions necessàries que dicti l'Ajuntament de Palafrugell per tal de minimitzar els impactes que produeixin. Aquestes edificacions restaran en situació de fora d'ordenació. No s'admetran ampliacions d'aquestes edificacions ni intensificació, substitució o transmissió de les activitats.

Amb l'objectiu de recuperar la integritat formal del territori rural, l'Ajuntament de Palafrugell adoptarà mesures per al desmuntatge o enderroc de les construccions no catalogades destinades a activitats subjectes a autorització ambiental quan aquestes cessin definitivament. S'entendrà que una activitat ha cessat definitivament quan es produeix un període d'inactivitat superior a un any.

A més de la regulació que, amb caràcter general, s'estableixen per al sòl de protecció sectorial – cèl·lules de paisatge –, aquest POUM estableix regulacions específiques referides a les unitats de paisatge –paratges – que requereixen d'aquestes determinacions més particularitzades i que les presents Normes regulen.

article 211. Activitat Autoritzada. Clau N4.

Aquesta zonificació pretén recollir aquelles activitats existents en sòl no urbanitzable tant les autoritzades com les autoritzables en funció que l'aplicació de la normativa d'aquest Pla. Per tant, és una qualificació urbanística que té la duplicitat, per una part, de fixar i regular una activitat concreta i, per l'altra, d'integrar-se en qualsevol de les altres qualificacions d'aquest POUM, atès que el fet que hi hagi una activitat no comporta que sigui aliena a les possibles proteccions del sòl del seu entorn.



Les activitats autoritzades són diverses i s'hauran de distribuir en algunes de les subzones següents:

- N41 Càmping/ Turisme rural.
- N42 Establiment hotelier.
- N43 Indústria i Serveis.
- N44 Aparcament/ Caravanes.
- N45 Dotacions esportives.
- N46 Dotacions lúdiques.

En el sòl no urbanitzable totes aquelles activitats que no siguin pròpies del sòl no urbanitzable o responguin a altres construccions admissibles en l'article 47 del TRLU i que no s'integrin en la relació següent, tindran la consideració de fora d'ordenació.

Relació d'activitats autoritzades:

Representació	Nom
N41	Càmping Kim's
N41	Càmping Tamariu
N41	Càmping Tamariu
N41	Càmping La Siesta
N42	Residència Albatros
N43	Garden Palafrugell
N43	Centre de Jardineria Palafrugell
N43	Indústria
N43	Indústria
N43	Bòbila La Industrial Ampurdanesa
N43	Magatzem de materials de construcció
N43	Nàutica Garcia
N43	Magatzem de mobles antics
N43	Garden
N43	Rentat de cotxes
N43	Gasolinera
N43	Giralt
N43	Bar
N44	Aparcament municipal camions
N44	Aparcament municipal camions
N44	Aparcament caravanes
N45	Club Tennis Palafrugell
N45	Club Tennis Llafranc
N46	Parc Infantil Coqui
N46	Costa Este Discoteca
N46	Mini-golf/discoteca Xque

Amb caràcter general s'admetran intervencions en les activitats autoritzades de millora i/o completació, però si això representa l'ampliació de les edificacions existents en un percentatge superior al 10%, caldrà que tramitin un pla especial urbanístic on justifiquin la seva correcta implantació i integració paisatgística i la tipologia de manera correcta aplicable i, si es tracta d'instal·lacions industrials, caldrà que s'ajustin a les determinacions contemplades a la disposició transitòria quinzena del TRLU.

Càmping. Clau N41

D'acord amb la definició de la Llei 13/2002, de 21 de juny, de turisme de Catalunya, s'entén per establiment de càmping: "establiments que presten servei d'allotjament temporal en espais d'ús



públic degudament delimitats, destinats a la convivència agrupada de persones a l'aire lliure, mitjançant tendes de campanya, caravanes, autocaravanes i altres albergs mòbils o mitjançant bungalows, segons les modalitats que siguin establertes per reglament”.

Els establiments de càmping hauran de disposar de les instal·lacions i serveis mínims que s'estableix en el Decret 159/2012, de 22 de novembre, d'establiment d'allotjament turístic i d'habitatge d'ús turístic, o altra norma que el substitueixi, i de la corresponent autorització.

El Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i d'habitatge d'ús turístic, reglament de la Llei de Turisme de Catalunya, defineix les següents modalitats d'alberg:

- 1. Albergs mòbils: tendes de campanya, caravanes, autocaravanes o qualsevol enginy que pugui ser remolcat per un vehicle de turisme.*
- 2. Albergs semimòbils: habitatges mòbils o qualsevol altre tipus d'alberg amb rodes que necessiti un transport especial per a circular per carretera.*
- 3. Albergs fixos: bungalows i altres instal·lacions similars.*

Dins d'aquesta zonificació s'inclou també la qualificació de Sistema Costaner 1 (d3), (clau C1 (d3), per superposició del Pla Director del Sistema Costaner. En aquests espais s'aplicarà la normativa més restrictiva entre el PDSC i el present POUM.

1. La instal·lació de càmpings a les zones on siguin autoritzats exigirà, amb caràcter previ, la redacció d'un Pla especial d'ocupació del sòl rústic que estableixi la seva ordenació. També caldrà complir les normatives sectorials: Llei 13/2002, de 21 de juny, de Turisme de Catalunya, el Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i d'habitatges d'ús turístic, i la Resolució de 30 de novembre de 1998, sobre criteris ambientals per a l'atorgament del distintiu de garantia de qualitat ambiental als càmpings, així com qualsevol altre norma reguladora del departament competent en matèria de turisme.

2. Sempre que no es vulnerin les obligacions derivades d'aquesta legislació específica, les zones destinades a càmping únicament podran tenir instal·lacions de caràcter fix destinades a serveis col·lectius, que no podran ocupar més del 5% de l'àrea que és objecte d'ordenació i la seva alçària no ultrapassarà els 4 metres.

Aparcament caravanes. Clau N44

1. La instal·lació d'aparcaments de caravanes a les zones on siguin autoritzats exigirà, amb caràcter previ, la redacció d'un Pla Especial d'ocupació del sòl rústic que estableixi la seva ordenació.

2. Les zones destinades a aparcaments de caravanes no podran ser objecte de cap tipus de parcel·lació i la totalitat de l'àrea haurà de tenir una sola titularitat dominical.

Es considerarà que existeix parcel·lació fins i tot en el cas d'arrendament permanent de porcions de terreny i en el cas de venda de quotes indivises de la propietat total, amb atribució de l'ús exclusiu d'una part d'aquesta propietat.

3. El Pla especial estudiarà detingudament els sectors reservats a ús particular, les separacions entre caravanes, la integració de les instal·lacions en el paisatge i els serveis d'ús col·lectiu i general. En qualsevol cas, queda prohibida la construcció d'elements fixos a les zones reservades per a l'ús individual, així com l'aparcament de caravanes que no estiguin muntades sobre rodes. D'altra banda, és obligatori que totes les caravanes s'absentïn durant un termini no inferior a quinze dies l'any, de l'àrea que és objecte de l'autorització i l'ordenació.

4. Caldrà preveure, dins la zona d'aparcament de caravanes, l'aparcament d'automòbils, amb una capacitat mínima d'una plaça per a cada mòdul.



4. MARC URBANÍSTIC I LEGAL

4.1 Règim jurídic aplicable

Són d'aplicació el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme (TRLUC), el Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (RTRLUC), Reial Decret 7/2015, de 30 d'octubre pel qual s'aprova el Text refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana, així com la legislació estatal bàsica i la legislació supletòria estatal no desplaçada per la legislació urbanística catalana, sense perjudici d'allò disposat a l'article 110.2 de la Llei orgànica 6/2006, conforma a una interpretació harmònica del bloc de constitucionalitat.

També resulta d'aplicació el Reial Decret 1492/2011, de 24 d'octubre, pel que s'aprova el Reglament de valoracions de la llei de sòl.

Igualment, en el seu cas, caldrà considerar la Llei 9/2003, de 13 de juny de mobilitat, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes interpretada de conformitat amb el que estableix la Disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015 de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica i la Llei 21/2013, de 19 de desembre, d'avaluació ambiental i la Llei 3/2010 de 18 de febrer, de prevenció i seguretat en matèria d'incendis en establiments, activitats, infraestructures i edificis.

Així mateix, també resulta d'aplicació el que determina el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, aprovat definitivament pel Govern de Catalunya en data 14 de desembre de 2010, i publicat al DOGC núm. 5735, de 15 d'octubre de 2010.

I a nivell municipal, el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palafrugell, aprovat definitivament per acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de data 22 de gener de 2015 i publicat al DOGC núm. 6841 en data 30 de març de 2015.

4.2 Justificació del desenvolupament urbanístic sostenible

El text refós de la Llei d'urbanisme, Decret legislatiu 1/2010, estableix el principi de desenvolupament urbanístic sostenible en els següents termes:

Article 3. Concepte de desenvolupament urbanístic sostenible

1. El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

2. El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels



sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient.

3. L'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir, d'acord amb l'ordenació territorial, l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible.

Les modificacions proposades en aquest document s'emmarquen dintre aquest principi d'utilització racional del territori i el medi ambient i tenen un clar objectiu d'interès públic de garantir i millorar la qualitat de vida de la ciutadania amb la creació d'un sistema viari de mobilitat entre nuclis urbans, destinat exclusivament a carril bici.

4.3 Justificació de la necessitat i conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents

L'article 97.1 del TRLUC, exigeix que les propostes de modificació d'una figura de planejament han de raonar i justificar la necessitat de la iniciativa i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents. L'òrgan competent per aprovar la modificació ha de valorar adequadament la justificació de la proposta i, en el cas de fer-ne una valoració negativa, ha de denegar-la.

Cal fer constar que aquesta modificació no és substancial ni significativa respecte de les determinacions i criteris generals en què es fonamenta el POUM, i que s'han de considerar una millora puntual destinada a millorar i garantir una major qualitat de vida de la ciutadania atès que comporten la creació d'un sistema viari de manera avançada, al que probablement contemplaria el PEU on s'insereixen.

En qualsevol cas, aquesta modificació no suposa una alteració dels criteris urbanístics generals sobre els quals es va redactar el POUM i que cal considerar-los com a vigents.

La modificació puntual que es planteja, que es basa en un canvi en la qualificació de parts del terrenys afectats per l'àmbit delimitat per destinar-los a sistema viari, no comporta alteracions en l'aprofitament urbanístic que quedin contemplades en cap dels supòsits que regula l'article 97.2 del TRLU, pel que no s'ha de donar compliment a les determinacions dels articles 99 i 100 del TRLU.

4.4 Memòria ambiental

La modificació puntual que es preveuen en aquest document no genera canvis significatius ni substancials en les estratègies, directrius, propostes o cronologia del POUM, el qual ja va ser objecte de l'estudi ambiental estratègic que consta incorporat en el planejament vigent.

En funció de la Disposició Addicional Vuitena de la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, es va sol·licitar a l'òrgan ambiental que emetés resolució sobre si aquesta modificació no tenia efectes sobre el medi ambient.

En data 6 de març de 2020, el Director dels Serveis Territorials de Girona, va emetre Resolució (que s'annexa a aquest document), en desposta a la sol·licitud municipal, en el sentit següent:



“Determinar que la Modificació núm. 9 del Pla d’ordenació urbanística municipal (POUM) relativa al sistema viari de l’avinguda del Mar, al terme municipal de Palafrugell, no té efectes significatius sobre el medi ambient i, per tant, no s’ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada amb les següents condicions:

a) La construcció del nou vial per a bicicletes comportarà una pèrdua efectiva de superfície del connector ecològic BE06 de l’ordre d’unes 0,6 ha. Si bé aquesta pèrdua de superfície pot considerar-se reduïda caldrà tenir-la present per futures possibles transformacions de sòls en aquest entorn amb l’objecte de garantir la funcionalitat ecològica del connector així com la resolució de les àrees de conflicte que hi identifica al Pla territorial.

b) Evitar enllumenats excessius que generin contaminació lluminosa en aquest àmbit de sòl no urbanitzable i zona E2 de protecció segons el Decret 190/205, de 25 d’agost de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d’ordenació ambiental de l’enllumenament per a la protecció del medi nocturn.”

La primera d’aquestes condicions es tindrà en compte en el desenvolupament del PEU 1 Autovia del Mar, actualment en redacció, i la segona, en el projecte constructiu del carril bici, tot i que en el document aprovat no s’hi contempla enllumenat.

4.5.- Avaluació mobilitat generada.

Pel que fa a l’estudi d’avaluació de la mobilitat generada, de conformitat amb l’article 18 de la Llei 9/2003, de Mobilitat, la present modificació no incorpora el mateix en tant que no comporta un increment potencial de desplaçaments i, per tant, no genera noves afectacions en matèria de mobilitat que requereixin l’adopció de mesures sobre mobilitat sostenible diferents al que ja es contempla en l’Estudi d’avaluació de la mobilitat generada que incorpora el POUM vigent, i cal precisar que aquesta modificació millora notablement la mobilitat sostenible atès que contempla un carril bici entre nuclis urbans.

5. INICIACIÓ, FORMULACIÓ I TRAMITACIÓ

5.1 Iniciació

D’acord amb el que estableix l’article 76 del Text Refós de la Llei d’Urbanisme, l’Ajuntament de Palafrugell formula la present modificació puntual del POUM essent, doncs, d’iniciativa municipal i redactada pels serveis tècnics municipals.

5.2 Formulació i tramitació

La present Modificació se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, d’acord amb l’article 96 i 97 del Text Refós de la Llei d’Urbanisme en relació amb l’article 59 del mateix cos legal si bé amb les especificitats que estableixen els articles 117 i 118 del Reglament de la Llei d’Urbanisme(Decret 305/2006)

D’acord amb l’article 117.3 del Reglament de la Llei d’urbanisme, en el cas de modificació del pla d’ordenació urbanística municipal no són obligatòries les actuacions preparatòries referents al programa de participació ciutadana ni la subjecció a informació pública de l’avanç de l’instrument de planejament.



L'article 118 del Reglament de la Llei d'urbanisme disposa que les modificacions han de contenir les determinacions adequades a llur finalitat específica, d'entre les pròpies de la figura de planejament modificada i, en qualsevol cas, han de:

- a) Justificar la conveniència de la modificació i de les noves determinacions que s'introdueixen
- b) Identificar i descriure, en la documentació escrita i gràfica, les determinacions i les normes urbanístiques objecte de modificació
- c) Establir, mitjançant les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació corresponents, les determinacions que s'introdueixen amb la modificació i que substitueixen les precedents.
- d) Justificar el compliment, si s'escau, de l'increment de les reserves de sòl per a espais lliures i equipaments públics que exigeixen els apartats 2, 3 i 4 de l'article 94 de la Llei d'urbanisme. (...)

Pel que fa referència a la seva tramitació, aquesta queda regulada per l'article 85 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme:

Article 85

Tramitació dels plans d'ordenació urbanística municipal i dels plans urbanístics derivats

1. L'aprovació inicial i l'aprovació provisional dels plans d'ordenació urbanística municipal i dels plans urbanístics derivats que afecten el territori d'un únic municipi pertoquen, sens perjudici del que estableix l'apartat 3, a l'ajuntament corresponent.

(...)

4. Els plans d'ordenació urbanística municipal i els plans urbanístics derivats, un cop se n'ha acordat l'aprovació inicial, s'han de posar a informació pública, per un termini d'un mes. Els edictes de convocatòria de la informació pública s'han de trametre en el termini de deu dies des de l'adopció de l'acord d'aprovació inicial.

5. Simultàniament al tràmit d'informació pública d'un pla d'ordenació urbanística municipal o d'un pla urbanístic derivat, s'ha de sol·licitar un informe als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials, els quals l'han d'emetre en el termini d'un mes, llevat que una disposició n'autoritzi un de més llarg.

6. Derogat

7. Simultàniament al tràmit d'informació pública d'un pla d'ordenació urbanística municipal, s'ha de concedir audiència als ajuntaments l'àmbit territorial dels quals confini amb el del municipi que és objecte del pla.

(...)

A efectes de sol·licitud d'informes, es fa constar que d'acord amb el que disposa la Disposició Addicional Quarta de la normativa del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palafrugell, derivada de la tramitació de l'Expedient de Modificació puntual núm. 3 del POUM de Palafrugell, aprovada definitivament per acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de data 10 de maig de 2018, que recull les determinacions sobre les servituds aeronàutiques en funció que el municipi de Palafrugell està afectat per les servituds aeronàutiques de la instal·lació radioelèctrica d'ajuda a la navegació aèria VOR-DME Begur, i atès que la present Modificació puntual del POUM de Palafrugell no es troba en la part afectada del terme municipal de Palafrugell inclosa dins les zones i espais afectats pel Decret 3010/1973 de les servituds aeronàutiques de la instal·lació radioelèctrica d'ajuda a la navegació aèria VOR-DME, de Begur, ni contempla una construcció d'una alçada superior a 100 metres sobre el terreny o sobre el nivell del mar dins d'aigües jurisdiccionals, no cal sol·licitar cap informe sobre aquesta tramitació urbanística a la Direcció General de Aviación Civil.

L'article 8.5.a) del TRLUC, disposa que en la informació pública dels instruments de planejament urbanístic cal exposar un document comprensiu dels extrems següents:



- a) Plànol de delimitació dels àmbits subjectes a suspensió de llicències i de tramitació de procediments, i concreció del termini de suspensió i de l'abast de llicències i tramitacions que es suspenen.
- b) Un resum de l'abast de llur determinació i, en el cas que es tracti de la revisió o modificació d'un instrument de planejament urbanístic, plànol d'identificació dels àmbits en els que l'ordenació proposada altera la vigent i resum de l'abast d'aquesta alteració.

Aquest mateix article, disposa que cal donar publicitat per mitjans telemàtics de la convocatòria d'informació pública en els procediments de planejament.

5.3.- Suspensió de llicències i tramitacions

L'article 25 del Reial Decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, disposa que:

3. *En els procediments d'aprovació o d'alteració d'instruments d'ordenació urbanística, la documentació exposada al públic ha d'incloure un resum executiu expressiu dels punts següents:*
 - a) *Delimitació dels àmbits en els quals l'ordenació projectada altera la vigent, amb un pla de la seva situació, i abast de l'esmentada alteració.*
 - b) *Si s'escau, els àmbits en què se suspenguin l'ordenació o els procediments d'execució o d'intervenció urbanística i la durada d'aquesta suspensió.*

L'article 73 del TRLUC estableix que l'aprovació inicial dels instruments de planejament urbanístic obliga a l'administració competent a acordar la suspensió de la tramitació de plans urbanístics derivats concrets, de projectes de gestió urbanística i d'urbanització i d'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, reforma, rehabilitació o enderrocament de construccions, d'instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial.

Els acords de suspensió de tramitacions i de llicències s'han de publicar en el butlletí oficial corresponent, i s'han de referir, en qualsevol cas, a àmbits identificats gràficament. En la informació pública de l'instrument de planejament urbanístic a què es refereixen les suspensions acordades, s'ha de donar compliment al que estableix l'article 8.5.a del TRLUC.

L'article 23.1.b) del RLUC disposa que quan es tracti de la tramitació de modificacions puntuals de les figures de planejament urbanístic municipal els edictes s'han de publicar al diari oficial o butlletí oficial que correspongui i a un dels diaris de premsa periòdica de més divulgació en l'àmbit municipal al qual es refereixi el projecte en tramitació.

Pel seguiment de la tramitació d'aquesta modificació puntual, caldrà sol·licitar informes a l'Agència Catalana de l'Aigua, al Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació i a la Diputació de Girona.

6. PROPOSTA DE LA MODIFICACIÓ

Com s'ha exposat anteriorment, l'objecte de la present Modificació és la de qualificar de sistema viari els terrenys que confinen amb la vorera sud de l'Avinguda del Mar, per a la creació d'un eix paisatgístic amb la incorporació del carril per a bicicletes.

Amb aquest objecte es proposa qualificar de sistema viari la franja de 24 metres a la vessant sud del viari actual, mesurats des de l'eix del viari existent, o sigui, al punt mig de la mitjana amb jardineria existent. Aquesta franja aniria des dels respectius giratoris d'accés als nuclis urbans, amb la excepció del tram on hi ha una edificació que es respectaria i on es deixa la afectació de viari que ja actualment defineix el POUM.

La proposta consisteix en qualificar de Sistema Viari, clau SX4, les següents superfícies de terrenys que actualment tenen les qualificacions que s'indiquen en el quadre següent, tot mantenint la classificació de sòl no urbanitzable:

Qualificació vigent POUM	Superfície total
Clau N2PTa. Protecció Territorial.	11.698,0 m ²
SH.	54,3 m ²
SX4.	78,9 m ²
N4. Activitat Autoritzada	1.327,8 m ²
Clau N3C3a	8.596,5 m ²
Clau N3C3f	3.078,8 m ²
Clau N3CEf	2.578,5 m ²

Per tant, de la superfície total de l'àmbit, que és de 26.635,4 m², queda qualificat de Sistema viari, clau SX4, la superfície de 26.581,1 m².

Actualment, el sistema viari de l'Avinguda del Mar es configura per una calçada de dos carrils per sentit, separats per una mitjana amb vegetació i, a cada banda, per una vorera d'aproximadament tres metres d'amplada.

La vorera sud ja fou objecte d'intervenció, amb la construcció d'una franja de protecció per garantir la seguretat dels usuaris i la millora de la pavimentació permeable amb la incorporació d'enllumenat públic amb balises i algunes àrees de descans.

Aquesta intervenció s'ajustava a l'espai existent i es respectaven majoritàriament l'arbrat existent que es va plantar en la construcció d'aquest viari per la Diputació de Girona l'any 1967, consistents en oms i eucaliptus, que avui tenen unes dimensions considerables i configuren una imatge satisfactòria.

La proposta de modificació del POUM consisteix en qualificar aquests terrenys de Sistema Viari, amb el tipus SX4, de manera que quedi clar que el seu ús és exclusivament de vianants i de carril bici, tal com es contempla a l'article 74 de la normativa.



En aquesta franja de SX4 es pot incorporar el carrer bici projectat que, com es pot observar a la documentació annexa corresponent al projecte, s'ha tingut especial en mantenir la rasant dels terrenys actuals i respectar els arbres existents, alhora que preveure la plantació de nou arbrat, consistent en alzines que reforçaran la imatge paisatgística cercada.

Finalment, tal i com ja consta en aquest document, la modificació puntual que es proposa no es troba sotmesa al tràmit d'avaluació ambiental, segons així ho disposa la Resolució dictada en data 6 de març de 2020 pel Director General dels Serveis Territorials de Girona del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, sense perjudici de les condicions que s'hi contemplen.

7. AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

7.1 Agenda d'execució i Pla d'etapes

Cal preveure'l únicament pel que fa als terrenys que en l'àmbit delimitat es qualifiquen com a sistema viari SX4 i que són privats, que es preveu obtenir mitjançant expropiació.

En aquest sentit, el termini per a portar a terme l'execució d'aquesta actuació serà immediata una vegada la modificació puntual sigui executiva. Per aquest motiu no procedeix l'elaboració d'una agenda d'execució donat que la modificació no requereix cap tipus de desenvolupament urbanístic, i la voluntat és executar immediatament les obres sobre les quals ja es disposa d'un projecte constructiu, i s'està tramitant paral·lelament el PAE.

7.2 Sistema d'actuació

L'execució i gestió d'aquesta actuació urbanística es realitzarà mitjançant *el sistema d'expropiació com* actuació aïllada d'expropiació per l'obtenció dels terrenys destinats a sistemes urbanístics de titularitat pública de conformitat amb el que preveu l'article 34.8 i 109 i seguint del Text refós de la Llei d'urbanisme

L'Ajuntament de Palafrugell, en tant que administració actuant, és qui té la condició d'administració actuant amb potestat expropiatòria i que ha de portar a terme l'execució d'aquesta actuació per obtenir els terrenys qualificats de sistema urbanístic objecte de la modificació puntual.

L'aprovació definitiva de la present modificació puntual, en aplicació de l'art. 109 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, implicarà la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels terrenys i edificis afectats.

7.3 Avaluació econòmica i financera

L'article 59.1e del Text refós de la Llei d'urbanisme estableix que tant l'agenda com l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar han de ser incloses en la documentació de la modificació de planejament que es pretén portar a terme.

Com s'exposa en l'apartat anterior, l'adquisició de les finques que es relacionen per



destinar-les a sistema viari, es preveu que es porti a terme mitjançant el sistema d'actuació d'expropiació, i són:

Finca	Finca amb referència cadastral núm.	Superfície
00001	17124A00500001	1.038,2 m ²
00002	17124A00500002	874,1 m ²
00003	17124A00500003	402,2 m ²
00004	17124A00500004	614,7 m ²
00005	17124A00500005	2.105,1 m ²
00006	17124A00500006	1.394,7 m ²
00114	17124A00500114	1.351,0 m ²
00116	17124A00500116	1.295,2 m ²
00032	17124A00500032	2.504,7 m ²
00122	17124A00500122	2.270,6 m ²
00033	17124A00500033	576,8 m ²
00108	17124A00500108	3.078,8 m ²
00111	17124A00500111	1.642,4 m ²
00112	17124A00500112	328,0 m ²
00113	17124A00500113	608,2 m ²
	TOTAL	20.084,6 m ²

El cost de l'expropiació d'aquestes finques, d'acord amb els valors que es disposa de finques similars, ascendiria a 40.169,20 euros (superfície x 2 €/m²), si bé aquest valor és aproximat i, en qualsevol cas, caldrà determinar-ho en el procediment expropiatori que s'incoi.

7.4 Informe de sostenibilitat econòmica

L'article 59 del TRLUC estableix que la memòria ha d'integrar l'informe de sostenibilitat econòmica, que ha de contenir la justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius, i la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

La present modificació de planejament, possibilita que l'Ajuntament de Palafrugell adquireixi les finques per destinar-les a equipament viari.

Si bé cal considerar que la present modificació que es planteja no suposa una alteració substancial del planejament vigent en els termes que defineix l'article 112 del Decret 305/2006 i, en conseqüència, tot i el cost econòmic que implica, aquest no altera les determinacions de l'informe de sostenibilitat econòmica del vigent POUM.

8. NORMATIVA

Els terrenys destinats a sistema viari es qualifiquen amb la clau SX4 i el seu cos normatiu segueix essent d'aplicació el regulat actualment a l'article 74 de la normativa, que estableix:

Article 74 Regulació de l'ordenació segons tipus.

1. La xarxa viària territorial, clau X1.

- a. Ús dominant: comunicacions. Bàsicament trànsit rodat intermunicipal.
- b. Usos compatibles: d'infraestructures vinculats al viari i de suport al transport rodat.
- Les condicions tècniques d'aquest tipus d'instal·lacions, així com la regulació del grau d'incidència sobre l'entorn, es regularà d'acord amb allò que estableixi la legislació sectorial vigent.

2. La xarxa viària bàsica, clau X2.

- a. Ús dominant: comunicacions. Trànsit rodat, de vianants i aparcament en superfície.
- b. Usos compatibles: serveis tècnics vinculats al viari i aparcament en subsòl.
- c. Usos condicionats: serveis tècnics destinats a la instal·lació d'ascensors vinculats a edificis plurifamiliars en els quals es justifiqui la impossibilitat de situar l'ascensor en sòl privat i sempre que, es garanteixi el manteniment de la funcionalitat i la qualitat de l'espai públic on es situïn.
 - Les condicions tècniques d'aquest tipus d'instal·lacions, així com la regulació del grau d'incidència sobre l'entorn, es regularà d'acord amb allò que estableixi la legislació sectorial vigent.
 - Aparcament en subsòl. Els aparcaments situats en el subsòl podran ser de titularitat pública o privada. L'explotació dels aparcaments de titularitat pública podrà ser pública o privada, mitjançant concessió administrativa.

3. La xarxa viària dels complements de vialitat, clau X3.

- a. Ús dominant: comunicacions. Trànsit rodat i de vianants.
- b. Usos compatibles: Aparcament, espais lliures.
- c. Usos condicionats: serveis tècnics destinats a la instal·lació d'ascensors vinculats a edificis plurifamiliars en els quals es justifiqui la impossibilitat de situar l'ascensor en sòl privat i sempre que, es garanteixi el manteniment de la funcionalitat i la qualitat de l'espai públic on es situïn.
 - Les condicions tècniques d'aquest tipus d'instal·lacions, així com la regulació del grau d'incidència sobre l'entorn, es regularà d'acord amb allò que estableixi la legislació sectorial vigent.

4. La xarxa de carrers de prioritat invertida, clau X4.

- a. Ús dominant: comunicacions. Trànsit de vianants. L'Ajuntament acordarà sobre aquestes vies l'ús preferent de vianants, amb limitacions a l'ús de vehicles, tant de manera singular com a través de l'execució del planejament o redactant l'instrument de planejament o de projecte necessari. Altrament, aquesta determinació es podrà ampliar a més vies del municipi de Palafrugell mitjançant modificació del planejament general o pel desenvolupament del planejament derivat

5. Aparcaments, clau X5.

- a. Ús dominant: comunicacions. Aparcament de vehicles.
- b. Usos compatibles: espais lliures.



6. La xarxa viària rural, clau Xr.

a. Ús dominant: comunicacions. Trànsit rodat i de vianants. També ramats i cavalcadures.

b. Usos compatibles: aparcament, espais lliures.

- L'administració competent decidirà sobre les condicions generals d'ús dels diferents camins.

- Tanmateix, es podrà establir la restricció de pas únicament als vehicles no destinats a l'activitat agrícola. Els projectes d'urbanització i conservació dels camins hauran de respondre a aquestes necessitats d'ús assignades, fent compatibles els usos propis del sòl agrícola, ramader o forestal amb aquells usos orientats al lleure i el passeig.

- L'amplada màxima dels camins rurals es fixa a l'article 187 d'aquestes Normes. Els camins rurals hauran de tenir la base en bon estat i ser convenientment senyalitzats.

No obstant l'anterior, els plans especials que es desenvolupin en el sòl no urbanitzable, determinaran i concretaran la jerarquia i les característiques específiques dels camins rurals en atenció a la seva funció.

9. DOCUMENT COMPRENSIU

Aquesta Modificació puntual núm. 9 del POUM consisteix en qualificar de sistema de viari públic SX4, la franja de terrenys paral·lela amb la façana sud de l'Avinguda del Mar, en una distància de 24 metres des de l'eix de l'autovia, per possibilitar la construcció d'un carril bici, que uneixi els nuclis urbans de Palafrugell amb els nuclis costaners de Calella i Llafranc i, tot plegat, donant continuïtat a la via verda del Pla de l'Aubi.

La superfície de l'àmbit és de 26.635,4 m², qualificant-se de sistema viari públic SX4 la superfície de 26.581,1 m², quedant afectada la superfície de 20.084,6 m² de sòl, actualment de titularitat privada, que s'haurà d'obtenir per expropiació.

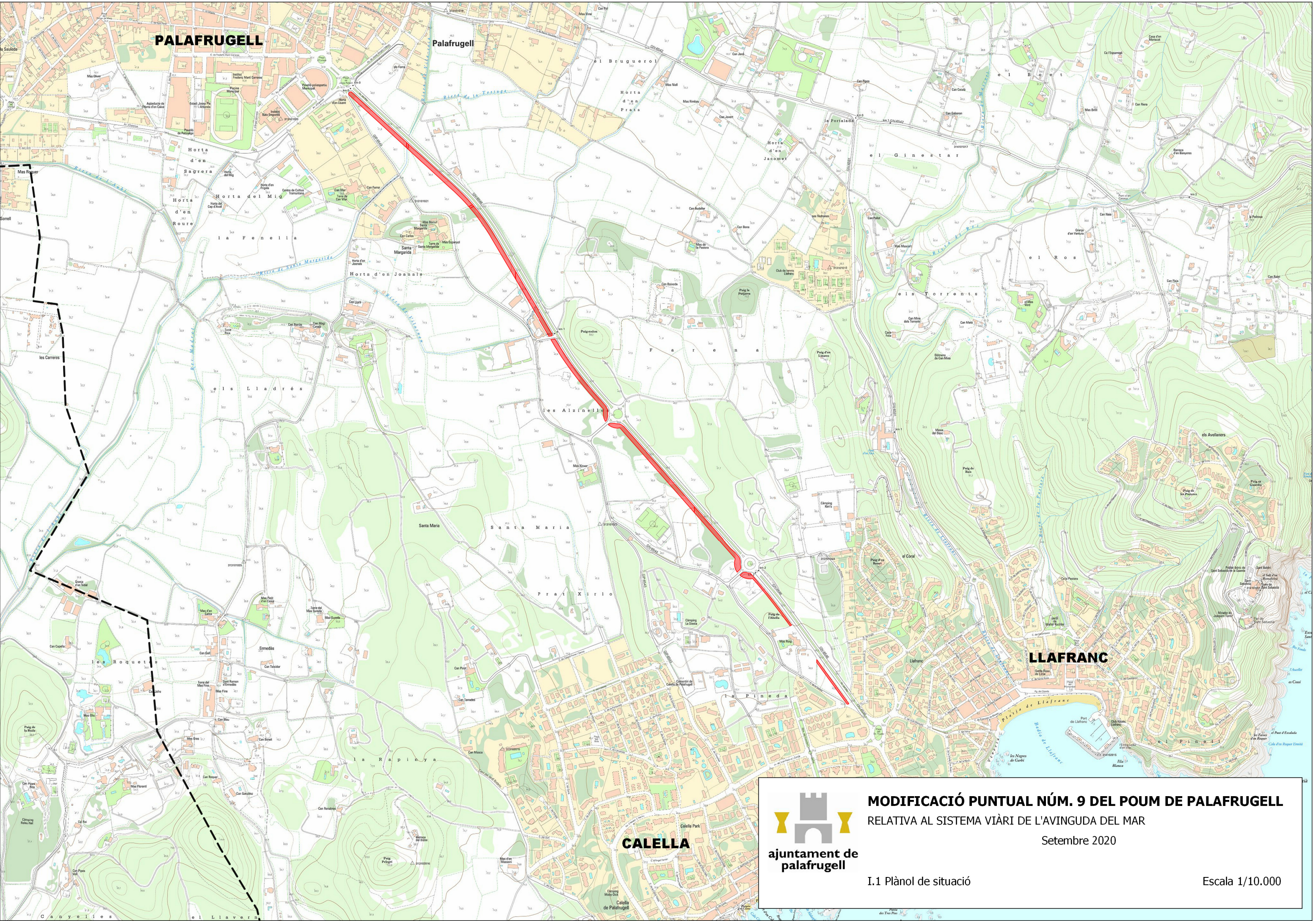
Es preveu una execució immediata atenent que ja es disposa del projecte constructiu per a l'execució de les obres i la partida pressupostària pels exercicis 2020 i 2021.

Aquesta tramitació comporta la suspensió de llicències d'obres en l'àmbit delimitat per aquesta modificació.



PLÀNOLS

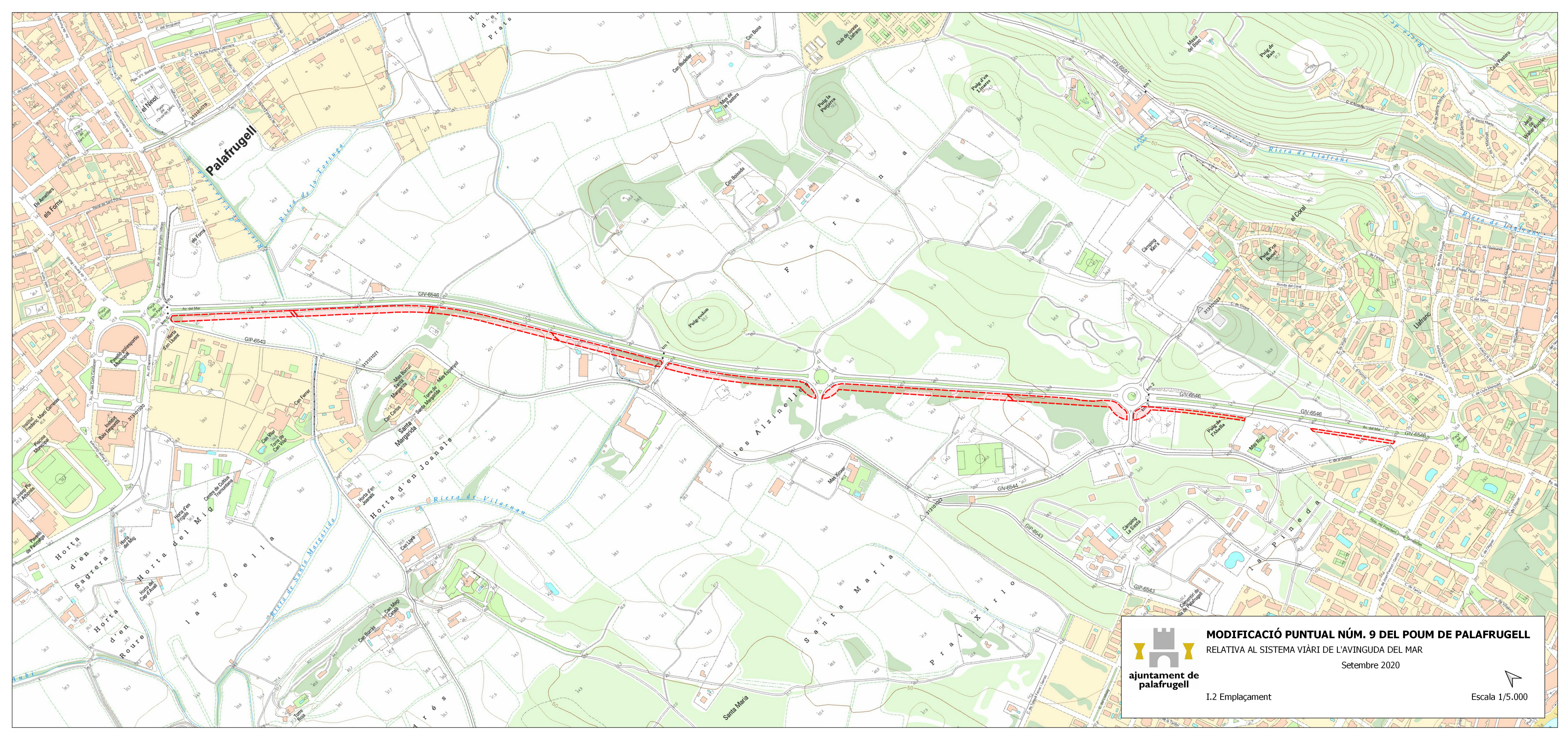
I.1 – Situació	1/10.000
I.2 – Emplaçament	1/5.000
I.3 – Ortofoto	1/5.000
I.4 – Planejament vigent	1/5.000
I.5 – Planejament vigent. Unitats de paisatge	1/5.000
I.6.1 – Estructura de la propietat	1/2.500
I.6.2 – Estructura de la propietat	1/2.500
O.1 – Proposta d'ordenació	1/5.000
O.2.a – Proposta d'ordenació	1/2.500
O.2.b – Proposta d'ordenació	1/2.500
S – Suspensió de llicències	1/5.000




MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
Setembre 2020

I.1 Plànol de situació


Escala 1/10.000

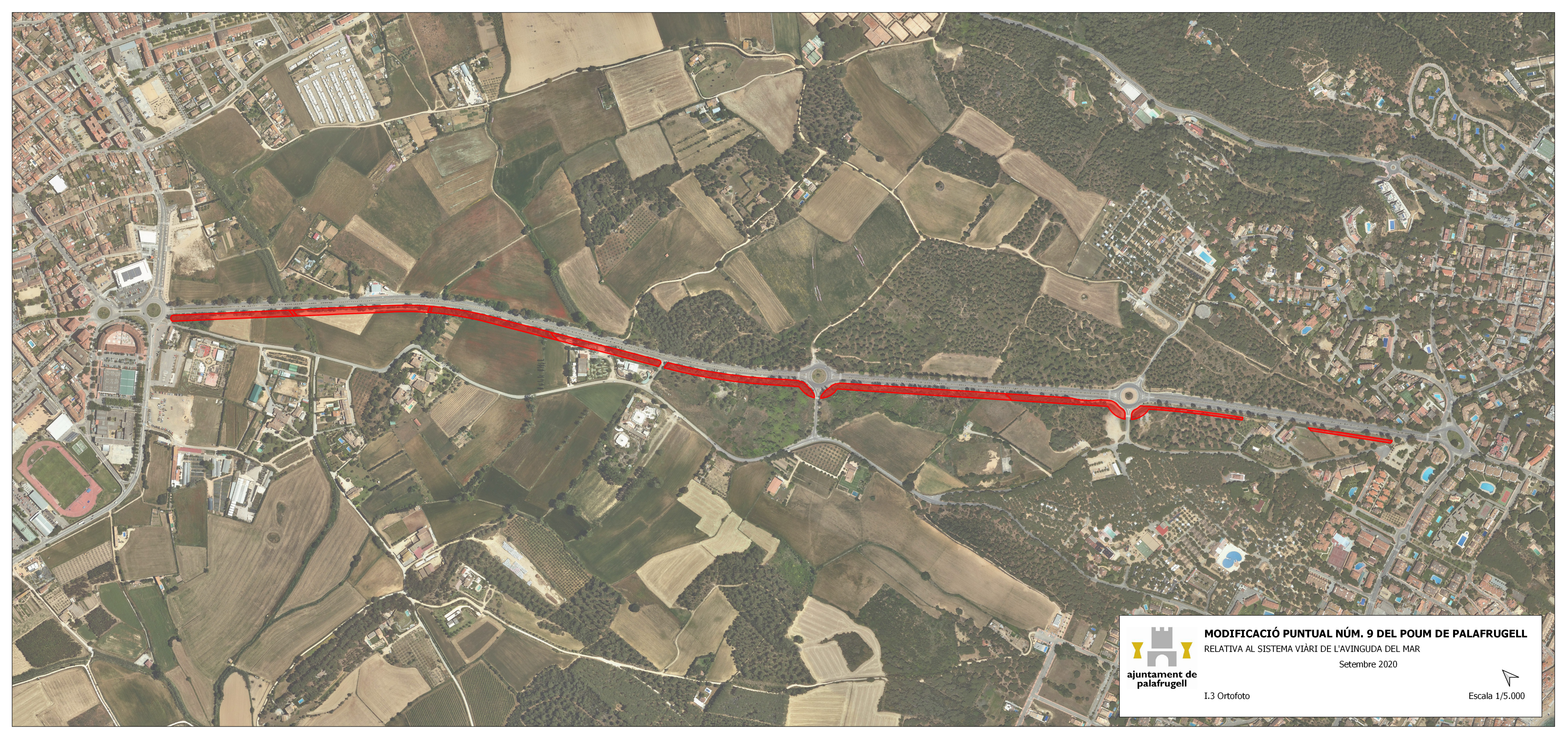


 **MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL**
RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
Setembre 2020

I.2 Emplaçament

Escala 1/5.000





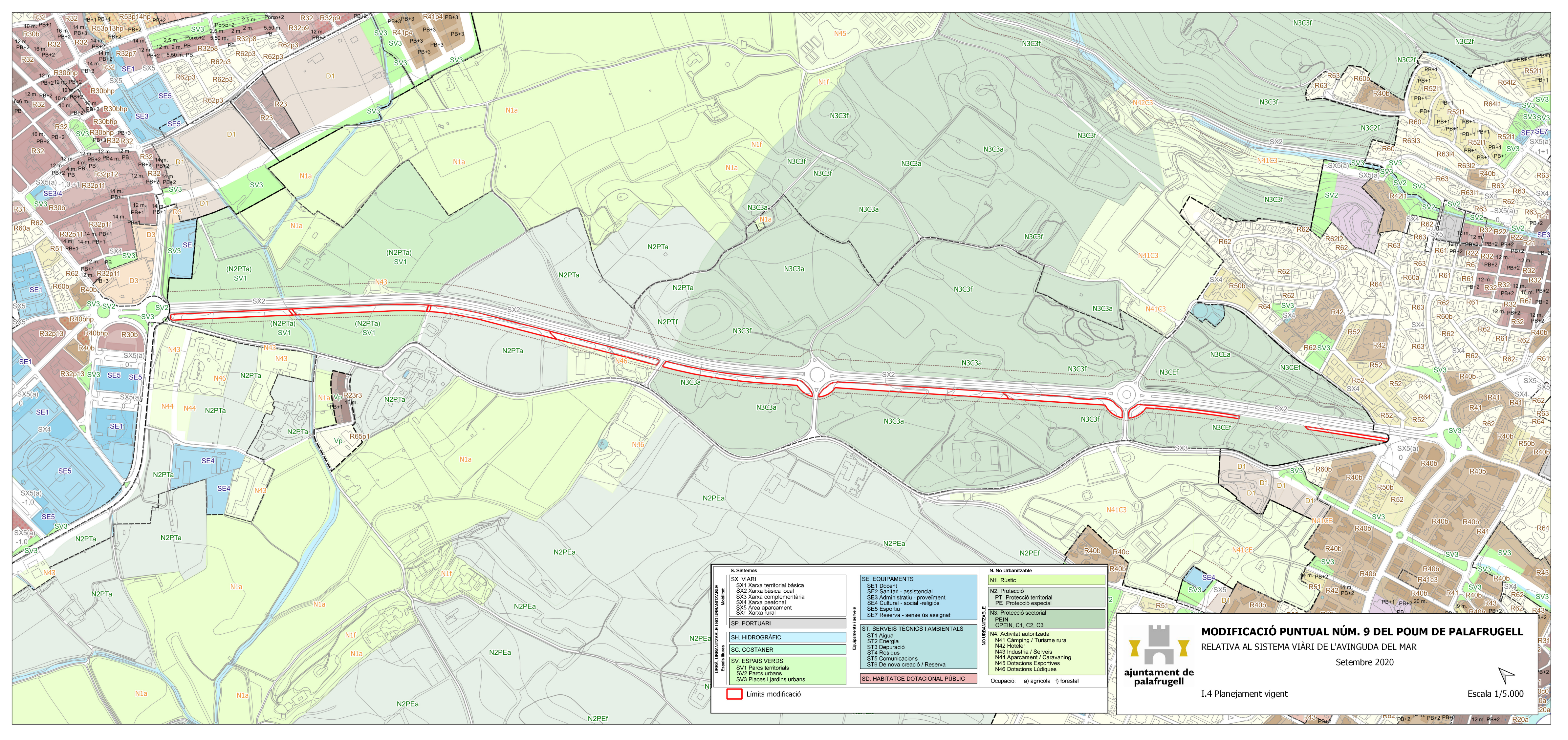
MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL

RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR

Setembre 2020

I.3 Ortofoto

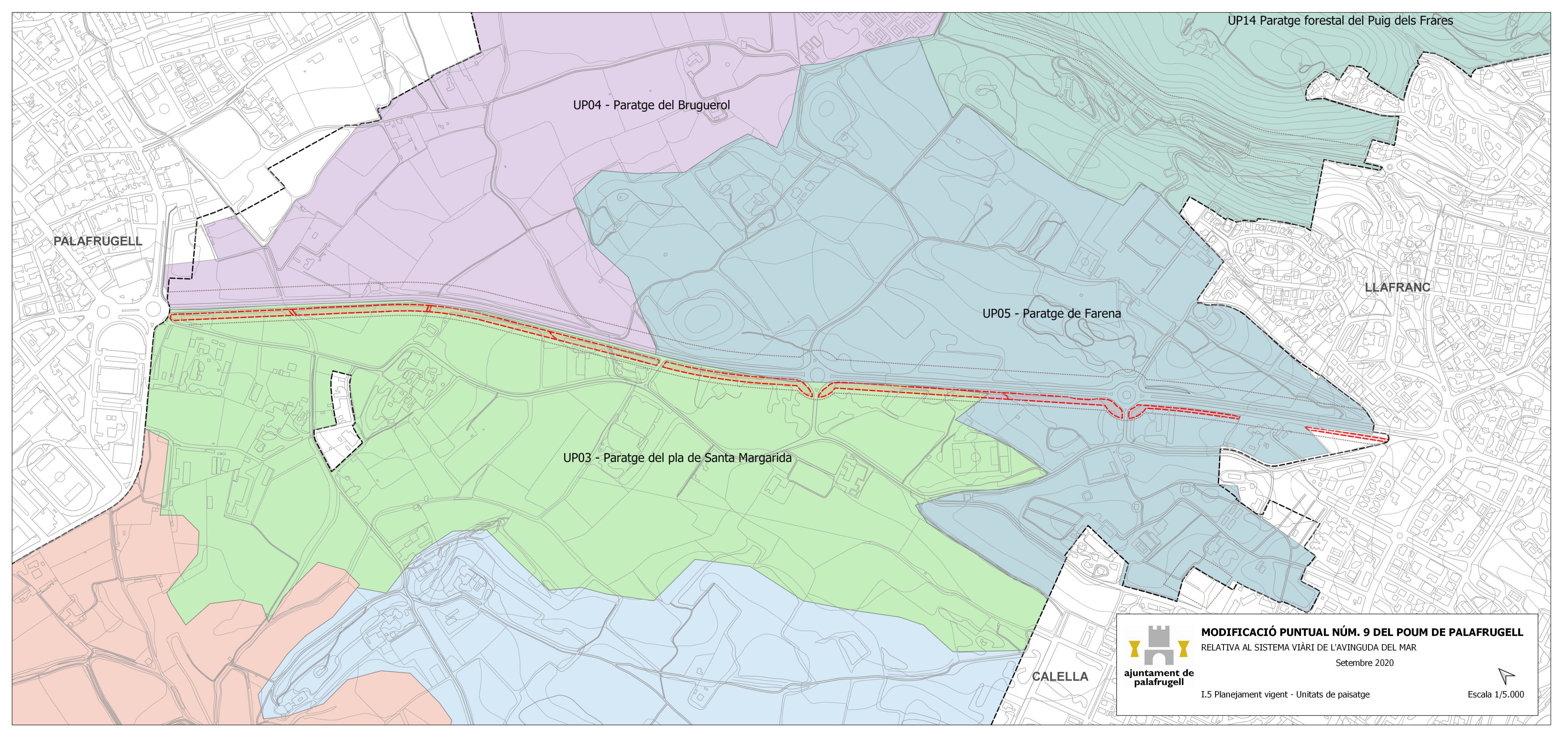
Escala 1/5.000



<p>S. Sistemes</p> <p>SX VIARI SX1 Xarxa territorial bàsica SX2 Xarxa bàsica local SX3 Xarxa complementària SX4 Xarxa peatonal SX5 Àrea aparcament Sx Xarxa rural</p> <p>SP. PORTUARI</p> <p>SH. HIDROGRÀFIC</p> <p>SC. COSTANER</p> <p>SV. ESPAIS VERDS SV1 Parcs territorials SV2 Parcs urbans SV3 Places i jardins urbans</p>	<p>SE. EQUIPAMENTS</p> <p>SE1 Docent SE2 Sanitari - assistencial SE3 Administratiu - proveïment SE4 Cultural - social-religiós SE5 Esportiu SE7 Reserva - sense ús assignat</p> <p>ST. SERVEIS TÈCNICS I AMBIENTALS</p> <p>ST1 Aigua ST2 Energia ST3 Depuració ST4 Residus ST5 Comunicacions ST6 De nova creació / Reserva</p> <p>SD. HABITATGE DOTACIONAL PÚBLIC</p>	<p>N. No Urbanitzable</p> <p>N1. Rústic</p> <p>N2. Protecció territorial PT Protecció especial</p> <p>N3. Protecció sectorial PEIN CPEIN C1, C2, C3</p> <p>N4. Activitat autoritzada N41 Càmping / Turisme rural N42 Hotelier N43 Indústria / Serveis N44 Aparcament / Caravanning N45 Dotacions Esportives N46 Dotacions Lúdiques</p> <p>Ocupació: a) agrícola f) forestal</p>
--	--	---

Límits modificació

MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
Setembre 2020
I.4 Planejament vigent
Escala 1/5.000



UP14 Paratge forestal del Puig dels Frares

UP04 - Paratge del Bruguerol

PALAFRUGELL

LLAFRANC

UP05 - Paratge de Farena

UP03 - Paratge del pla de Santa Margarida

CALELLA



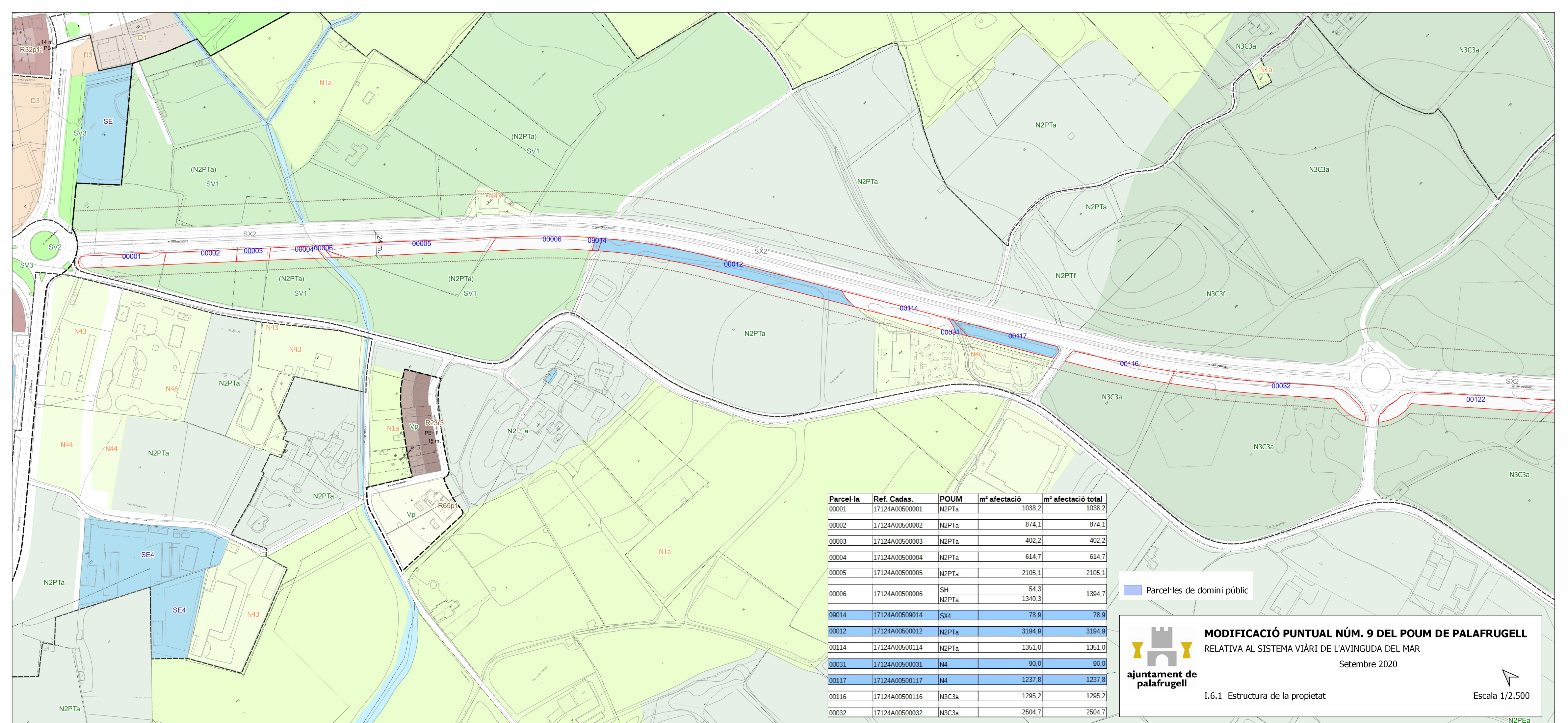
MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL

RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR

Setembre 2020


I.5 Planejament vigent - Unitats de paisatge


Escala 1/5.000

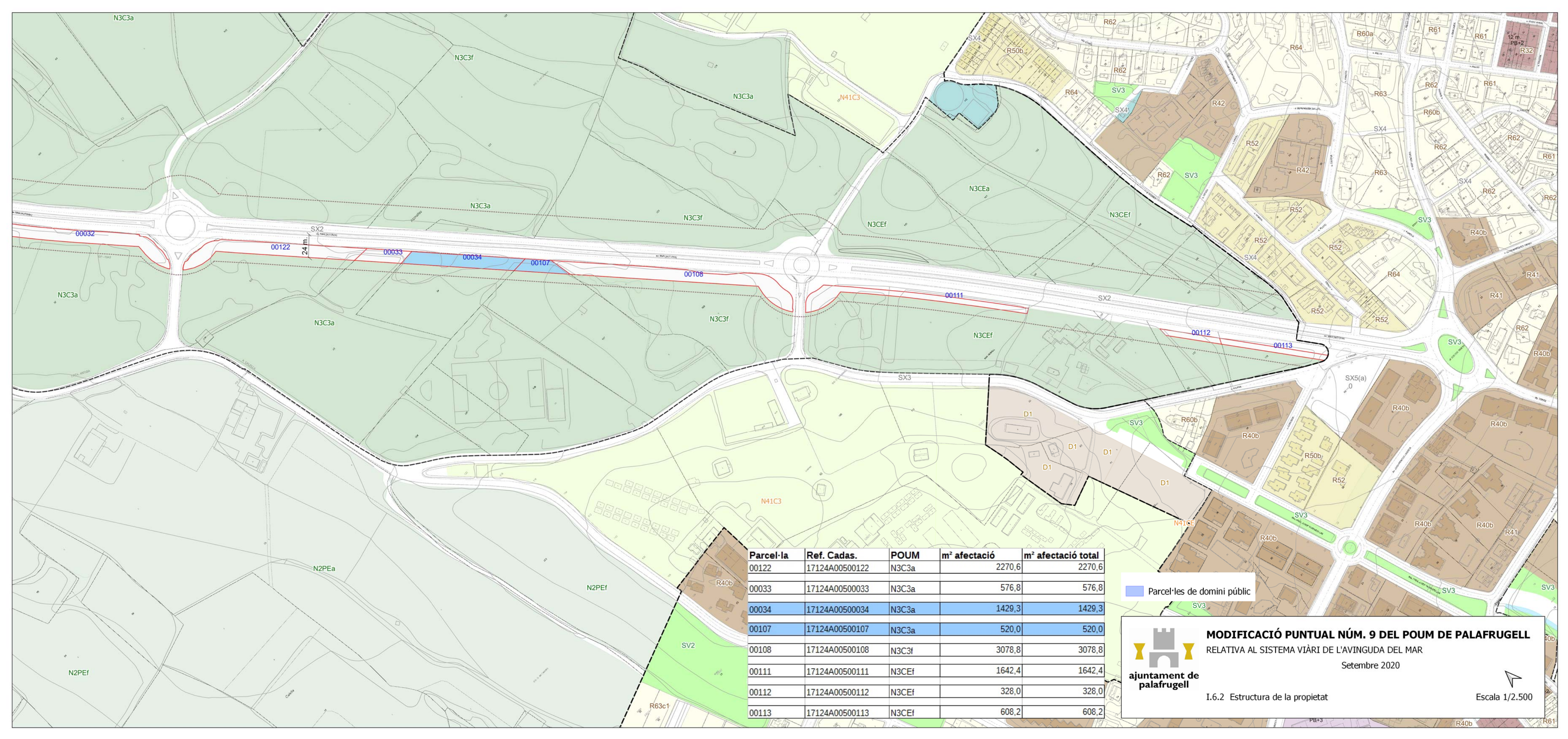


Parcel·la	Ref. Cadas.	POUM	m² afectació	m² afectació total
00001	17124A00500001	N2PTa	1038,2	1038,2
00002	17124A00500002	N2PTa	874,1	874,1
00003	17124A00500003	N2PTa	402,2	402,2
00004	17124A00500004	N2PTa	614,7	614,7
00005	17124A00500005	N2PTa	2105,1	2105,1
00006	17124A00500006	SH N2PTa	54,3 1340,3	1394,7
09014	17124A00509014	SX4	78,9	78,9
00012	17124A00500012	N2PTa	3194,9	3194,9
00114	17124A00500114	N2PTa	1351,0	1351,0
00031	17124A00500031	N4	90,0	90,0
00117	17124A00500117	N4	1237,8	1237,8
00116	17124A00500116	N3C3a	1295,2	1295,2
00032	17124A00500032	N3C3a	2504,7	2504,7

Parcel·les de domini públic



MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
 RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
 Setembre 2020
 I.6.1 Estructura de la propietat

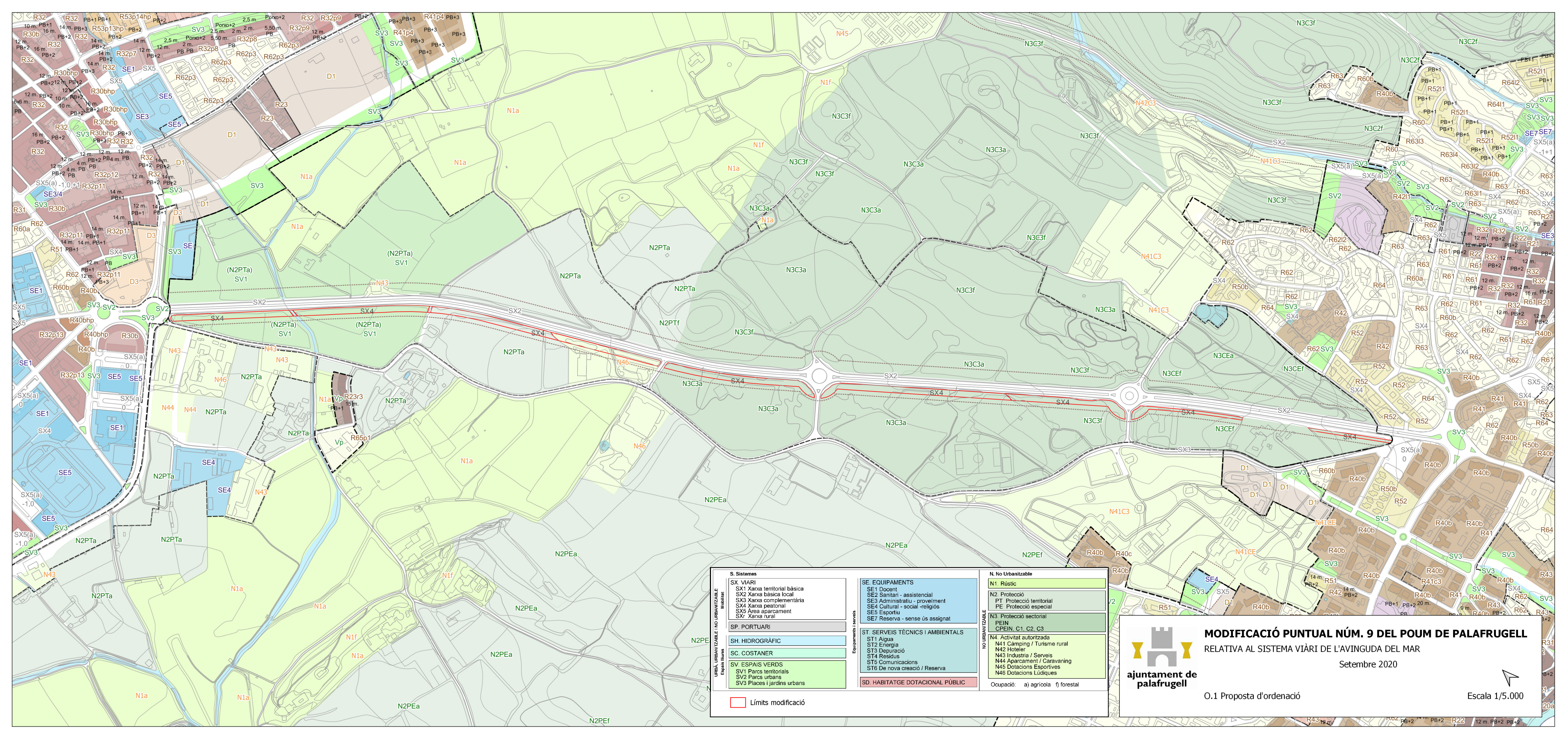

 Escala 1/2.500



Parcel·la	Ref. Cadas.	POUM	m² afectació	m² afectació total
00122	17124A00500122	N3C3a	2270,6	2270,6
00033	17124A00500033	N3C3a	576,8	576,8
00034	17124A00500034	N3C3a	1429,3	1429,3
00107	17124A00500107	N3C3a	520,0	520,0
00108	17124A00500108	N3C3f	3078,8	3078,8
00111	17124A00500111	N3CEf	1642,4	1642,4
00112	17124A00500112	N3CEf	328,0	328,0
00113	17124A00500113	N3CEf	608,2	608,2

Parcel·les de domini públic


MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
 RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
 Setembre 2020
 I.6.2 Estructura de la propietat
 Escala 1/2.500

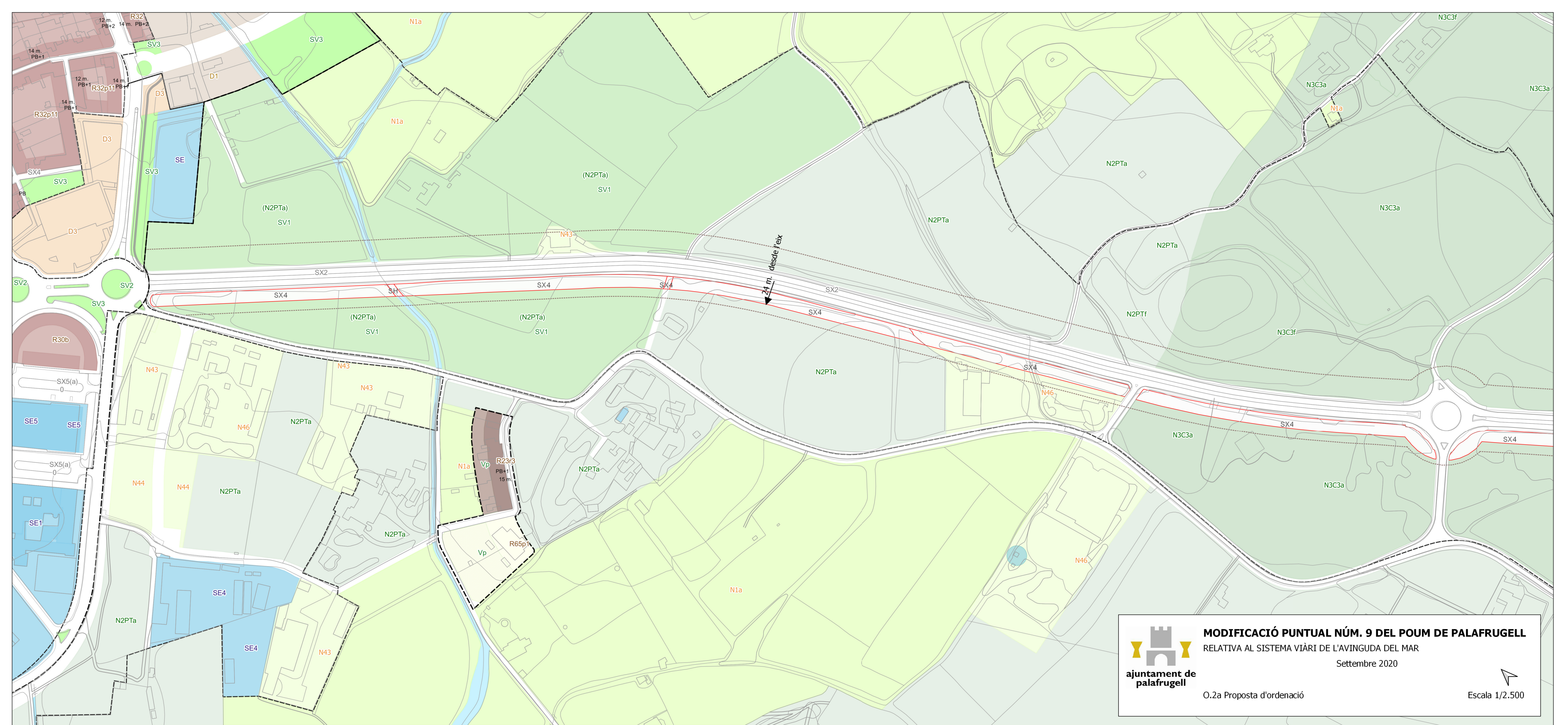



S. Sistemes SX. VIARI SX1 Xarxa territorial bàsica SX2 Xarxa bàsica local SX3 Xarxa complementària SX4 Xarxa peatonal SX5 Àrea aparcament SXr Xarxa rural SP. PORTUARI SH. HIDROGRÀFIC SC. COSTANER SV. ESPAIS VERDS SV1 Parcs territorials SV2 Parcs urbans SV3 Places i jardins urbans URBÀ. URBANITZABLE I NO URBANITZABLE Mobilitat Equipaments i serveis Ocupació: a) agrícola f) forestal	SE. EQUIPAMENTS SE1 Docent SE2 Sanitari - assistencial SE3 Administratiu - proveïment SE4 Cultural - social -religiós SE5 Esportiu SE7 Reserva - sense ús assignat ST. SERVEIS TÈCNICS I AMBIENTALS ST1 Aigua ST2 Energia ST3 Depuració ST4 Residus ST5 Comunicacions ST6 De nova creació / Reserva SD. HABITATGE DOTACIONAL PÚBLIC	N. No Urbanitzable N1. Rústic N2. Protecció PT Protecció territorial PE Protecció especial N3. Protecció sectorial PEIN CPEIN. C1, C2, C3 NO URBANITZABLE N4. Activitat autoritzada N41 Càmping / Turisme rural N42 Hotelier N43 Indústria / Serveis N44 Aparcament / Caravaning N45 Dotacions Esportives N46 Dotacions Lúdiques
--	--	---


MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
 RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
 Setembre 2020
 O.1 Proposta d'ordenació

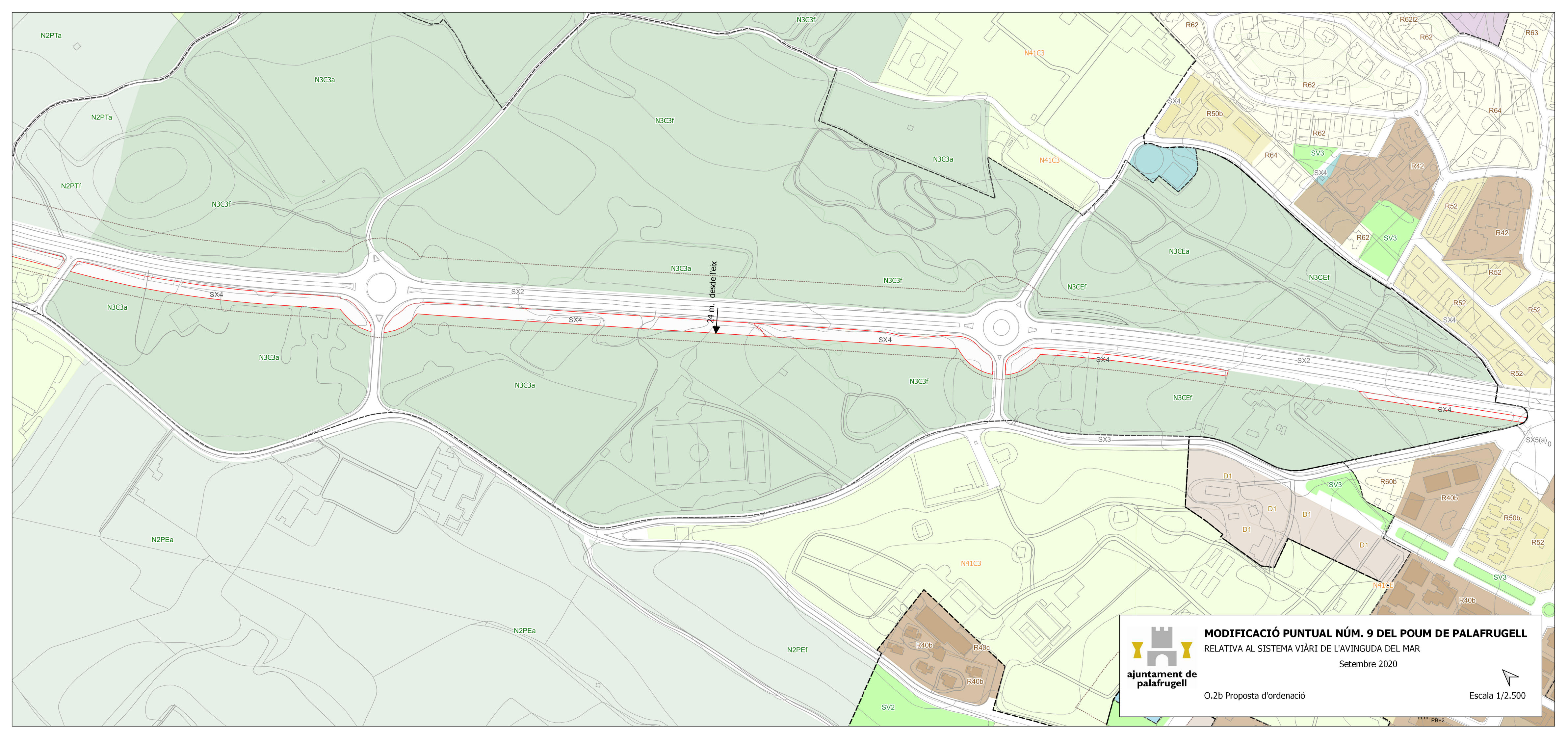
Escala 1/5.000


□ Límits modificació




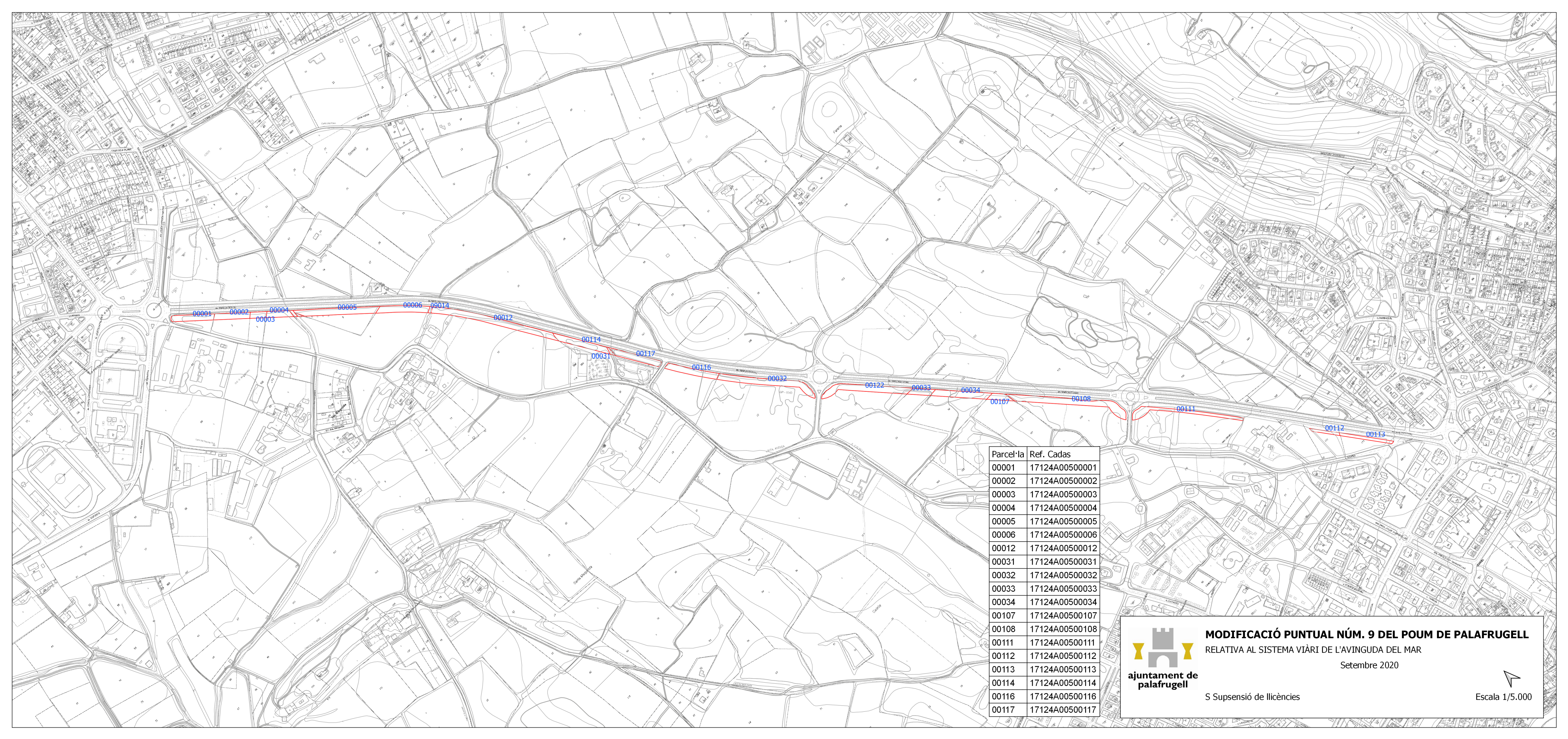
 **MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL**
RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
Setembre 2020
O.2a Proposta d'ordenació


Escala 1/2.500




 **MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POU M DE PALA FRUGELL**
RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
Setembre 2020
O.2b Proposta d'ordenació


Escala 1/2.500



Parcel·la	Ref. Cadas
00001	17124A00500001
00002	17124A00500002
00003	17124A00500003
00004	17124A00500004
00005	17124A00500005
00006	17124A00500006
00012	17124A00500012
00031	17124A00500031
00032	17124A00500032
00033	17124A00500033
00034	17124A00500034
00107	17124A00500107
00108	17124A00500108
00111	17124A00500111
00112	17124A00500112
00113	17124A00500113
00114	17124A00500114
00116	17124A00500116
00117	17124A00500117



MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 9 DEL POUM DE PALAFRUGELL
 RELATIVA AL SISTEMA VIARI DE L'AVINGUDA DEL MAR
 Setembre 2020
 S Suspensió de llicències

Escala 1/5.000



ANNEXES

A. DOCUMENTACIÓ DEL PROJECTE DE FORMACIÓ DE PISTA-BICI

B. RESOLUCIÓ DE LA OTAAA DE GIRONA



A. DOCUMENTACIÓ DEL PROJECTE DE FORMACIÓ DE PISTA-BICI

PROJECTE

FORMACIÓ DE PISTA BICI ENTRE PALAFRUGELL I LLAFRANC



**Promotor: AJUNTAMENT DE
PALAFRUGELL Data: NOVEMBRE
2018
Consultor: VIA VERDA TÈCNICS S.L.P.**

DOCUMENT

Nº 1 MEMÒRIA

PROJECTE: FORMACIÓ DE PISTA BICI ENTRE
PALAFRUGELL I LLAFRANC MEMÒRIA

ÍNDEX DE LA MEMÒRIA

1 ANTECEDENTS	3
1.1 Context històric	3
1.2 Últimes reformes projectades	3
1.3 Promotor	4
1.4 Objecte del projecte	4
1.5 Estat actual i àmbit de projecte	4
2 ASPECTES ADMINISTRATIUS. ORDRE TES/61/2018 de subvencions a vies ciclistes5	
2.1 Generalitats	5
2.2 Criteris de valoració per a la línia 1. Vies ciclistes urbanes i interurbanes destinades a la mobilitat quotidiana	5
2.2.1 Contribució a una modalitat baixa en carboni, sostenible i segura	5
2.2.1.1 Reducció de les emissions de CO ₂	5
2.2.1.2 Connectivitat de la xarxa de vies ciclistes	7
2.2.1.3 Inclusió de la via ciclistes en rutes cicloturístiques	7
2.2.1.4 Segregació de la via ciclista	8
2.2.2 Mobilitat quotidiana interurbana i intermodalitat	8
2.2.2.1 Connexió de diferents nuclis de població	8
2.2.2.2 Intermodalitat amb estacions de transport públic	8
2.2.2.3 Accessibilitat a polígons industrial i grans centres generadors de mobilitat	8
2.2.3 Cobertura territorial de l'actuació	9
2.2.3.1 Afectació a municipis	9
2.2.4 Planificació i equilibri territorial	9
2.2.4.1 Contribució a l'equilibri territorial	9
2.2.4.2 Inclusió en un instrument de planificació vigent com a eix prioritari o bàsic	9
2.2.5 Maduresa i disseny de la via ciclista	10
2.2.5.1 Adequació i coherència del pressupost als objectius de l'actuació	10
2.2.5.2 Tipologia de la via ciclista	10
2.2.5.3 Pendent de la via ciclista	10
2.2.5.4 Amplada de la via ciclista	10
2.2.5.5 Drenatge de la via ciclista	11
2.2.6 Perspectiva social i ambiental	11
2.2.6.1 Sostenibilitat mediambiental de l'actuació	11
2.2.6.2 Perspectiva de gènere de l'actuació	11
3 DESCRIPCIÓ DE LES OBRES DE LA PISTA BICI	13
3.1 Descripció general	13
3.2 Tipus de via ciclista	13
3.3 Geologia i geotècnia	13
3.4 Hidrologia	14

3.5	Vialitat	14
3.6	Demolicions	15
4	CARACTERÍSTIQUES CONSTRUCTIVES	16
4.1	Traçat	16
4.2	Velocitat del projecte	16
4.3	Distància de visibilitat	16
4.3.1	Distància de parada en baixades	16
4.3.2	Distància de parada en corba	16
4.4	Inclinacions longitudinals	17
4.5	Acords verticals	17
4.6	Ferms i paviments	17
4.6.1	Característiques generals.....	17
4.6.2	Ferms en trams especials	18
4.6.3	Trams de vorera bici.....	18
4.7	Seccions tipus. Amplades	19
4.8	Obres de fàbrica	19
4.8.1	Obra de fàbrica nº 1	19
4.8.2	Obra de fàbrica nº 2	19
4.8.3	Obra de fàbrica nº 3	20
4.8.4	Obra de fàbrica nº 4	20
4.8.5	Obra de fàbrica nº 5	20
4.8.6	Obra de fàbrica nº 6	21
4.8.7	Desguassos de les cunetes.....	21
4.9	Instal·lacions. Reg	21
4.9.1	Components del reg	21
4.9.2	Característiques de la zona a regar	21
4.9.3	Solució adoptada.....	21
4.9.4	Xarxa de reg	22
4.9.5	Connexió de servei.....	22
4.9.6	Canalitzacions	22
4.9.7	Pericons.....	22
4.9.8	Programació	22
4.10	Paisatgisme	23
4.10.1	Arbrat.....	23
4.10.2	Arbustatge	23
4.11	Senyalització	24
5	PLA D'OBRES	25
6	CLASSIFICACIÓ DEL CONTRATISTA	25
7	PRESSUPOST	26

MEMÒRIA

PROJECTE: FORMACIÓ DE PISTA BICI ENTRE PALAFRUGELL I LLAFRANC

1 ANTECEDENTS

1.1 Context històric

El 22 de juliol de 1967 Palafrugell quedava definitivament connectat amb el mar gràcies a la obertura al trànsit de l'Avinguda del Mar.

L'acte oficial d'inauguració de la via va coincidir amb el de la Biblioteca Pública i la imposició de la Medalla d'Or de la Província a Josep Pla. Hores abans de la inauguració, el mateix Pla digué que Palafrugell es trobava "davant la possibilitat d'una gran transformació física, degut a l'acostament de la vila al mar a través de l'elegant carretera – la més elegant d'aquest espai – " Gràcies a la nova infraestructura de dos carrils en cada sentit de circulació, la comunicació entre la Vila i la costa era més fàcil i permetia absorbir un gran nombre de vehicles. Al mateix temps, es va decidir mantenir la que a partir d'aleshores va passar a anomenar-se "carretera vella", la qual malgrat les seves limitacions i el seu traçat sinuós, té un encant evident.

L'Avinguda del Mar formava part del paquet d'inversions que la Diputació de Girona va endegar aquells anys a fi de millorar els accessos a la Costa Brava. El pressupost total de l'obra es va calcular al voltant dels 18 milions de pessetes, els quals serien aportats per parts iguals entre la Diputació i l'Ajuntament de Palafrugell. El setembre de 1966 es van adjudicar les obres de construcció a l'empresa Cruz, SA per la xifra de 11.979.331,60 pessetes. (Font: Crònica d'un Segle)

La nominació actual de l'autovia és GIV-6546 i té 2.543 m de longitud.

Amb el temps s'ha anat introduint modificacions. Durant molts anys, la vorera va estar protegida per una tanca tipus biona metàl·lica.

1.2 Últimes reformes projectades

El desembre de 2008 es va redactar i presentar un projecte que contemplava globalment l'arranjament de la vorera de l'autovia i la formació d'un carril bici paral·lel.

D'aquest projecte s'han executat diferents fases, com la instal·lació d'enllumenat a la vorera i una altra de jardineria i adequació dels punts d'inici i final i mobiliari (2010-2011)

La Diputació de Girona i l'ajuntament de Palafrugell, també han promogut l'execució d'altres projectes, com el de la nova rotonda que dona accés al càmping Kim's i càmping La Siesta. Aquest projecte va formar un sobreample a la vorera que s'aprofita en el present per la formació del carril bici en el tram coincident.

Igualment van promoure l'execució d'unes obres per substituir la tanca biona per una tanca tipus semi-newjersey . En el mateix moment es va pavimentar de nou la vorera amb aglomerat asfàltic.

1.3 Promotor

El promotor del present projecte és l'Ajuntament de Palafrugell.

1.4 Objecte del projecte

L'objecte del present projecte consisteix en la definició constructiva de:

- construcció d'una pista bici bici paral·lel a l'autovia, de nova planta, d'ús exclusiu per a ciclistes.

1.5 Estat actual i àmbit de projecte

L'actual autovia GIV-6546, discorre entre el nucli de Palafrugell i Llafranc i té continuïtat com a carretera convencional fins a Calella de Palafrugell.

La vorera actual està formada per un paviment d'aglomerat asfàltic i disposa d'una tanca de seguretat tipus newjersey.

En els trams d'inici (a Palafrugell) rotonda central i final, es disposa d'enllumenat públic, consistent en columnes de més de 4 metres d'alçades amb lluminàries, si bé, la major part del traçat no disposa aquest tipus d'instal·lació.

Els demés trams disposen d'enllumenat tipus balisa (0,6 m d'alçada aproximadament) A uns 3 metres de la vorada, hi ha una alineació d'arbres de tres espècies:

Nom científic	Nom vulgar
<i>Eucaliptus globulus</i>	Eucalipte
<i>Ulmus pumila</i>	Om
<i>Quercus robur</i>	Roure

La vorera té una amplada aproximada de 2 m, i la franja d'arbrat té una amplada aproximada també de dos metres. El conjunt de vorera i alineació d'arbres, disposa per tant d'una amplada aproximada de 4 m.

A partir d'aquest 4 m. d'amplada, segons les cotes del terreny de l'entorn, trobem el terraplè o desmunt de l'autovia fins guanyar la cota del terreny.

2 ASPECTES ADMINISTRATIUS. ORDRE TES/61/2018 de subvencions a vies ciclistes

2.1 Generalitats

El present projecte s'adapta a les bases reguladores de l'ORDRE TES/61/2018 de 7 de juny, pel qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions a operacions de les entitats locals i determinats consorcis per a l'execució d'actuacions de vies ciclistes susceptibles de finançament procedents del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) i la RESOLUCIÓ TES/1849/2018, de 24 de juliol, de convocatòria de subvencions per fomentar l'execució d'actuacions de vies ciclistes de les entitats locals i determinats consorcis susceptibles de finançament procedent del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER)
Entre les actuacions subvencionables, hi ha la línia 1, vies ciclistes urbanes i interurbanes destinades a la mobilitat quotidiana:

- a) Execució de noves vies ciclistes en àmbits urbans, periurbans o interurbans amb una distància entre nuclis de població de no més de 10 km.....
- b) Les millores substancials de la seguretat, continuïtat i prestacions de vies ciclistes existents que no compleixin uns estàndards mínims de qualitat i seguretat...

Les actuacions hauran d'ajustar-se a les previsions que es recullen en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya i el Manual de senyalització d'orientació en rutes cicloturístiques i vies ciclistes

L'Ajuntament de Palafrugell que actua com administració amb capacitat administrativa, financera i operativa justificarà el compliment dels diferents requisits per obtenir la condició de beneficiari, i aportarà la diferent documentació requerida annexa a la sol·licitud:

- a) Memòria tècnica de l'actuació
- b) Certificat del Secretari o consti la decisió de l'òrgan competent de l'ens local de sol·licitar la subvenció
- c) Memòria valorada de l'actuació
- d) En el supòsit que l'ens local pretengui que l'execució la dugui a terme una entitat diferent de la beneficiària, documentació acreditativa sobre la condició de mitjà propi i servei tècnic de l'ens corresponent, així com l'esborrany del document de formalització de l'encàrrec
- e) Quadre d'indicadors

2.2 Criteris de valoració per a la línia 1. Vies ciclistes urbanes i interurbanes destinades a la mobilitat quotidiana.

2.2.1 Contribució a una modalitat baixa en carboni, sostenible i segura

2.2.1.1 Reducció de les emissions de CO₂

Es calcula la reducció d'emissions de carboni consultant les dades de l'estudi de Mobilitat Generada del POUM de Palafrugell.(EAMG redactat per Lavola l'any 2013)

En l'estudi s'apliquen els ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació del EAMG, segons usos (habitatge, residencial, comercial) atenent als nombre d'habitatge, m2 o m2 de sòl.

L'elaboració de les dades es reflecteixen a la taula 5.8 del estudi:

Taula 5.8. Repartiment modal de la mobilitat generada per entitats demogràfiques (en viatges/dia)

NUCLI DE PALAFRUGELL			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	14489	674	22038
	10934		
De connexió	20778	1123	951
	15680		
CALELLA			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	1373	64	1818
	1014		
De connexió	1970	106	60
	1454		
LLAFRANC			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	351	16	1152
	266		
De connexió	503	27	92
	381		
TAMARIU			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	485	22	1063
	353		
De connexió	696	38	68
	507		
ALTRES ÀMBITS			
DESPLAÇAMENTS	VEHICLE PRIVAT*	TRANSPORT COL·LECTIU	NO MOTORITZAT
Interns	149	6	215
	103		
De connexió	204	12	8
	148		

(*) s'ha ombrejat el nombre de vehicles que es desplaçaran (aplicat el factor d'ocupació del vehicle privat)

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006 i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006

Per tant, els viatges generats per Llafranc i Calella de Palafrugell, són:

$1.373 + 351 = 1.724$ desplaçaments.

Aquesta suma es duplica per tenir en compte anada i tornada al tractar-se de desplaçaments entre nuclis de població diferenciats i pel factor 1,6 per tal de quantificar la demanda total quotidiana (mobilitat obligada i mobilitat no obligada)

Al respecte d'aquest càlcul, es justifica l'aplicació d'aquest coeficients (duplicació per anada i tornada) atenent a que responen a la realitat dels desplaçaments entre els nuclis de Llafranc i

Calella cap a Palafrugell (no s'aplica el càlcul estrictament segons el mètode descrit quan l'actuació afecta a un sòl municipi)

El coeficient de 1,6 també es considera que respon a la realitat de desplaçaments per raó d'oci i lleure entre Palafrugell i les platges.

Finalment, s'aplica el coeficient del 10 % de distribució

modal. Per tant, el total de desplaçaments seria de:

$$1.724 * 2 * 1,6 * 0,1 = 551,68 \text{ desplaçaments/dia}$$

Aplicant un factor d'emissió de 70,6 g/veh.km, i 310 dies de mobilitat quotidiana)

$$\text{obtenim: } 551,68 * 70,6 * 310 = 12,07 \text{ t CO}_2 / \text{km any}$$

2.2.1.2 Connectivitat de la xarxa de vies ciclistes

En el Terme Municipal de Palafrugell hi ha executats diferents trams de pistes bici, essent la més important la via verda que uneix Palamós i Palafrugell, coneguda com la Ruta del Tren Petit, té una longitud de 6 km. El seu traçat transcorre per una part de l'antic recorregut de l'anomenat tren petit que connectava Palamós amb Girona passant per la Bisbal d'Empordà.

Igualment dins la trama urbana, es disposen diferents trams existent, trams proposats, trams de convivència bicicleta-vianants, trams de convivència bicicleta-vehicle i trams de plataforma única.

Aquesta xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, es pot consultar al document, POUM de Palafrugell, al EAMG.3

S'adjunta el plànol 4.1 i 4.2 (plànols d'informació del present projecte) on es pot observar que està planificada la interconnexió dels itineraris ciclables, al ritme marcat per les diferents actuacions urbanístiques a desenvolupar i la disponibilitat pressupostària.

Particularment, la pista bici objecte d'aquest projecte, es pot connectar amb actuacions relativament senzilles, amb el carril bici de la circumval·lació sud de Palafrugell, i des d'aquí amb la via verda Palafrugell-Palamós i amb la resta d'itineraris dels nuclis de Palafrugell, Llafranc i Calella de Palafrugell.

2.2.1.3 Inclusió de la via ciclistes en rutes cicloturístiques

La connexió entre Palafrugell i els nuclis de Llafranc i Calella de Palafrugell, té un evident component turístic al connectar el nucli amb la zona de platges i la majoria dels equipaments i infraestructures turístiques del municipi, com són hotels, càmpings, restaurants, apartaments i altres equipament d'esbarjo, esportius, etc.

D'acord amb EAMB, a Palafrugell es troben :

TIPUS	NOMBRE	PLACES
Establiments hotelers	24	1.214
Càmpings	4	4.752
Turisme rural	2	14

La majoria dels quals, estan als nuclis de Llafranc , Calella de Palafrugell i també Tamariu.

La població estacional causa una diferència entre població resident i població ECTA de 4.177 persones, passant la població de 22.868 a 27.045 (Dades Xifra, Diputació de Girona , any 2016

)

2.2.1.4 Segregació de la via ciclista

D'acord amb el projecte tècnic, la totalitat de la pista bici està totalment separada i segregada del trànsit motoritzat, excepte 3 cruïlles a nivell que suposen un màxim de 24 m dels 2.543 projectats.

2.2.2 Mobilitat quotidiana interurbana i intermodalitat

2.2.2.1 Connexió de diferents nuclis de població

La pista bici projectada connecta directament el nucli urbà de Palafrugell amb el nucli de Llafranc, i a part, permet la continuïtat cap al nucli de Calella de Palafrugell.

2.2.2.2 Intermodalitat amb estacions de transport públic

Tal com es pot veure en el plànol 5.1 (plànols d'informació del present projecte) Oferta de transport públic del EAMG (Lavola) la pista bici projectada permet l'intermodalitat. Per un costat, la pista bici té accés directa a la parada d'autobús urbà entre Palafrugell i Calella/Llafranc, a l'alçada de dos pols d'atracció i generació de mobilitat com són el càmping Kim's i el càmping la Siesta. D'altre costat, també es pot accedir al transport públic (bus) a les parades de Llafranc i Calella.

Finalment, al plànol 4.2 Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes (EAMG, Lavola) es pot veure com es pot accedir a l'estació d'autobusos pels diferents trams d'itineraris per a bicicletes, existents o planificats, i en diferents tipologies (convivència, carrils proposats...)

2.2.2.3 Accessibilitat a polígons industrial i grans centres generadors de mobilitat

D'acord amb el paràgraf 2.2.1.3, el projecte dona accessibilitat a la mobilitat que genera l'activitat turística als nuclis de costa i els corresponents edificis i equipaments residencials, d'oci, les platges, restaurants, port de Llafranc, etc. i els diferents equipaments del nucli de Palafrugell, siguin administratius (ajuntament, mossos, policia, ...) docents (diferents escoles i Instituts...) culturals (teatre, biblioteca, església, mesquita...) sanitaris (CAP) esportius (pavelló poliesportiu, estadi municipal, piscina municipal...) comercials (mercat, centre comercials...) i altres com l'estació d'autobusos , el tanatori, etc.

2.2.3 Cobertura territorial de l'actuació

2.2.3.1 Afectació a municipis

L'actuació afecta al municipi de Palafrugell.

2.2.4 Planificació i equilibri territorial

2.2.4.1 Contribució a l'equilibri territorial

La comarca del Baix Empordà no surt a l'annex III de les bases de ORDRE TES/61/2018.

2.2.4.2 Inclusió en un instrument de planificació vigent com a eix prioritari o bàsic

El Pla de Mobilitat Urbana aprovat el 27 de novembre de 2012 és el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis. Concretament Palafrugell, al ser un municipi de més de 20.000 habitants, amb una població estacional superior a les 20.000 persones, també l'ha de tenir.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta l'estudi contempla que la xarxa viària per a la bicicleta al nucli urbà era pràcticament inexistent al 2011-2012. La xarxa era inconnexa i li mancava continuïtat. Tot i això, s'observava un bon nombre de desplaçaments en bicicleta pel nucli urbà, tot i no tenir la xarxa necessària.

El pla contempla l'estudi d'escenaris alternatius de futur i un d'ells és, dins de l'escenari sostenible, augmentar el nombre de desplaçaments en bicicleta. La bicicleta és un mode de transport que permet cobrir les necessitats de transport dins del municipi i també els desplaçaments de cap a altres municipis veïns. Per tant, la possibilitat de guanyar viatgers es troba en els desplaçaments interns com en els desplaçaments de connexió. Per a fer-ho possible caldrà dotar aquest mitjà de transport de la infraestructura viària que faci possible dur a terme tots aquests desplaçaments (pacificar el trànsit rodat per a permetre la coexistència, crear carrils bici, crear una xarxa d'aparcaments...).

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) és del maig del 2013. Tal com indica l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, els plans d'ordenació municipal, entre d'altres, han d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. En aquest sentit, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport, així com complir els principis de competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

Entre tots els objectius en destaquem els següents:

- Prioritzar els models no motoritzats (a peu i en bicicleta)
- Disposar d'una xarxa d'itineraris per a vianants accessible que connecti els principals centres atractors de mobilitat del municipi.
- Desenvolupar una xarxa de carrils bici que garanteixi la cobertura de tot el municipi
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) de tots els sectors de desenvolupament

2.2.5 Maduresa i disseny de la via ciclista

2.2.5.1 Adequació i coherència del pressupost als objectius de l'actuació

L'actuació de la pista bici té els següents costos:

ELEMENT	€
Projectes i visat	11.871,19
Obres (iva inclòs)	523.189,65
Expropiacions (estimació)	59.434,17
Direcció d'obres (estimació)	16.000,00
TOTAL	610.495,01

Longitud del projecte: 2,543 km.

€/km = $610.495,01 / 2,543 = 240.068,82$ €/km

2.2.5.2 Tipologia de la via ciclista

El present projecte segrega en tot moment la via ciclista del trànsit motoritzat. La tipologia projectada correspon d'acord al manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, al de 'pista bici', via reservada a la circulació de bicicletes amb un traçat independent de les vies principals. A més, existeix un itinerari equivalent per a vianants.

No obstant, en el total de 2.543 m projectats, trobem un tram amb tipologia de vorera bici: Tram vorera bici de 53 m. (el trànsit motoritzat queda segregat igualment)

Amplada 2+3 m.

Paviment: diferenciat, asfalt amb slurry beige (zona peatonal) / asfalt (sense colorar)
Senyalització amb línia blanca i balises formades per estaca de fusta de 1,2 m.

Es trobem altres trams en que la pista bici està separada de la vorera peatonal amb una mitjana verda de 1 m. d'amplada i la presència d'arbrat, en un total de 396 mn.
Es poden consultar aquests trams al plànol d'implantació general i al de seccions tipus.

2.2.5.3 Pendent de la via ciclista

No hi ha cap tram amb pendent longitudinal superior al 5 % .

Es justifica aquest situació al corresponent plànol de secció longitudinal.

2.2.5.4 Amplada de la via ciclista

El manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, recomana per a les pistes bici una amplada de 2 m. com a mínim i 2,5 m. recomanats.

El present projecte , especifica una amplada de 3 m. Només en el tram del p.k. 2+125 a p.k. 2+396 , de 271 m. , l'amplada queda reduïda a 2,4 m. per la disponibilitat del terreny. Per tant l'amplada sempre és superior a la mínima recomanda.

Aquestes mesures es poden consultar al plànol d'implantació general, als plànols de seccions transversals i als plànols de seccions tipus.

2.2.5.5 Drenatge de la via ciclista

El present projecte preveu la formació de cunetes i el seu desguàs a la llera pública en els diferents creuaments entre la pista i aquesta, que es van produint al llarg del traçat. Es projecten 6 obres singulars per a superar aquests obstacles, en diferents tipologies segons el cas:

- 1 pas amb marcs de formigó 3 guals inundables
- 1 passera de fusta
- 1 ampliació d'obra de fàbrica existent.

Cada obra està detallada als corresponents plànols.

Quan és necessari es projecten trams de col·lectors soterrats, amb les corresponents reixes de desbast, aletes, etc. segons plànol de drenatge i detalls de drenatges, siguin longitudinals o transversals a la pista.

2.2.6 Perspectiva social i ambiental

2.2.6.1 Sostenibilitat mediambiental de l'actuació

El disseny del present projecte ha considerat en tot moment la sostenibilitat del projecte. Aquesta asseveració es justifica pels diferents materials utilitzats, la gestió de les terres i l'ús de materials procedents de reciclats com es demana en aquest criteri.

Així tenim una reutilització de totes les terres vegetals procedents del saneig del terreny que es preveu la seva estesa en els conreus de l'entorn.

També es preveu l'aprofitament de les terres procedents de l'excavació pels terraplens quan tinguin les característiques constructives adequades.

Les graves i el tot-ú de la sub-base utilitzats, són procedents de reciclat d'acord amb la descripció del pressupost del projecte i plec de condicions.

La majoria dels formigó utilitzat conté àrids gruixuts procedents de reciclat, essent la seva formulació del tipus HRH.

El projecte inclou el corresponent annex de gestió de residus procedents de la construcció

2.2.6.2 Perspectiva de gènere de l'actuació

El projecte té en el seu inici i final espais de relació, amb bancs per a descansar, paperera i adequadament enjardinats. Aquest espais permeten la relació social entre persones de diferents gènere, edat, procedència, etc.

Aquests espais també estan il·luminats i amb suficient sensació de seguretat. La pista, encara que segregada de l'autovia permet disposar alternativament en cas necessari, d'un espai il·luminat a poca distància, concorregut per vianants i vehicles motoritzats.

Al tractar-se d'un traçat bastant rectilini, la pista ofereix bona visibilitat i degut al ventall d'usos, la presència de gent diversa. Igualment aquest traçat no ofereix moltes possibilitats de trobar-se perdut.

La pista bici permet l'accessibilitat en bicicleta entre els diferents serveis i equipaments del nucli de Palafrugell i els punt d'interès turístic de les platges. Aquesta mobilitat pot ser generada tan per els desplaçaments a la feina i els desplaçaments d'esbarjo i oci. Particularment dóna millor accessibilitat als comerços situats a la part inicial de la pista bici (Carrefour, Lidl, Veritas...)

El projecte ofereix una alternativa més a les opcions de mobilitat, fins el moment centrades en els vehicles motoritzats i transport públic i amb menor importància, els desplaçaments a peu,entre Palafrugell i les platges.

Les característiques constructives (amplada, pendent, ...) són adequades per a tot tipus d'usuaris, siguin diferenciats per edats, gènere, etc. i hi haurà disponibilitat d'espai tant per els vianants, com els vehicles com els ciclistes.

La pista bici instal·la en els punts necessaris (passeres, marges ..) baranes de seguretat i formarà passos a nivell (o els ampliarà) en el creuament amb els diferents carrers.

Es preveu que les condicions mediambientals donaran un grau de satisfacció de grat: es plantaran arbres i arbusts, s'amortiran els sorolls i la contaminació del trànsit paral·lel en molts trams gràcies a les diferències de nivell i l'arbrat.

3 DESCRIPCIÓ DE LES OBRES DE LA PISTA BICI

3.1 Descripció general

El projecte de la pista bici representa la construcció d'una infraestructura de nova planta que facilitarà la mobilitat entre el nucli de Palafrugell i les platges del municipi. Aquesta mobilitat fins el moment es veia limitada per la manca de seguretat en els desplaçaments en bicicleta per l'autovia o la carretera vella.

El carril bici transcorre paral·lel a l'autovia pel costa sud i queda totalment segregat de la mateixa donat que queden separats en aproximadament 6.5 m. Aquest espai intermig queda ocupat per la vorera peatonal de 2.15 m descrita anteriorment, una franja verda amb alineació arbrada de 2 m. , el desmunt o terraplè de l'autovia d'amplada variable i una cuneta de guarda d'aproximadament 1.2 m.

L'espai de la zona del terraplè i desmunt, es reserven per a la instal·lació dels diferents serveis (il·luminació vorera, reg...) i previsions futures de aigua potable i telecomunicacions.

La major part del traçat queda per tant sobre els terrenys agrícoles o forestals situats al costat de l'autovia.

La pista bici es formarà retirant la capa de terra vegetal en un gruix considerant de 40 cm.

3.2 Tipus de via ciclista

Tal com indica el títol del projecte, la via projectada és del tipus Pista Bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carretes.

3.3 Geologia i geotècnia

En les inspeccions visuals desenvolupades durant l'elaboració del projecte, es constata que en la major part del carril bici el material de base són terrenys vegetals (camps de conreu) inadequats per a la base del carril bici.

En vista al mapa geològic editat pel ICC, transcripció dels mapes editats per ' Instituto Geológico y Minero de España' els material existents són:

Epígraf: Qv2

Litologia predominant: graves

Altra litologia present (1):

blocs Altra litologia present

(2): sorres Altra litologia

present (3): argiles Altra

litologia present (4):

Era: CENOZOIC

Període: QUATERNARI

Època: PLISTOCÈ SUPERIOR

Epígraf: Ggdp

Litologia predominant: granitoides

Altra litologia present (1): granodiorites

porfíriques Altra litologia present (2):

Altra litologia present (3):

Altra litologia present (4):

Informació sobre els epígrafs: [llegenda.txt](#)

Era: PALEOZOIC

Període: CARBONÍFER-PERMIÀ

Època:

Edat:

Excepte en llocs puntuals, el carril bici quedarà aixecat respecte a la cota original del terreny. Només quan cal mantenir una regularitat en la pendent longitudinal, es procedirà a rebaixar el terreny.

S'estima el gruix mig de terra vegetal entre 0.3 i 0.5 m. i s'adopta un excavació mitja per a la fonamentació del carril bici de 40 cm.

S'estima que serà necessària l'excavació en roca molt puntualment i fondàries que no excedeixen 1 m. L'estimació final en roca es fixa aproximadament en un 6 % de l'excavació total.

3.4 Hidrologia

El traçat de la pista bici travessa diferents rieres i drenatges.

D'altre costat, d'acord amb els plànols d'avaluació ambiental del Pla Municipal d'Ordenació Urbana de Palafrugell, plànol de risc, la zona d'inici del carril bici és inundable (poum 2007)

En el nou informe tècnic diagnòstic per a la inundabilitat per al a revisió del POUM de Palafrugell, 2013) no apareix aquesta zona.

Les lleres públiques que consten en l'àmbit de la pista bici, s'extreuen del mapa de la xarxa hidrogràfica completa editat per l'ACA i el mapa de subconques . Aquestes lleres són la riera de Vila Seca i la riera de l'Aubi.

- La riera de Vila-Seca creua la pista bici al p.k. 0+250
- L'Aubi creua en el p.k. 0+900

En el corresponent annex s'estudien les conques que aboquen en aquests punts i es calculen els cabals per a diferents períodes d'avinguda. També es calculen els cabals que poden circular en aquestes rieres d'acord amb les seccions existents.

Les condicions i criteris per a travessar aquests punts es va consultar als serveis tècnics de l'ACA, als quals es va lliurar els càlculs i mapes de conques referits.

El gener de 2018 es va fer una visita conjunta amb el tècnic de l'Aca i l'arquitecte municipal de Palafrugell.

Es va acordar les solució a donar a cada pas de riera, la qual cosa queda reflectida en els plànols de les obres de fàbrica corresponents . La riera de Vila Seca (obra nº 2) es soluciona amb una gual inundable. La riera de l'Aubi, s'aprofita la canalització existent amb murs de formigó, per recolzar-hi a sobre, una passera de fusta (obra nº 4)

3.5 Vialitat

El carril bici arrencarà des de la carretera vella a uns 25 m. del seu inici, per formar una corba i agafar un traçat paral·lel respecte l'autovia.

El carril bici creuarà diferents rieres naturals que es resoldran amb les corresponents obres de fàbrica.

També creuarà diferents camins i carrers. En el cas dels camins, es formarà un pas a nivell. En el creuament de carrers i en les dues rotondes, es formaran guals per superar el desnivell de les vorades. Aquests creuaments es senyalitzaran adequadament. Tot i que les voreres ja disposen de gual accessible, caldrà ampliar-los per donar cabuda a vianants i bicicletes.

La solució per a cada gual es detalla en els corresponents

plànols. El carril bici finalitzarà en l'espai verd del final de

l'autovia.

Els ciclistes podran accedir a l'autovia per acabar l'itinerari a la platja de Llafranc o podran dirigir-se al carrer Còrsega i el pàrking i arribar a Calella de Palafrugell.

Els ciclistes des de Calella de Palafrugell i Llafranc, hauran d'accedir al carril bici pel C/ Còrsega.

3.6 Demolicions

A l'inici de les obres, a part dels treballs d'esbrossada inicials, caldran treballs de demolició, desmuntatges, etc.

Al p.k. 0+530 s'enderrocarà un mur que creua transversalment la pista.

Entre el p.k. 0+900 i 1+175 es retirarà una tanca de tela metàl·lica. Aquesta, posteriorment es tornarà a instal·lar al límit de la línia d'expropiació.

A la primera rotonda es retiraran restes de paviment d'aglomerat asfàltic per posteriorment poder homogeneïtzar la capa de rodament.

Al la zona del p.k. 2+325 es demoliran trams de vorera de formigó existent, una barana de fusta i un mur de contenció de petites dimensions.

Al llarg de la pista bici, en les cruïlles amb diferents carrers, s'adaptaran gual accessibles. Per això caldrà demolir i modificar les vorades i voreres en aquests punts.

A la instal·lació de reg, alguns trams passaran per zones pavimentades. Per obrir les rases en aquestes zones, es tallarà amb radial el paviment. Aquest es demolirà. Un cop passat el servei, es tornarà a reblir la rasa i es reposarà el paviment.

En la instal·lació de drenatge, es travessa transversalment un vial. També es tallarà amb radial el paviment per demolir-lo i poder obrir la rasa.

A part de les demolicions, al p.k. 0+875 i al p.k. 2+314 es troben 2 làmpades sobre columna dins l'espai de la pista bici. Aquests es tindran que desmuntar, traslladar-les fora de la calçada i tornar a muntar i instal·lar totalment.

En la mateixa zona del p.k. 2+314 hi ha un quadre elèctric que igualment s'haurà de desmuntar i tornar a muntar en el mateix àmbit.

El materials resultant de les demolicions es carregarà sobre camió i es traslladarà a un abocador autoritzat.

4 CARACTERÍSTIQUES CONSTRUCTIVES

4.1 Traçat

Donat que el traçat segueix paral·lel a l'autovia, no s'han definit específicament radis de gir. Els trams amb corba d'inici i final, i els creuaments de carrers, s'adapten a les necessitats particulars d'aquests i s'entendran com a trams urbans. Igualment en els trams paral·lels a les rotondes, els radis de gir s'adaptaran als radis existents i les disponibilitats de terrenys.

4.2 Velocitat del projecte

D'acord amb el Manual de disseny de vies ciclistes, la velocitat de projecte és per a una velocitat genèrica de 50 km/h i una velocitat mínima de 30 km/h

4.3 Distància de visibilitat

4.3.1 Distància de parada en baixades

La distància de parada (D_p) és la distància total recorreguda per una bicicleta oblidada a aturar-se tan ràpidament com li sigui possible, mesurada des de la seva situació en el moment d'aparèixer l'objecte que motiva la detenció. Comprèn la distància recorreguda durant els temps de percepció, reacció i frenat.

$$D_p = v^2 / (254(f+i)) + V * t_p / 3,6$$

f = coeficient de lliscament = 0,25 t = temps de reacció = 2,5 s (per alçada d'ull 1,4 m i alçada d'objecte 0m)

En un cas genèric de la pista bici projectada, amb V de disseny 50 km/h pendent del 5%, aquesta distància seria de 84 m.

Per la velocitat mínima de disseny, $V = 30$, la $D_p = 39$ m

4.3.2 Distància de parada en corba

Es calcula amb la fórmula:

$$F = R (1 - \cos (28,65 * D_p / R)) - 0,5 * b$$

F = mínima visibilitat

lateral R = radi de l'exi del carril

D_p = distància de

parada B = amplada

del carril

Per a una $D_p = 39$ m, i radis existents al projecte de 10 m (rotonda al p.k. 1+975) la F seria aproximadament de 5,5 m (segons quadre 8 del manual de disseny de vies ciclistes)

Aquesta distància es compleix en el projecte.

4.4 Inclínacions longitudinals

Tot el traçat del carril bici es manté amb pendent inferiors al 4 % .

En els punts singulars com per exemple a les entrades i sortides dels guals inundables, els pendents poden ser més pronunciats, però amb distàncies inferiors a les indicades al quadre 9 del manual de dissenys de vies ciclistes de Catalunya.

Tampoc es superen els pendents de confortabilitat indicats:

Trams de més de 4 km amb rampes > 2 %

Trams de més de 2 km. amb rampa superior al 4 %

4.5 Acords verticals

S'ha calcula els radis mínims dels acords verticals K_v , en els diferents punts singulars (obres de fàbrica) En aquests casos, s'ha considerat la longitud disponible en les rampes, L (al voltant de 5 m.) Les fórmules emprades són les de la norma Instrucció de carreteres 3.1 – IC.

$$K_v = L / \square$$

$$\square = \square i_1 - i_2 \square$$

i_1 = pendent

entrada i_2 = pendent

de sortida f fletxa =

$$K_v * \square^2 / 8$$

Es pot consultar els acords als plànols de detall de les obres de fàbrica.

4.6 Ferms i paviments

4.6.1 Característiques generals

Per a dimensionar el ferm del carril bici s'ha tingut en compte la monografia 'Recomendaciones para el proyecto y diseño de viario urbano', editat per Ministerio de Fomento i el Manual de disseny de vies ciclistes de Catalunya.

S'ha considerat un trànsit només per a bicicletes (pista ciclista segregada) i accés esporàdic de vehicles d'emergències o manteniments :

Tràfic molt lleuger , equivalent a T_4 segons la Norma 6.1-I.C, Instrucció de Carreteres del Ministeri de Foment.

S'adapten les recomanacions per no encarrir innecessàriament l'obra.

Es suposa un tipus de sòl tolerable (CBR 3-5) desenvolupant una millora del terreny consistent en el rebaix de 40 cm. i la posterior substitució per sòls seleccionats que majoritàriament actuaran com coronació del terraplens.

Un cop retirats els 40 cm. es piconarà l'esplanada i es prepararà la superfície refinant-la i donant la corresponent pendent transversal, per rebre el ferm.

Quan sigui necessari es formarà un terraplè amb sòl seleccionat que podrà ser procedent de la pròpia obra, doncs hi ha trams que es preveu excavar a una profunditat que supera la

potència de la terra vegetal. No obstant, si no hi ha terres aprofitables, es formarà el terraplè amb sòl seleccionat d'aportació. Es compactarà al 95 % del PM.

Les característiques del sòl seleccionat compliran les condicions senyales al PG 3 (pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras i puentes)

El ferm es formarà amb dues capes:

- 20 cm, de graves de granulat reciclat de formigó de 40-70 cm., en la part inferior
- 20 cm de sauló piconat al 95 % p.m. en la capa de rodolament.

L'amplada del paviment serà de 3 m. amb pendent transversals del 2 %.

4.6.2 Ferms en trams especials

En determinats trams, considerant les condicions actuals de l'espai, s'adaptarà el ferm general de sauló, a altres alternatives.

En la primera rotonda, on existeix una vorera asfaltada d'uns 3 m. d'amplada, es suplementarà l'amplada fins assolir 2+ 3 m (vorera + pista bici) p.k. 1+283 a 1+386 . Es formarà el paviment amb 5 cm. d'aglomerat asfàltic.

En el tram del p.k. 1+346 a 1+396 es donarà la mateix solució, però en aquest cas existeix una línia arbrada que separa la vorera de la pista.

En la segona rotonda, del p.k. 1+879 a 1+991 i 1+999 a 2+050, ja existeix la pista bici amb una amplada de més de 3 m. de sauló, i per tant no s'actuarà. En aquests trams, la vorera és pavimentada i queda separada de la pista bici, per una alineació existent d'arbres.

Al p.k. 2+125 a 2+396, trobem una limitació de l'amplada disponible que és de 2,4 m i és també el tram amb més pendent de tota la pista (3,6 %) Per adequar millor aquest tram, el paviment es formarà amb estabilització de sauló (sistema sauló sòlid)

Es rebaixarà el terreny 20 cm per aplicar una base de 10 cm de tot-ú o 10 cm de sauló sòlid. L'amplada serà igual que a la resta de la pista bici de 3m.

4.6.3 Trams de vorera bici

En la primera rotonda per tal que hi hagi una separació física i visual entre la zona de peatons i la zona de bicicletes, s'instal·laran balises en forma d'estaca de fusta de 1,2 m. d'alçada vista cada 1,5 m.

Segons el plànol de senyalització , també es pintarà una línia contínua a terra.

Quan hi hagi un espai físic entre la vorera i el carril bici (per ex. un espai verd amb alineació d'arbrat i una franja d'aprox. 0,8 – 1 m d'amplada, no s'instal·laran balises ni senyalització horitzontal.

4.7 Seccions tipus. Amplades

Es preveu una secció tipus amb una calçada de 3 m. d'amplada de sauló piconat i 50 cm. a cada costat resultants de cobrir els talussos laterals amb una capa de terra vegetal de 30 cm. de gruix.

D'acord amb la planta de moviments de terres, quan sigui necessari es formarà una cuneta tipus, de 1.2 m d'amplada total i 25-40 cm de fondària.

Com hem vist en el paràgraf anterior, hi haurà trams amb tractament diferencial del ferm. D'acord amb els plànols, també hi ha un tram amb amplada de 2,4 m. (superior als 2 m. mínims recomanats per a pistes bici al quadre 11 del Manual)

Per superar les diferents rieres que trobem al pas del traçat del carril bici es projecten diferents obres de fàbrica.

4.8 Obres de fàbrica

4.8.1 Obra de fàbrica nº 1

Desguàs d'uns 70 cm de fondària i amplada a la vora de 90 cm.

Es formarà un nou desguàs amb marc prefabricat de formigó de 1,30x1,50 cm. Es recolzarà sobre 50 cm d'escullera 100-400 kg, 20 cm de grava de granulat reciclat de formigó i 20 cm de formigó tipus HL-150/P/20.

Sobre el marc es formarà una xapa de compressió de 5 cm. de gruix HA-25/B/10/IIa i malla electrosoldada de 15x15 cm diam. 5 mm.

L'exterior del marc es trasdosarà amb sorra rentada amb un gruix aproximat de 30 cm. Es tornarà a reperfilejar la llera i es reblirà l'interior del marc amb terra.

Es formarà una llosa de transició de 20cm de gruix. En direcció al p.k. 0+000, empalmarà amb el paviment existent. En direcció a Llafranc, serà de 3 m. de longitud i pendent descendent del 1.5 % fins guanyar la cota del carril.

4.8.2 Obra de fàbrica nº 2

Travessa la riera de Vila Seca. Aquesta riera s'estudien els seus cabals d'avinguda i cabals admissible per la secció, en l'annex corresponent.

En vista a aquest estudi, els cabals calculats i la secció disponible, es resol el pas mitjançant un pas a nivell inundable.

Aquesta solució tècnica va estar acordada amb els tècnics de l'Agència Catalana de l'aigua (ACA) i els tècnics de l'Ajuntament.

L'amplada a la base és de 4 m. i té una fondària d'un 1,05 m. S'accedirà amb rampes amb pendent del 14 % per tal de no allargar massa la transició, fins guanyar la cota del carril, tan a l'entrada com a la sortida.

Es pas es formarà amb un paviment formigonat de 20 cm. de gruix sobre una base de 20 cm de grava de reciclat de formigó. S'armarà amb malla electrosoldada de 200x200x5 mm. En la de la llera, es col·locarà escullera de recolzament de 100-400 kg en un gruix de 80 cm. La sortida del

gual es protegirà col·locant escullera de 800-1.200 kg. .Es tornarà a reperfil·lar la llera i es reblirà l'interior del marc amb terra.

4.8.3 Obra de fàbrica nº 3

Es tracta d'un desguàs de 1,36 m. d'amplada al fons de llera.

Es formarà amb característiques i materials similars al pas anterior.

Donat que la fondària és d'aproximadament 0,5 m. el pendent d'entrada i sortida serà del 12

%.

4.8.4 Obra de fàbrica nº 4

Es formarà aquest pas per salvar la riera Aubi. En aquest cas la riera es troba encaixonada en una U de formigó.

En l'annex corresponent s'estudien els cabals d'avinguda i els cabals admissibles per la secció donada.

En la mateixa zona ja es troba un pas per sobre aquesta riera que deixa una alçada lliure entre el fons i la part inferior de l'estructura de 1,20 m. L'accedeix a aquests pas amb unes escales.

Cas que s'arribi a un acord amb la propietat d'aquest pas, es considerarà el seu aprofitament per desviar el carril bici pel mateix es substitució de la passera de fusta projectada.

La solució per aquest pas es va acordar conjuntament amb els tècnics de l'ACA i els tècnics de l'Ajuntament.

Per això es formarà un passera lleugera (de fusta) que només es fixarà per un costat. Es col·locarà senzillament recolzada sobre els murs existents. Al costat de Llafranc, el mur de la riera és més alt, doncs disposa de tres filades de bloc de formigó com a barana. Per tant, s'haurà de preparar un encaix per a la passera tallant el mur i retirant dues filades de bloc al costat més alt, i afegint un filada al costat de Palafrugell (que és més baix)

La passera estarà formada per 4 bigues de fusta laminada GL24h, tractada a l'autoclau amb sals de coure, amb un grau de penetració NP 3. La secció serà de 36x20 cm. Es repartiran en els 3 m. d'amplada total que tindrà la passera. Sobre les bigues es formarà un paviment de taulons de fusta, tractada classe IV de 145x45 mm, col·locades amb una separació màxima de 2,33 mm. Als laterals del pont es fixarà una barana de fusta.

L'accés a la passera es formarà amb una llosa de transició sobre el que s'instal·larà el paviment de fusta, a cada banda, de 20 cm. de gruix amb formigó HRM-20/B/20/I. S'armarà amb una malla metàl·lica electrosoldada de 20x20 cm diam. 5 mm.

4.8.5 Obra de fàbrica nº 5

S'aprofitaran unes aletes de formigó armat en aquest pas per disposar de 2+3 m d'amplada.

S'instal·larà un jàssera prefabricada que d'un costat es recolzarà sobre una estreb i de l'altre, sobre un angular metàl·lic clavat a l'aleta.

Sobre aquesta jàssera es formarà un forjat de bigueta i casetó sobre el que

s'instal·larà el paviment.

4.8.6 Obra de fàbrica nº 6

Serà del tipus gual inundable i característiques similars al pas 2 i 3.

4.8.7 Desguassos de les cunetes

Les cunetes desguassaran directament a les rieres que va interceptant la pista bici. No obstant, en alguns trams l'aigua de la cuneta s'haurà de conduir encanonesa longitudinalment fins connectar amb la riera. També es faran alguns passos transversals quan el pendent no sigui favorable cap a les rieres.

Al p.k. 0+550, es farà una transició de la cuneta a canonada per conduir l'aigua a una riera en un tram que es travessa un camí.

Al p.k. 0+780, es fa un tram encanonat per que es troba un accés asfaltat (zona de mini golf) Al p.k. 0+920, es connecta la cuneta amb una canonada a l'estructura de drenatge existent. En aquest punt caldrà perforar el mur de formigó.

En el punt d'entrada de la cuneta a la canonada es formigonarà la cuneta en una gruix mínim de 10 cm. en un tram de 1,5 m.

Al p.k. 1+050 i 1+200, es dona sortida a l'aigua de la cuneta amb un drenatge transversal. Es formarà amb canonada de PVC corrugat de diàmetre 350 mm. A l'entrada es formarà un pericó amb forma de V que disposarà de reixa metàl·lica formant el perfil de la cuneta. A la sortida s'instal·larà una aleta de protecció de formigó prefabricada.

4.9 Instal·lacions. Reg

4.9.1 Components del reg

Els components de la instal·lació de reg consta de les següents parts:

- Estructura bàsica: xarxa primària, secundària, canalitzacions, pericons i tapes.
- Distribuïdors d'aigua
- Programació

4.9.2 Característiques de la zona a regar

Buscant un equilibri entre la inversió a realitzar i la facilitat de manteniment, es formarà un sistema de reg pels arbres d'alineació (alzines) i quan les línies coincideixin sensiblement amb altre arbrat existent, també se'ls instal·larà reg (per ex. els roures existents a les rotondes)

4.9.3 Solució adoptada

Sistema de corones de goteig als arbres. En el mateix sector dels arbres, també es regarà una tanca arbustiva situats a la zona del pk 1+950.

Els arbres disposaran d'anelles de goteig que tindran 4 goters de 2,3 l/h cada una, distanciats a 0.33 m.

4.9.4 Xarxa de reg

Totes les conduccions i accessoris de la instal·lació seran per a un pressió nominal de 10 atm. , i segons normativa per a ús alimentari.

Les canonades seran de polietilè de baixa densitat (PE 32) fins el diàmetre 75 mm.

4.9.5 Connexió de servei

Atenent a la xarxa pública existent, es faran dues connexions,

als p.k.: 1+000

2+540

Es realitzarà la connexió sobre canonades existents amb corona de derivació i es partirà inicialment amb una canonada de dn 63 mm. en tots dos casos.

Des de la línia principal de 63 mm. s'instal·laran els capçals dels sectors de goteig. Els capçals disposaran de filtre d'anelles de 120 mesh, vàlvula metàl·lica reductora de pressió, ventosa i electrovàlvula de 1" i vàlvula de bola manual de pvc de DN 1".

4.9.6 Canalitzacions

Seràn rases excavades a terra de 90 cm de fondària i 60 cm en la zona de camp.

S'allisarà la base i es col·locarà una capa de sorra (rebuï de pedrera) de 10 cm. de gruix. Es reblirà novament la rasa amb material de la pròpia excavació.

En els passos de calçada pavimentada, s'excavarà una rasa de 1x0,5 m. Es col·locaran dues canalitzacions de PVC corrugat exterior llis interior de DN 125 mm, formigonades amb una capa de 30 cm. La part superior de la rasa es formigonarà amb 20 cm de formigó i es deixarà la fondària necessària per a la reposició del paviment. L'espai d'entremig, es reblirà amb sorra (rebuï de pedrera) rentada piconada.

4.9.7 Pericons

Seràn de mida interior 57x57 cm. Formats per paret de 15 cm. de gruix de totxana i els fons de 20 cm. de grava de drenatge.

Les parets interiors es remolinaran amb morter 1:3.

Les tapes seràn de fundició dúctil, classe B-125, superfície metàl·lica antilliscant.

4.9.8 Programació

Cada escomesa disposarà d'alimentació elèctrica i programador de reg.

En la primera escomesa, s'instal·larà una derivació elèctrica en el quadre d'enllumenat existent. Al costat s'instal·larà un armari pel programador. Es formarà una canalització elèctrica des de l'armari fins l'electrovàlvula del sector.

En la segona escomesa, també s'instal·larà una derivació al quadre d'enllumenat i una canalització fins l'electrovàlvula de sector.

El cablejat s'instal·larà dins canalitzacions de polietilè corrugat de DN 90 mm. El cable serà de Cu de 1,5 mm². 0.6/1 kv.

4.10 Paisatgisme

4.10.1 Arbrat

El tractament arbrat del carril bici serà principalment amb la plantació d'una alineació d'alzines (*Quercus ilex*) que es plantaran aproximadament a 8 m. Es plantaran excavant forats de plantació de 1,5*1,5*1,2 m. Es substituirà el 20 % de la terra per terra vegetal d'aportació de textura franca o franco-arenosa i aportació de 40 l de compost vegetal.

Es formarà una olla de reg de 150 l de capacitat.

Els trams en zona forestal (pineda) només es plantaran les alzines que no impliquin la tala d'arbres existents. Per això es procedirà a un replanteig de detall de les alzines necessàries abans del subministrament de les mateixes.

4.10.2 Arbustatge

Es tractarà el marge que queda entre la vorada peatonal i el carril bici amb la plantació d'espècies arbustives autòctones. Aquesta plantació es desenvolupa per restablir la vegetació en les zones més afectades per les obres, principalment els punts de les obres de fàbrica i els talussos de terraplens i reblerts.

Per tal que la implantació tingui un caire més natural, es proposen diferents barreges d'espècies (on s'especifica el % de cada una, la densitat i mida)

Les barreges proposades són:

MEDITERRÀNIA I		
Espècies	%	densitat
<i>Pistacea lentiscus</i>	50	2
<i>Rosmarinus officinalis</i>	50	2

MEDITERRÀNIA II		
Espècies	%	Densitat
<i>Viburnum tinus</i>	50	1,5
<i>Phyllirea latifolia</i>	50	1

MEDITERRÀNIA III		
Espècies	%	Densitat
<i>Rosmarinus officinalis</i>	50	2
<i>Lavandula angustifolia</i>	50	3

MEDITERRÀNIA IV		
Espècies	%	Densitat
Pistacea lentiscus	40	2
Rhamnus alaternus	40	2
Crataegus monogyna	20	1,5

Durant la plantació dins de cada una de les barreges s'agruparan les espècies en un nombre d'entre 3 i 6 uts.

S'excavaran forats de plantació de mides proporcionals a la mida del contenidor i es formarà una olla de reg

4.11 Senyalització

La senyalització vertical serà d'acord amb el manual pel el disseny de vies ciclistes de Catalunya, i les instruccions de carreters per a la senyalització horitzontal i vertical (en els creuaments amb carrers i la carretera vella)

Es senyalitzarà l'inici i final amb un rètol tipus bicicleta de 30x40 cm

Fora de l'àmbit del projecte també es preveu la instal·lació de senyals orientatives per tal de poder accedir al carril.

Les senyals convencional s'instal·laran sobre suports de tubo d'acer galvanitzat de 80x40x2 mm.

Les senyals per a les bicicletes, s'instal·laran sobre suports de fusta tractada de 10 cm de diàmetre.. Es subjectaran a un dau de formigó mitjançant una pletina metàl·lica atornillable per tal de facilitar el canvi de suport en cas de trencament del suport.

En els creuaments amb els diferents carrers que es van trobant i a l'inici final es col·locaran senyals de perill (P-22)

La pintura horitzontal serà amb pintura reflectant amb microesferes .

En els creuaments de carrers es marcaran els passos amb marques transversals discontinues, de 0,5x0,5 m pels vianants, i de 0.25x0.25 m pels ciclistes.

També es marcaran els pictogrames necessaris per a l'orientació i informació.

5 PLA D'OBRES

El plaç calculat per a l'execució de l'obra és de 29 setmanes hàbils. Es detalla en l'annex corresponent.

6 CLASSIFICACIÓ DEL CONTRATISTA

Classificació del contractista necessària per a la contractació .és: 'Subgrupo 6, obras viales sin cualificación específica'

7 PRESSUPOST

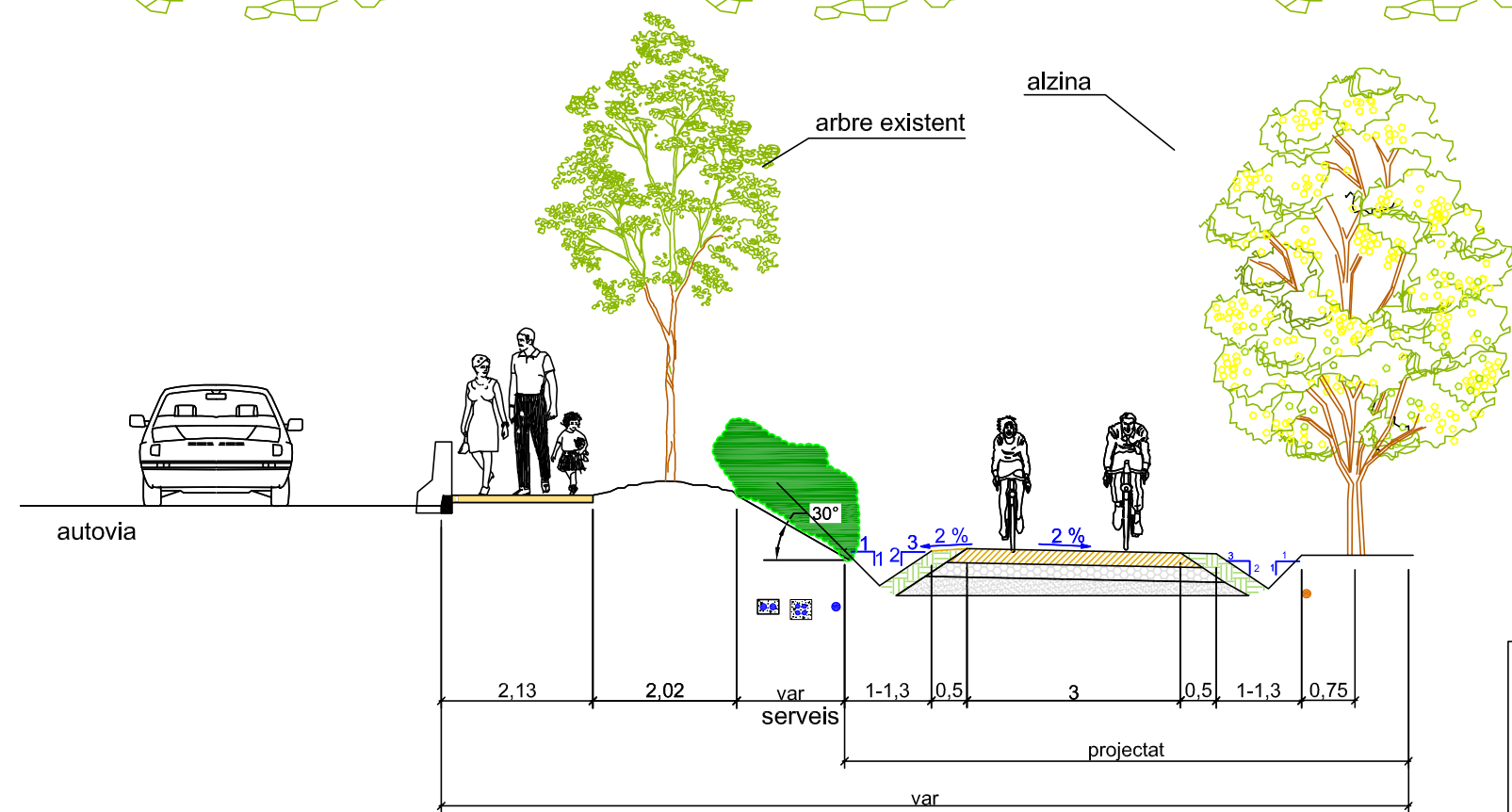
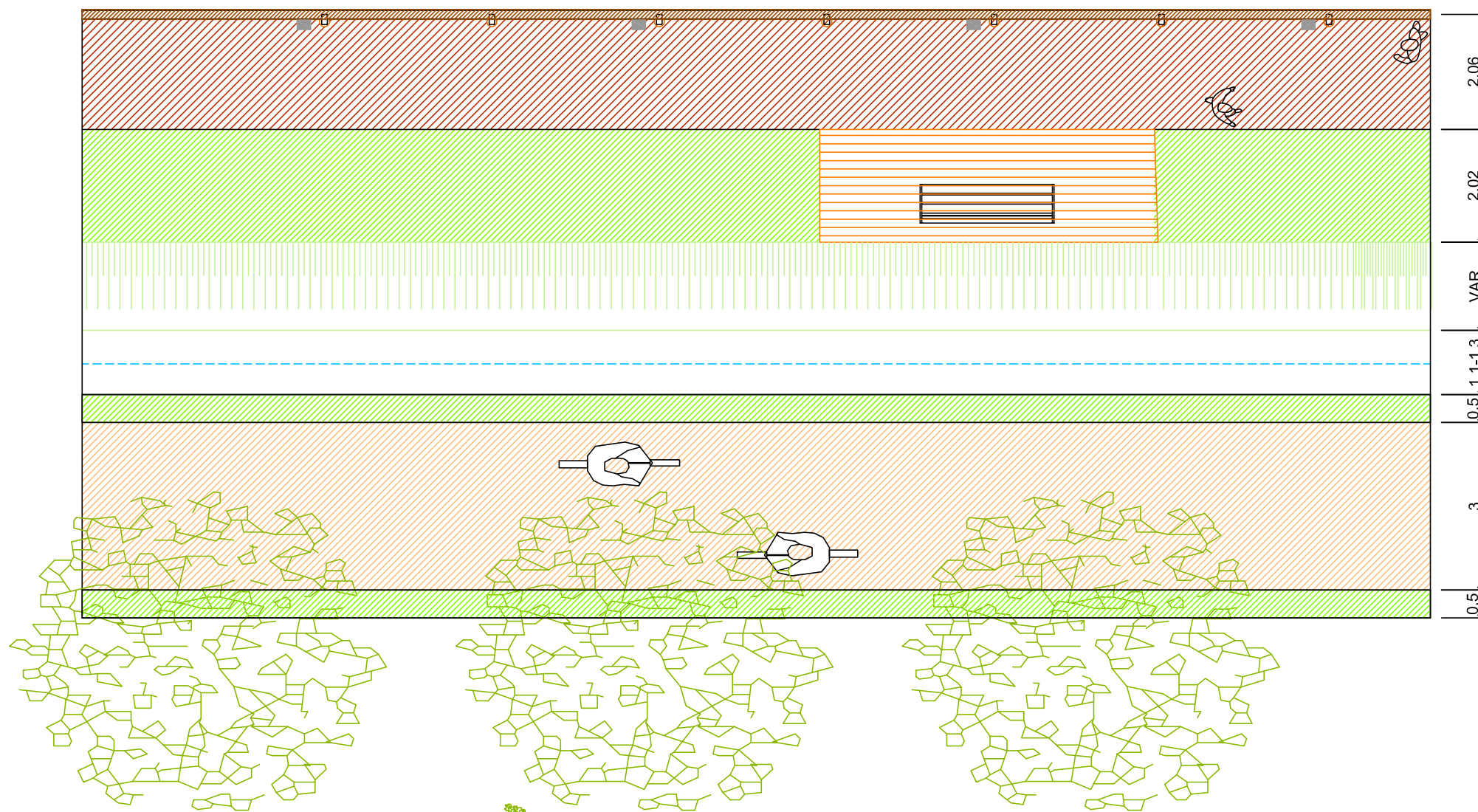
Puja el pressupost del present projecte d'adequació de formació de pista bici entre Palafrugell i Llafranc a la quantitat de:

PEM	363.351,38 €
PEC (13% desp generals i 6 % benefici ind.	432.388,14 €
)	
PEC + IVA	523.189,65 €

Cinc-cents vint-i-tres mil cent vuitanta-nou euros amb seixanta-cinc cèntims.

Palafrugell, novembre de 2018

Joan Jonama
Casellas Enginyer
Agrònom



SECCIÓ TIPUS

- sauló piconat 20 cm gruix
- grava reciclada 40-70 mm , 20 cm gruix
- sòl seleccionat
- terra vegetal

- enllumenat 2x90mm pericó cada 25 m (existent)
- aigua de reg
- aigua potable (espai reservat)



VIA VERDA TECNICS S.L.P.
C/ Cases Noves 43
17200 Palafrugell (Gi)
Tel 972610720 / 629804643

AUTOR DEL PROJECTE
Joan Jonama Casellas
Enginyer Agrònom

PROMOTOR
AJUNTAMENT DE PALAFRUGELL

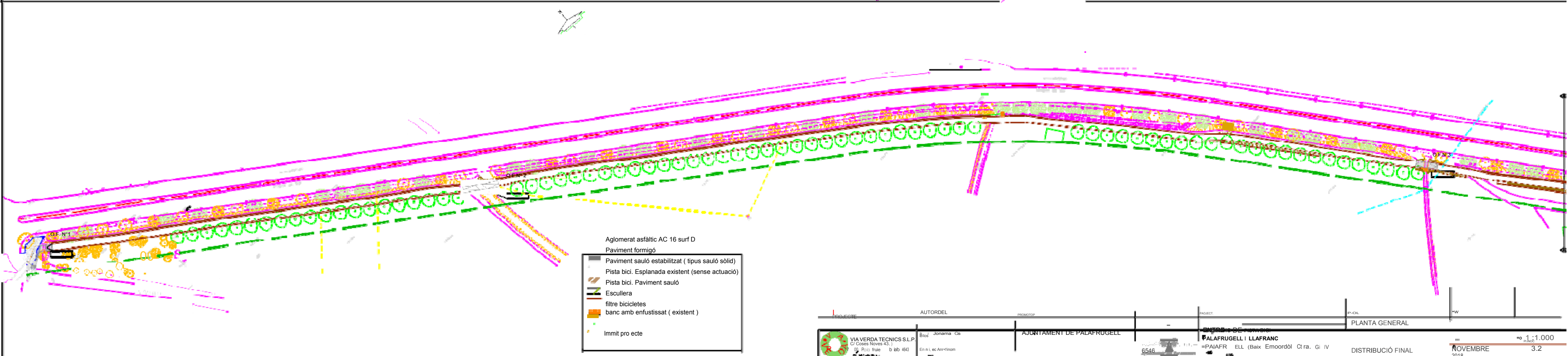
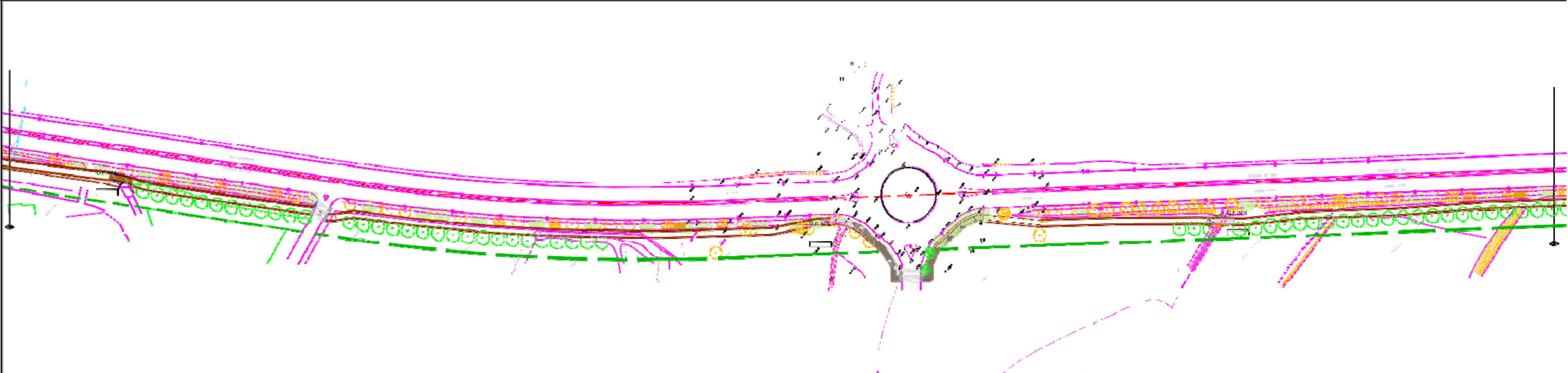
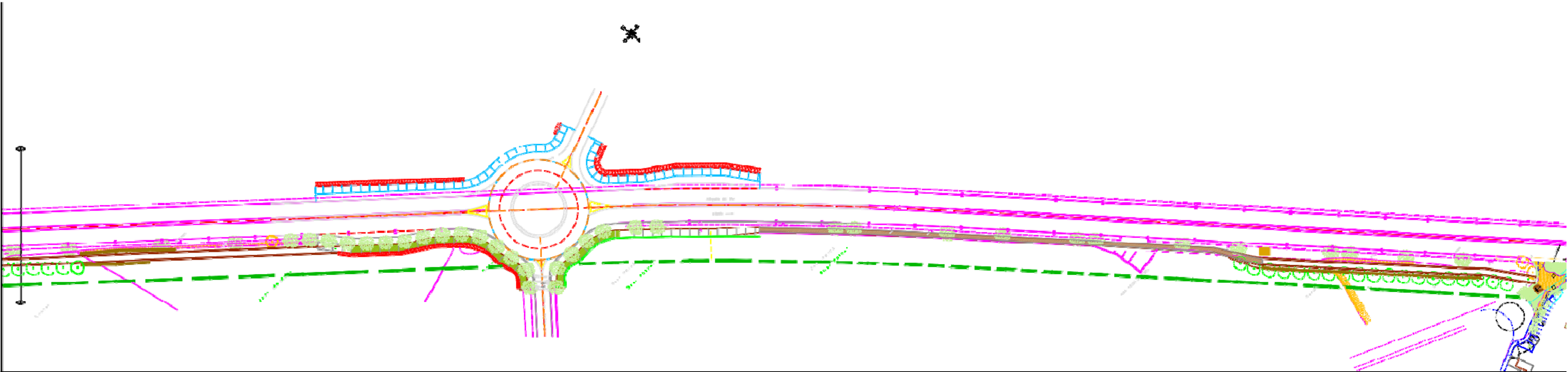


PROJECTE
FORMACIÓ DE PISTA BICI ENTRE
PALAFRUGELL I LLAFRANC
SITUACIÓ
PALAFRUGELL (Baix Empordà) Ctra. Gi IV-6546

PLANOL
SECCIONS TIPUS

ARXIU
DATA
NOVEMBRE 2018

ESCALA
1:100
Nº PLANOL
8.1





B. RESOLUCIÓ DE LA OTAAA DE GIRONA

RESOLUCIÓ sobre l'existència d'efectes significatius sobre el medi ambient de la Modificació núm. 9 del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) relativa al sistema viari de l'avinguda del Mar al terme municipal de Palafrugell (exp. OTAAGI20200035)

Fets

En data 25 de febrer de 2020 l'Ajuntament de Palafrugell ha sol·licitat la resolució de manca d'efectes sobre el medi ambient de la Modificació núm. 9 del seu POUM relativa al sistema viari de l'avinguda del Mar.

L'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental, de 5 de febrer de 2020, indica el següent:

“L'objecte de la Modificació és qualificar de sistema viari en sòl no urbanitzable (clau SX4) una franja de terrenys paral·lela a l'avinguda del Mar, que possibiliti la implantació d'un eix paisatgístic que incorpori un carril per a bicicletes. La nova clau únicament afecta el costat sud de la carretera.

La nova zona de sistema viari té una longitud d'uns 2 km i una amplada de 30 m comptadors des de l'eix de la carretera (avinguda) existent.

El POUM qualifica els terrenys inclosos en la Modificació dins les zones de protecció territorial (N2; 1,42 ha), protecció sectorial (N3; 1,73 ha) i activitat autoritzada – aparcament (N4, 0,39 ha).

En aquests terrenys es preveu desenvolupar la Modificació mitjançant un projecte de carril per a bicicletes, que s'adjunta als documents de la Modificació consistent en una calçada de 3 m d'amplada pavimentada i cunetes laterals amb una amplada total d'uns altres 3 m addicionals. El carril per a bicicletes quedarà separat del camí per vianants existent, i adjacent a l'aresta de la carretera, pel talús natural també existent.

*El tractament arbrat del carril bici serà principalment amb la plantació d'una alineació d'alzines (*Quercus ilex*) al costat exterior del nou vial i separades 8 m. Els escocells tindran planta quadrada amb costat d'1,5 m i fondària d'1,2 m.*

*A la franja resultant entre la vorada per vianants i el carril bici es plantaran arbusts de les espècies *Pistacia lentiscus*, *Rosmarinus officinalis*, *Viburnum tinus*, *Phyllirea latifolia*, *Lavandula angustifolia*, *Rhamnus alaternus* i *Crataegus monogyna*.*

En rasa soterrada hi aniran conduccions d'aigua potable, aigua de rec i d'enllumenat.

La meitat sud, aproximadament, de l'àmbit de la Modificació (des de l'antiga discoteca Xque) no afecta espais naturals protegits però se situa dins del connector ecològic BE09 delimitat als plànols O.5 i ISA – C.2 del Pla territorial parcial de les Comarques Gironines.

La construcció del nou vial per a bicicletes comportarà una pèrdua efectiva de superfície del connector ecològic de l'ordre d'unes 0,6 ha que, si bé pot considerar-se reduïda, cal tenir present per futures possibles transformacions de sòls en aquest



entorn amb l'objecte de garantir la funcionalitat ecològica del connector així com la resolució de les àrees de conflicte que hi identifica al Pla territorial.

D'altra banda cal evitar enllumenats excessius que generin contaminació lluminosa en aquest àmbit de sòl no urbanitzable i zona E2 de protecció segons el Decret 190/205, de 25 d'agost de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.

D'acord amb les consideracions anteriors es conclou que la Modificació núm. 9 del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) relativa al sistema viari de l'avinguda del Mar no tindrà efectes significatius sobre el medi ambient amb les següents condicions:

1. La construcció del nou vial per a bicicletes comportarà una pèrdua efectiva de superfície del connector ecològic BE06 de l'ordre d'unes 0,6 ha. Si bé aquesta pèrdua de superfície pot considerar-se reduïda caldrà tenir-la present per futures possibles transformacions de sòls en aquest entorn amb l'objecte de garantir la funcionalitat ecològica del connector així com la resolució de les àrees de conflicte que hi identifica al Pla territorial.

2. Evitar enllumenats excessius que generin contaminació lluminosa en aquest àmbit de sòl no urbanitzable i zona E2 de protecció segons el Decret 190/205, de 25 d'agost de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn”.

Fonaments de dret

L'apartat 6.e) de la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, estableix que l'òrgan ambiental pot determinar amb una declaració expressa que no tenen efectes significatius sobre el medi ambient les modificacions dels plans urbanístics que no constitueixin variacions fonamentals de llurs estratègies, directrius i propostes o llur cronologia i que no produeixen diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència.

L'article 12 de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, determina que l'òrgan ambiental en relació amb tots els plans i programes objecte d'aquesta Llei és el departament de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de medi ambient.

L'article 119 del Decret 342/2011, de 17 de maig, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat, estableix que correspon a la Direcció General de Polítiques Ambientals exercir les competències que corresponen al Departament com a òrgan ambiental en matèria d'avaluació ambiental de plans i programes.

El punt 1 de la Resolució TES/2161/2015, de 17 de setembre, de delegació de competències de la persona titular de la Direcció General de Polítiques Ambientals a favor de les persones titulars de les direccions dels serveis territorials del Departament de Territori i Sostenibilitat en matèria d'avaluació ambiental estratègica disposa que es delega en aquestes darreres l'emissió de les resolucions a què fa referència l'apartat 6.e) de la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol.

Vistos els fets i els fonaments de dret exposats anteriorment,



Resolc:

-1. Determinar que la Modificació núm. 9 del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) relativa al sistema viari de l'avinguda del Mar al terme municipal de Palafrugell no té efectes significatius sobre el medi ambient i, per tant, no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada amb les següents condicions:

a) La construcció del nou vial per a bicicletes comportarà una pèrdua efectiva de superfície del connector ecològic BE06 de l'ordre d'unes 0,6 ha. Si bé aquesta pèrdua de superfície pot considerar-se reduïda caldrà tenir-la present per futures possibles transformacions de sòls en aquest entorn amb l'objecte de garantir la funcionalitat ecològica del connector així com la resolució de les àrees de conflicte que hi identifica al Pla territorial.

b) Evitar enllumenats excessius que generin contaminació lluminosa en aquest àmbit de sòl no urbanitzable i zona E2 de protecció segons el Decret 190/205, de 25 d'agost de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn

- 2 Notificar aquesta resolució a l'Ajuntament de Palafrugell.

P. d. (Resolució TES/2161/2015, DOGC núm. 6969, de 5.10.2015)

*Pere Saló i Manera
Director dels Serveis Territorials a Girona*

Signat electrònicament