

PLA DE MILLORA URBANA

SECTOR DE MILLORA URBANA núm. 8 “Camí de la Font Nord”

MODIFICACIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA

Adaptat a l'acord de la Junta de govern local de 12 d'agost de 2013

Adaptat a la proposta de reparcel·lació aprovada pel Consell rector de 7 de novembre de 2014

ÍNDEX GENERAL.

Introducció	pàg. 002
1. Memòria general	pàg. 003
2. Normes urbanístiques	pàg. 014
3. Plànols	pàg. 024

ANNEXOS.

Annex 1.- Normes urbanístiques. Text Refós	pàg. 037
Annex 2.- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada	pàg. 057
Annex 3.- Acord de l'ajuntament de Palamós de 12 d'agost 2013	pàg. 121

SECTOR DE MILLORA URBANA núm. 8 “Camí de la Font Nord”

MODIFICACIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA

Introducció

En data de 6 d'agost d'enguany, l'ajuntament de Palamós va aprovar amb caràcter inicial el projecte de modificació del pla de millora urbana “PMU 08.- Camí de la Font Nord”, presentat per la Junta de compensació i que consistia bàsicament en la implantació d'usos assistencials i hotelers no previstos en el pla aprovat definitivament. En aquest moment no es té coneixement que l'ajuntament quer l'ajuntament hagi aprovat definitivament el projecte de modificació de referència.

Posteriorment, en data d'1 d'octubre passat, l'ajuntament va adoptar un acord envers el projecte de reparcel·lació que havia presentat la Junta de compensació, acord pel qual s'informava favorablement el seu contingut, encara que calia incorporar al mateix diverses esmenes, el detall de les quals constava en l'informe emès pels Serveis tècnics municipals. La major part d'aquestes esmenes corresponien a correccions d'errades materials i, també, a ampliar el contingut del projecte per a tal de facilitar una millor comprensió del seu contingut. No obstant això, una d'aquestes esmenes comportava un canvi qualitatiu important i la seva transcripció literal és la que segueix:

Atès el que disposa l'art. 43.2 del TRLU i 43.1 del RLU, per a tal d'assegurar la participació de la iniciativa privada en la construcció d'habitatges de protecció pública, l'adjudicació del 10% de l'aprofitament urbanístic que pertoca a l'Ajuntament s'ha de distribuir proporcionalment entre les diferents qualificacions de zona de l'àmbit d'actuació.

Aquesta prescripció suposa una modificació en el contingut del projecte de reparcel·lació en el sentit d'augmentar en favor de l'ajuntament de Palamós, la cessió d'habitatges de renda lliure reduint en la mateixa proporció l'adjudicació d'habitatges de protecció pública. Aquest acord ha comportat la necessitat de procedir a un ajustament del projecte de reparcel·lació del sector, ajust que comporta la modificació puntual dels plànols I-05 (/full 5) i O-02 (full 10) i, també dels articles 26 i 30 de les normes urbanístiques, en el sentit d'ajustar l'edificabilitat i el nombre d'habitatges previst a les illes A, B i E per a tal d'adaptar-los a la nova proposta de reparcel·lació que el Consell rector va aprovar el passat 7 de novembre. Els canvis que es deriven de tots aquests fets són els següents:

		Abans m ² sostre / núm. habitatges	Proposta m ² sostre / núm. habitatges
Illa A	- Habitatge de renda lliure	10.070 / 120	10.300 / 123
	- Habitatge protegit de preu concertat	1.089 / 14	1.410 / 18
	- Habitatge protegit de règim general	380 / 4	-----
	- Comercial	1.010	1.025
Illa B	- Habitatge de renda lliure	7.900 / 100	7.670 / 97
	- Habitatge protegit de preu concertat	1.621 / 20	1.300 / 16
	- Habitatge protegit de règim general	-----	305 / 4
	- Comercial	990	975
Illa E	- Habitatge protegit de règim general	5.040 / 62	5.115 / 62

Aquests canvis no tenen el caràcter de substancials, en tractar-se d'un simple reajustament de les edificabilitats, sense modificar en absolut la zonificació, ni tampoc la distribució espacial dels volums edificables. En conseqüència es pot incorporar al projecte de modificació del pla de millora urbana sense necessitat de cap altre tràmit.

Memòria general

01. Antecedents

La Comissió d'Urbanisme de Girona, en sessió de data 26 de setembre de 2007, va aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Palamós, encara que condicionant dita aprovació a la presentació d'un text refós que incorporés diverses prescripcions. En data de 18 de juny següent va verificar i donar conformitat al text refós tramés per l'ajuntament, publicant-se aquest acord en el Diari oficial de la Generalitat núm. 5.233 de 10 d'octubre de 2008.

En aquest document es delimitava com a principal eix del creixement urbà de Palamós tota la plana existent a Ponent i Nord dels nuclis urbans consolidats de Palamós i Sant Joan. Aquesta plana, coneguda com a Pla d'en Nau o Pla de Sant Joan s'estén, amb una superfície aproximada de 42 Ha., entre la carretera antiga i la riera de l'Aubí, i comprèn 4 actuacions en sòl urbà no consolidat i tres en sòl urbanitzable delimitat.

Tot aquest àmbit constitueix, segons el POUM, el principal element de creixement urbà del municipi i la seva efectiva urbanització i construcció ha de contribuir definitivament a reforçar el caràcter central que avui gaudeixen l'avinguda Catalunya i el carrer Enric Vincke. En aquest context, el sector que aquí ens ocupa (PMU 08.- Camí de la Font Nord) en constitueix, junt amb el sector situat immediatament al sud (PMU 07), el primer element de creixement ja que la seva efectiva urbanització garanteix la connexió de tot aquest sector de nova implantació amb el fet urbà ja consolidat, en especial el situat cap el Sud, entre el pla de Sant Joan i el mar.

En compliment de les previsions del Pla d'ordenació urbanística municipal respecte aquest sector, i sota projecte redactat per iniciativa de la propietat majoritària, l'ajuntament de Palamós, un cop informat favorablement per la Comissió territorial d'urbanisme de Girona, va aprovar definitivament el pla de millora urbana en sessió de 14 de juliol de 2009, verificant i donant conformitat al text refós resultant de dit acord el 23 de febrer de 2010, publicant-se dita verificació en el BOP núm. 194 de 7 d'octubre següent.

Un cop aprovat definitivament el pla de millora urbana, una majoria qualificada de propietaris es varen constituir en Junta de compensació atès que el sistema previst d'actuació pel desplegament del sector era el de compensació. La Junta de compensació ha quedat inscrita al Registre d'entitats urbanístiques col·laboradores en data de 21 de juny d'enguany, assentament núm. 3.679 del tom 29 del registre general i els propietaris adherits representen el 99,6616% de la total superfície del polígon. Solament un propietari (la societat mercantil "Salses Walmer S.L.") no s'ha incorporat a la Junta de compensació.

02. Justificació i abast del present expedient de modificació

Paral·lelament al procés de gestió més amunt esmentat, i per iniciativa de la propietat majoritària i amb el coneixement i conformitat de la resta de propietaris que configuren la Junta de compensació, es va considerar la necessitat de modificar el pla de millora urbana amb l'objectiu d'introduir en el planejament diverses iniciatives que no s'havien plantejat al seu moment i que avui han de constituir una base pel desplegament del sector i que es concreten en la construcció d'un centre assistencial per a la tercera edat i, també, d'una instal·lació hotelera, usos aquests admesos en el POUM.

En aquest sentit hem de destacar que Palamós és un municipi que basa gran part de la seva estructura econòmica en l'activitat turística, amb una important incidència del sector de serveis. Aquesta circumstància és reconeguda en el propi POUM, el qual estableix mecanismes específics per a fomentar la implantació de determinats usos i activitats que afavoreixin aquest fet diferencial. Així, en tot el sector de nova urbanització del "Pla d'en Nau", tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, el POUM defineix uns coeficients de edificabilitat complementaris destinats exclusivament a la implantació d'usos comercials i hotelers.

Respecte els primers (usos comercials) els plans de millora urbana dels sectors PMU-07 i PMU-08 ja esgoten l'edificabilitat complementària destinada als usos comercials (activitat aquesta molt relacionada amb l'ús residencial), mentre que en cap dels dos casos es va fer ús del sostre complementari vinculat als usos hotelers, atès que en aquells moments no s'havia detectat cap iniciativa al respecte. Avui aquesta possibilitat és un fet real a través de la propietat majoritària del sector i vinculada a diverses empreses d'aquest sector. Un hotel de dimensió mitjana (50 unitats d'allotjament aproximadament) respon a les necessitats plantejades per aquesta propietat i que, al mateix temps, dona adequat compliment als objectius plantejats en el POUM de fomentar la implantació d'aquest tipus d'instal·lacions en les actuacions de nova urbanització.

Queda clar, doncs, que aquesta proposta d'implantació d'una instal·lació hotelera en el sector respon a una iniciativa privada que està en concordança amb els interessos públics continguts en el POUM

Per altra banda, la transformació d'una part dels sostre residencial en assistencial (centre per a la tercera edat) respon a un objectiu clar i que demanda la societat: Donar sortida a la problemàtica de la gent gran, derivada de l'increment tant de la població com de l'esperança de vida de les persones. Amés, i d'acord amb l'article 267 de les normes urbanístiques del POUM, tant els usos assistencials com els sanitaris són usos compatibles amb l'ús residencial, ús que marca la pauta en el desplegament del sector PMU-08. En concordança amb aquesta compatibilitat, la modificació del pla de millora urbana per a recollir una iniciativa específica com la que aquí es proposa està plenament justificada, ja que resol una problemàtica existent a nivell global i que, a Palamós, s'ha resol parcialment amb la construcció d'un centre públic anàleg al que aquí es proposa , però que no dona cobertura a la totalitat de la població que requereix d'aquest servei. En aquest sentit, hom ha de concloure que la iniciativa privada de construir i explotar aquesta instal·lació complementa i completa l'oferta pública existent avui i que dona una major cobertura a les necessitats detectades i amb un nivell de qualitat adequat.

Per tot això, la present proposta de modificació del pla de millora urbana "PMU 08, CAMÍ DE LA FONT NORD" està plenament justificada per quan l'oportunitat i la conveniència de la mateixa estan en concordança entre els interessos privats que la motiven i els interessos públics que de la mateixa se'n deriven.

Per altra banda, aquestes iniciatives no constitueixen un canvi essencial del planejament per quan la possibilitat de la seva implantació, com ja s'ha dit, se'n deriva directament de les previsions del Pla d'ordenació urbanística municipal, inclús alguna d'elles (hotel) es configura com una iniciativa del mateix POUM per a tal de facilitar dita implantació. Per això no es planteja una revisió del Pla de Millora Urbana, sinó simplement una modificació del mateix, atès que no es modifica cap dels paràmetres bàsics dels definits al POUM, tan pel que fa als estàndards urbanístics com als usos admesos en el sector, ni tampoc en l'estructura urbana definida en el Pla de Millora Urbana primigeni.

En base a aquestes iniciatives es redacta, en compliment de la normativa urbanística vigent, el present projecte de modificació del Pla de Millora Urbana, modificació que es fa sota dos criteris bàsics:

- A) Facilitar la implantació en el sector d'un centre assistencial per a persones de la tercera edat. L'emplaçament escollit per a dita instal·lació és incompatible amb la qualificació d'habitatge protegit amb que està qualificada la zona en el planejament vigent, per la qual cosa és necessari introduir una de nova qualificació que faciliti la implantació de dita instal·lació assistencial amb una zonificació específica per a aquesta finalitat i no cap altra substancialment diferent.
- B) Donar sortida a la iniciativa detectada de construir una instal·lació hotelera al sector aprofitant l'índex d'edificabilitat complementari que permet el POUM i que en el document vigent no s'havia tingut en compte en no existir cap perspectiva al respecte.

La introducció d'aquests dos nous elements comporta paral·lelament una reordenació en la distribució territorial dels usos, redistribució que no ha comportat cap canvi en l'ordenació volumètrica definida en el planejament aprovat i vigent, ja que la major edificabilitat que en resulta de la instal·lació hotelera (2.000 m². de sostre) és possible inserir-la dins el volum ja definit en el pla aprovat. El sostre destinat a l'ús assistencial (3.860 m². de sostre) no incrementa el sostre adscrit al sector ja que forma part del volum global ja previst en el projecte aprovat, ja que es resta del que es destina a l'ús general d'habitatge, amb el correspon reajustament del sostre de cada un dels tres tipus d'habitatge (de renda lliure i de protecció oficial en les seves dues vessants).

Complementàriament a aquests dos objectius bàsics, en el projecte de modificació es rectifiquen puntualment els límits de l'actuació per a tal de corregir errors en la delimitació de finques i que s'han detectat en el moment d'iniciar el procediment de reparcel·lació. Aquests ajustos, indicats en el plànol d'informació I-02, full 02 del projecte (Planta topogràfica i delimitació del polígon) són els següents:

1.- Rec del molí d'en Carles.

La delimitació del rec s'ha ajustat al límit real del mateix segons indicacions de la propietària, la Sra. Marcel·la Roget Mont. Aquest ajust ha implicat un petit ajustament de l'àmbit del pla de millora junt a les instal·lacions de l'antiga fàbrica Lefer, avui propietat de la societat Nebomar S.L. i, també, treure fora petits trossos del mateix que, al seu moment, es varen vendre a propietaris que els varen adquirir com ampliació de les seves finques amb façana a l'avinguda de la Llibertat i que avui estan edificades. Casos dels Srs. Manuel Heredia Heredia, Juan Sala Simón i Jerónimo Leon López.

2.- Salses Walmer S.L.

És una propietat que s'havia delimitat malament en el tràmit del pla de millora urbana. En el replanteig fet directament damunt el terreny s'ha comprovat un cert desviament dels llinars laterals de la finca, fet que obliga a un petit ajust del carrer Francesca Jahoner.

3.- Pafamcar S.L.

La finca propietat de Pafamcar S.L. correspon a una finca amb façana a l'avinguda de la Llibertat (l'assenyalada amb els núm. 38-40) i que, al seu moment, va ser objecte d'una llicència d'edificació. D'aquesta llicència en va quedar exclòs el tros de finca situat més enllà de la sèquia del molí d'en Carles amb una superfície de 76,00 m². Seguint les indicacions de la propietat s'ha ajustat el límit del pla de millora urbana al límit de la llicència d'edificació que atorgà l'ajuntament, la qual inclou el rec d'en Carles.

4.- Carme Bohigas Martí.

Correspon a un tros de parcel·la que ja està edificat segons un projecte aprovat per l'ajuntament i que correspon a l'avinguda de la Llibertat núm. 50, el qual fa xamfrà amb el carrer C del pla de millora. En aquest tros existeix una edificació en planta baixa destinada a garatge i la seva planta superior es destina a terrassa dels habitatges amb façana a l'avinguda de la Llibertat. Es redueix la finca propietat de la Sra. Carmen Bohigas Martí (finca núm. 15 del plànol d'estructura de la propietat).

Tots aquests ajustos estan perfectament descrits en el plànol d'informació I-02, full 02 (planta topogràfica i delimitació del polígon) del projecte de modificació del pla de millora urbana. Aquests ajustos han comportat la reducció de la superfície del sector passant dels 39.086,31 m². de sòl inicials a 38.846,85 m². Aquesta modificació representa una disminució percentual de 0,6164%. Tanmateix aquests ajustos han tingut una repercussió en els límits de les zones i els sistemes previstos en aquell lloc, repercussió molt limitada i que es tradueix en un increment en la reserva de sistemes i en una disminució de la zona edificable de titularitat privada, i segons el següent detall:

Sistemes:	Equipaments (clau E3)	+ 0,51 m ² . (passa de 981,80 a 982,31 m ² .)
	Espai lliure amb aparcament (Va)	+ 22,44 m ² . (passa de 2.195,05 a 2.217,49 m ² .)
Zones:	Illa entre carrers F. Jahoner i C	- 93,19 m ² . (passa de 6.577,71 a 6.484,52 m ² .)

Respecte l'estructura viària, aquesta queda recollida en el plànol d'ordenació 04. full 11 (Definició geomètrica), es pot comprovar l'exacta coincidència de la modificació envers el projecte primigeni, amb l'excepció de petits ajustos en els passatges Francesca Jahoner i el que es preveu entre aquest i el carrer de la Riera. En conseqüència, les obres d'urbanització a realitzar són plenament concordants amb les previstes en el projecte primigeni determinant-se un cost global de 2.106.155,53 €, IVA inclòs al 21%, segons la modificació del projecte d'urbanització actualment en tràmit, reduint la inicial previsió de 2.617.943,39 €. En conseqüència no cal implementar la garantia del 12% ja dipositada al seu moment.

Aquestes modificacions no tenen cap repercussió en el traçat de la xarxa viària que manté les seves previsions segons el previst en el pla aprovat. Solament cal destacar un petit reajustament d'alineacions en el sector Nord-est del pla, reajustament que es conseqüència de la modificació dels límits del pla en aquest sector i que es tradueixen en ajustar l'alineació del passatge Francesca Jahoner entre l'avinguda de la Llibertat i el carrer Enric Vincke (motivat pel canvi en els lindars de la finca propietat de "Salses Walmer S.L.") i del passatge de nova planta (adaptat a la traça del rec del molí d'en Carles en aquell sector).

Respecte de l'ordenació volumètrica, el present expedient de modificació manté els mateixos volums del pla aprovat, tan pel que fa a la distribució espacial dels mateixos com pel que fa a les alçades de les edificacions. L'increment de volum que representa la instal·lació hotelera (2.000 m². de sostre addicionals) no ha comportat una redistribució dels volums previstos, més que la incorporació d'una sisena planta pis retirada 3 metres de totes les alineacions previstes per dit edifici. Tampoc el projecte de modificació canvia l'ordenació formal dels edificis previstos al carrer Enric Vincke, atès que el plànol d'ordenació O-06, full 14 del projecte primigeni (Tipologies edificatòries) és plenament vigent amb les propostes que el present expedient de modificació desplega, malgrat que les mateixes solament tenen el caràcter d'orientatives i no el de vinculants.

Pel que fa als usos, aquests s'ajusten necessàriament per haver-se introduït dos nous usos (assistencial i hotel·ler) no previstos a l'expedient aprovat i en vigor. Aquests nous usos impliquen una distribució diferent dels usos damunt el territori, distribució que s'ha fet en base als volums ja definits, atès que aquests, com ja s'ha dit, no han canviat respecte de la contemplada en el pla en vigor.

03. Dades estadístiques

Es despleguen en el present capítol totes aquelles dades de caràcter urbanístic que són necessàries per l'exacte coneixement del contingut global de la modificació del Pla de Millora Urbana, dades que s'han modificat puntualment per l'aparició de dues noves zones (Assistencial i Residencial Mixt: Hotel·ler i habitatge) i l'anul·lació d'una altra (Habitatge mixt), així com petits reajustaments a la vialitat per motiu, bàsicament, de la modificació formal de la finca propietat de la societat mercantil "Salses Walmer S.L."

D'acord amb això, la superfície del sector objecte del Pla de Millora Urbana és de 3,9086 Ha. És a dir, la superfície real és pràcticament concordant amb allò que consta la fitxa normativa corresponent al sector PMU-8 (3,9146 Ha.). La diferència cal buscar-la en l'ajust a que s'ha fet al començament d'aquest apartat. Aquesta mateixa concordança es dona globalment en el règim de sòls de cessió de titularitat pública, fet aquest que es justifica per haver-se seguit l'esquema d'ordenació que contempla la fitxa corresponent a aquest sector.

El quadre de superfícies resultant d'aquesta modificació, així com el percentatge corresponent, és el que figura en el quadre que a continuació es desplega:

A) SISTEMES.

- Equipaments comunitaris públics	982,31 m².	2,529%
- Espais lliures públics	5.293,33 m².	13,626%
- Espais lliures públics amb aparcament	2.217,49 m².	5,708%
- Infraestructures tècniques	116,79 m².	0,301%
- Vialitat	13.437,33 m² .	34,591%

B) ZONES.

- Zona de bloc d'habitatges	10.603,43 m².	27,294%
- Zona residencial mixt: Hotel·ler i habitatge	1.491,23 m².	3,839%
- Zona d'habitatge de protecció oficial (Hpo)	2.606,96 m².	6,711%
- Zona assistencial	2.097,98 m².	5,401%

TOTAL DEL PLA DE MILLORA URBANA	38.846,85 m².	100 %
--	----------------------	--------------

D'aquestes xifres se'n dedueix el següent:

- 1.- Aprofitament privat del Pla de Millora Urbana 43,244 % (abans 43,298%)
- 2.- Aprofitament públic del Pla de Millora Urbana 56,756% (abans 56,702%)

A l'efecte de completar les dades de coherència del Pla de Millora Urbana respecte les disposicions urbanístiques derivades de les disposicions del POUM, analitzarem el projecte des d'altres perspectives. Són les següents:

A. Reserves per a Sistemes

El POUM preveu per aquest sector unes reserves mínimes de sòl destinades a Espai lliures públics (13%), Equipaments comunitaris públics (2,50%) i sistema urbanístic d'aparcaments (5,50%), percentatges aquests aplicats sobre la total superfície del pla de millora urbana. D'acord amb això les reserves de sòl per a sistemes són:

A.1. Espais Lliures Públics

Reserva de sòl	5.293,33 m². de sòl	13,626 %
--------------------------	---------------------	----------

Aquest valor és concordant amb el que consta en el PMU aprovat i en vigor i és superior a la reserva que es preveu a la fitxa corresponent a aquest sector i que, com hem dit abans, la determina en el 13% de la superfície del sector com a mínim (5.050,09 m². sòl). Inclou l'espai lliure situat a La Fosca, a primera línia de mar.

Tanmateix, el Pla de Millora Urbana preveu una reserva addicional d'Espai lliure públic per aparcaments del 5,50% com a mínim, el qual es localitza en el límit Nord de l'actuació, junt al carrer de La Riera. La reserva que preveu el pla és de

Reserva de sòl	2.217,49 m². de sòl	5,708 %
--------------------------	---------------------	---------

Aquest valor és quelcom superior al que consta al PMU aprovat i en vigor (2.195,05 m².) i també a la reserva que es preveu a la fitxa corresponent que figura en les Normes Urbanístiques del POUM.

A.2. Equipaments Col·lectius.

Reserva de sòl	982,31 m². de sòl	2,529 %
--------------------------	-------------------	---------

Aquest valor és lleugerament superior a la que hi havia al PMU aprovat i en vigor (981,80 m².) i també a la que preveu el POUM, que la estableix en el 2,50% de la superfície del sector com a mínim (971,17 m². sòl).

B. Edificabilitat

B.1. Edificabilitat destinada a habitatges.

- Zona de blocs d'habitatges – clau 4.a.3 –

Illa A (definida pels carrers Vincke, C i Francesca Jahoner)

- Habitatge de renda lliure	10.300 m². sostre
- Habitatge protegit de preu concertat	1.410 m². sostre

Illa B (definida pels carrers Vincke, B, C i Núria)

- Habitatge de renda lliure	7.670 m². sostre
- Habitatge protegit de preu concertat	1.300 m². sostre
- Habitatge protegit de règim general	305 m². sostre

- Zona residencial mixt: hotel·ler i residencial – clau 4.a.3 (M) –

Illa C (cruïlla dels carrers Núria i B)

- Habitatge de renda lliure	1.000 m². sostre
-----------------------------	------------------

- Zona de blocs d'habitatge de protecció oficial – clau 4.a.3 (Hpo) –

Illa E (definida pels carrers Vincke, C i Francesca Jahoner – Zona Nord-)

- Habitatge protegit de règim general	5.115 m². sostre
---------------------------------------	------------------

SOSTRE TOTAL	27.100 m². sostre
---------------------	--------------------------

El coeficient d'edificabilitat bruta resultant és de 0,6976 m². sostre / m². sòl (27.100 / 38.846,85) és inferior al màxim definit en el POUM i que és de 0,80 m². / m²., equivalent a 31.077,48 m². de sostre.

B.2. Habitatge protegit i assequible.

La Disposició Transitòria 2^a del Decret legislatiu 1/2005, en concordança amb l'article 57 del mateix text, estableix l'obligació en tots els municipis de més de 10.000 habitants l'obligació de qualificar sòl per edificar habitatges en règim de protecció pública fins a un 20% del sostre edificable del sector i, també, el 10% per habitatge assequible. Tan mateix, el POUM de Palamós estableix (art. 26.5 de les NN.UU.) i pel cas que ens ocupa, que la previsió de sostre protegit ho serà en les mateixes proporcions, com a mínim. En aplicació d'aquest precepte el Pla de Millora Urbana fa les següents previsions:

Habitatge de protecció oficial en règim general	IIIa B	305 m ² . sostre.	
	IIIa E	5.115 m ² . sostre.	
	T O T A L	5.420 m². sostre	20,00%
Habitatge de protecció oficial a preu concertat	IIIa A	1.410 m ² . sostre.	
	IIIa B	1.300 m ² . sostre.	
	T O T A L	2.710 m². sostre.	10,00 %

És a dir, es dona estricta compliment a la reserva legalment establerta envers l'habitatge de protecció oficial en les seves vessants de règim general i de preu concertat (assequible).

B.3. Usos comercials i complementaris.

El POUM estableix que, complementàriament als usos residencials, es pugui edificar amb destí a usos comercials i complementaris un coeficient brut d'edificabilitat equivalent a 0,05 m². sostre / m². sòl. Això equival, en el nostre cas, a un sostre màxim de 1.954,31 m². sostre. En aquesta línia el Pla de Millora Urbana fa, amb aquesta finalitat i amb caràcter mínim, les següents previsions:

IIIa A	1.025 m ² . sostre.
IIIa B	975 m ² . sostre.
T O T A L	2.000 m². sostre.

Aquest sostre és quelcom superior al previst al POUM per aquest sector i tot ell es disposarà ocupant les plantes baixes amb front al carrer Enric Vincke, tal i com es regula normativament en el POUM.

B.4. Edificabilitat global

Passarem tot seguit a analitzar l'edificabilitat global del present projecte de modificació del pla de millora urbana i la seva concordança amb les disposicions del POUM al que desplega.

Habitatge	27.100 m ² . sostre	0,6976 m ² /m ² .
Sanitari assistencial	3.860 m ² . sostre	0,0993 m ² /m ² .
Comercial	2.000 m ² . sostre	0,0515 m ² /m ² .
Hoteler	2.000 m ² . sostre	0,0515 m ² /m ² .
T O T A L	34.960 m². sostre	0,8999 m²/m².

L'estàndard resultant compleix amb les disposicions del POUM que estableixen pel sector un coeficient d'edificabilitat global de 0,90 m². sostre / m². sòl, desglossat en 0,80 m²/m² destinat a usos residencials o similars, 0,05 a usos comercials i 0,05 a l'ús hotel·ler, aquests dos últims amb caràcter de mínims.

C. Densitat

El POUM estableix per aquest sector una densitat de 85 habitatges per hectàrea. D'acord amb aquest precepte el nombre màxim d'habitatges a construir en el polígon és de 332 habitatges (85 x 3,9086), els quals es distribueixen (d'acord amb el plànol d'ordenació O-02.- Edificabilitat –full 07)) de la següent manera:

Illa A	Residencial de renda lliure	123 habitatges	83,74 m ² . per habitatge
	Residencial PO (preu concertat)	18 habitatges	78,34 m ² . per habitatge
Illa B	Residencial de renda lliure	97 habitatges	79,07 m ² . per habitatge
	Residencial PO (preu concertat)	16 habitatges	81,25 m ² . per habitatge
	Residencial PO (règim general)	4 habitatges	76,25 m ² . per habitatge
Illa C	Residencial de renda lliure	10 habitatges	100,0 m ² . per habitatge
Illa D	Residencial PO (règim general)	62 habitatges	82,50 m ² . per habitatge
T O T A L		330 habitatges	

És a dir, el nombre màxim d'habitatges compleix amb les prescripcions que se'n deriven del POUM. D'aquests, i en referència al seu règim, el detall és el següent:

Habitatge de renda lliure	230 habitatges	69,70%
Habitatge protegit a preu concertat	34 habitatges	10,30%
Habitatge protegit de règim general	66 habitatges	20,00%
T O T A L	330 habitatges	

04. L'estructura de la propietat

La relació de propietaris afectats per l'ajust de la delimitació que es desplega en aquest expedient de modificació, juntament amb les seves adreces, i agrupats segons el polígon en que es situen, es relaciona tot seguit.

	A	B
01. RESIDENCIAL PLA DE SANT JOAN S.L. Representant: Antoni Brieba Colomer Roger de Llúria, 16. BARCELONA	582,49 m ² .	1,5910%
02. RESIDENCIAL CAMÍ DE LA FONT S.L. Representant: Joan Sans Sans carrer Bruch, 21 1er. BARCELONA.	18.120,50 m ² .	49,4924%
03. NOZUB 2010 S.L. Representant: Joan Sans Sans carrer Bruch, 21 1er. BARCELONA.	1.114,33 m ² .	3,0436%
04. MONTSERRAT LUMBRERAS MERCADER Carrer Cervantes, 27. PALAMÓS	757,91 m ² .	2,0701%
05. JORDI FERRER SABATER carrer València 17. LA BISBAL D'EMPORDÀ	1.843,47 m ² .	5,0351%

	A	B
06. CARLES CAMOS PROVENSA Representant: Antoni Riart Juncà Av. Torre valentina, 24. SANT ANTONI DE CALONGE.	1.649,63 m².	4,5056%
07. JOSEP GISPERT FONT Hotel Ancora. Carrer Josep Pla s/n. PALAMÓS	788,06 m².	2,1524%
08. EIXAMPLE 1996. S.L. Representant: Enriqueta Masdefiol Remula carrer Orient 35. PALAMÓS	54,44 m².	0,1487%
09. FRANCISCO VÁZQUEZ MARTÍNEZ carrer Pau Casals, 16 2on. 2ª. GIRONA.	343,56 m².	0,9384%
10. JOAN JOFRE OLIVER camí de la Font s/n. PALAMÓS	42,27 m².	0,1155%
11. TATIN VALL-LLOBREGA S.L. Representant: Oscar Hortal Rodríguez Av. President Macià 43. PALAMÓS	47,57 m².	0,1299%
12. NÚRIA REIG SALVADOR Carrer Sant Pau, 66 3er. FIGUERES	1.119,96 m².	3,0589%
13. Mª. DOLORS i ROSA Mª. ROCHES VILA Representant: Gerard Reig Tomàs. Assessors Res S.L. Passatge particular Pey, 1 2on. SORT.	917,58 m².	2,5062%
14. ROSA AGUSTÍ GARCÍA Camí de la Font, s/n. PALAMÓS	508,35 m².	1,3885%
15. CARMEN BOHIGAS MARTÍ Av. de la Llibertat 4. PALAMÓS	2.216,95 m².	6,0551%
16. PAFAMCAR S.L. Representant: Jesús Pérez Castella Carrer Rafael Savalls, 35. PALAMÓS.	75,60 m².	0,2065%
17. RICARD MERCADER MORENZA carrer Convent dels Agustins 6. PALAMÓS MARCEL·LA ROGET MONT Av. de la Llibertat, 84. PALAMÓS.	917,02 m².	2,5047%
18. NEBOMAR S.L. Representant: Jordi Grabulosa Rovira Plaça Josep Pla 4. 1er. 6ª. GIRONA	3.847,47 m².	10,5086%
19. ROGER MARTÍNEZ LÓPEZ Representant: José Luis de Mier Av. Josep Tarradellas 8, entresòl 5ª. BARCELONA	1.541,62 m².	4,2106%
20. SALSSES WALMER S.L. Representant: Santiago Salvador Traver Rambla d'Egara 116, 1er. Despatx 1. TERRASSA	123,90 m².	0,3384%
TOTAL	36.612,68 m².	
A. Superfície de la finca, en m². de sòl. B. Percentatge respecte el total de finques.		

La relació nominal dels propietaris es correspon amb la que s'assenyala en el plànol 03 (Estructura de la propietat) que s'acompanya al final d'aquest projecte.

Els propietaris que han quedat exclosos per motiu d'aquesta nova delimitació han estat els següents:

- A. MANUEL HEREDIA HEREDIA
Carrer Josep Carbó Vidal 32, 3er. PALAMÓS
- B. JERÓNIMO LEÓN LÓPEZ
Passatge del Molí, 12. PALAMÓS
- C. JUAN SALA SIMÓN
Passatge del Molí, 12. PALAMÓS

La resta de propietats excloses (Carmen Bohigas, Pafamcar S.L. i Marcel·la Roget) ja consten a la relació anterior ja que, com s'ha dit abans, se'n exclou solament una part de les seves finques per tractar-se de peces separades i que ja estan edificades sota llicència municipal.

05. Documentació que conforma el present expedient de modificació del PMU

El present expedient de modificació del pla de millora urbana està conformada, a més del present capítol, per la següent documentació:

- Capítol 2.- Normes urbanístiques.
- Capítol 3.- Plànols.
- Annexos.
 - 1.- Normes urbanístiques. Text refós.
 - 2.- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Capítol 2 .- Normes urbanístiques

Les modificacions s'han constrenyit bàsicament a la definició i regulació de les dues noves zones en que s'ha catalogat el territori i que són:

- Zona Residencial mixt: Hoteler i habitatge –clau 4.a.3 (M)-
Incorpora els articles 27.A i 27.B
- Zona Assistencial –clau 4.a.3 (A)-
Incorpora els articles 28.A i 28.B

Per altra banda s'anul·len les disposicions respecte la zona d'Habitatge mixt -4.a.3 (M)- atès que s'ha eliminat. Els articles corresponents de les normes (art. 27 i 28) han quedat substituïts per les disposicions de les dues noves zones abans esmentades.

Capítol 3 .- Plànols.

La relació de plànols que conformen aquest expedient és la següent:

Plànols d'informació.

- I.01. Situació
- I.02. Planta topogràfica i delimitació de polígon (Substitueix al plànol I-02, full 02)
- I.03. Estructura de la propietat (Substitueix al plànol I-04, full 04)
- I.04. Zonificació: Vigent i proposada
- I.05. Edificabilitat: Vigent i proposada
- I.06. Plànol d'usos: Vigents i proposats
- I.07. Definició geomètrica: Vigent i proposada

pàg. 002 **Plànols d'ordenació.**

O.01. Zonificació damunt base cartogràfica	(Substitueix al plànol O-01, full 06)
O.02. Edificabilitat: Proposta de modificació	(Substitueix al plànol O-02, full 07)
O.03. Plànol d'usos: Proposta de modificació	(Substitueix al plànol O-03, full 08)
O.04. Definició geomètrica: Proposta de modificació	(Substitueix al plànol O-04, full 09)
O.05. Plànol d'identificació dels àmbits on s'altera l'ordenació aprovada	

En el plànol I.07 es recullen tots els canvis que conformen el present projecte de modificació del pla de millora urbana i que es resumeixen, segons l'ordre que figura en l'esmentat plànol:

- 1.- Ajustos en la delimitació del pla de millora urbana pel seu límit Est.
- 2.- Ajust en l'alineació del carrer F. Jahoner per motiu del canvi anterior.
- 3.- Introducció d'una qualificació específica de **Zona hotelera**.
- 4.- Introducció d'una qualificació específica per a un centre de la tercera edat (**Zona Assistencial**).

Tots aquest canvis han estat descrits amb detall al capítol 02 d'aquesta memòria.

Annex 1.- Normes urbanístiques. Text refós.

Text que recull tots els canvis que se'n deriven d'aquest expedient de modificació i, al mateix temps, actualitza la legislació aplicable, en especial el Decret legislatiu 1/2010 pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, així com la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació de la Llei d'urbanisme.

Annex 2.- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

En base al que disposa l'article 3.1.c del Decret 344/2006 de 19 d'octubre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha redactat un nou estudi al respecte, el qual substitueix a tots els efectes l'estudi que figura en el projecte aprovat.

Finalment la resta de documentació (memòria descriptiva i annexos – informe mediambiental i infraestructures comunes de drenatge-) continuen amb el seu redactat per no haver-se modificat cap dels seus continguts.

Palamós, desembre de 2014

Àngel Lapedra Díaz

Sònia Trias Ortiz

Antoni Palou Ballester

arquitectes

2. NORMES URBANISTIQUES

Títol I.	Disposicions comunes.
Títol II.	Desplegament del Pla de Millora Urbana
Títol III.	Gestió del Pla de Millora Urbana.
Títol IV.	Règim urbanístic del sòl.
Títol V.	Edificació: Obres i usos.
	Capítol I. Disposicions comunes.
	Capítol II. Regulació de zones.
	Capítol III Regulació dels sistemes.

TITOL I. DISPOSICIONS COMUNES

Article 01. Definició i marc legal

1. El projecte de modificació del Pla de Millora Urbana “PMU-08. Camí de la Font Nord” constitueix el instrument d'ordenació urbanística del territori inclòs en aquest sector, i que es formula en desenvolupament de les determinacions previstes pel mateix en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós i com a modificació puntual de les previsions del pla de millora urbana aprovat definitivament el 14 de juliol de 2009 i 23 de febrer de 2010 i publicat en el BOP núm. 194 de 7 d'octubre de 2010, al qual substituirà puntualment en tot allò que aquest modifica en el moment en que s'aprovi definitivament i entri en vigor.

2. El projecte de modificació del Pla de Millora Urbana s'ha redactat de conformitat amb la legislació jurídica vigent en matèria urbanística, en especial el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme, la Llei 3/2012, de 22 de febrer, pel que s'aprova la modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, el seu reglament (Decret 305/2006, de 26 de juliol), així com tota aquella legislació urbanística concordant que sigui d'aplicació.

3. Aquest projecte de modificació del Pla de Millora Urbana, juntament amb el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós, vincula directament el sòl al seu estatut urbanístic bàsic, al que, en tots els casos, s'ha de sotmetre en l'exercici de les facultats derivades del dret de la propietat, d'acord amb el que s'estableix als articles 5 i 38 i següents de l'esmentat Decret legislatiu 1/2010.

Article 02. Contingut

No es modifica

Article 03. Vigència i revisió del Pla de Millora Urbana

No es modifica.

Article 04. Modificació del Pla de Millora Urbana

No es modifica.

Article 05. Interpretació

No es modifica.

Article 06. Obligatorietat

No es modifica.

Article 07. Aplicació supletòria del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós

No es modifica.

TITOL II. DESPLEGAMENT DEL PLA DE MILLORA URBANA

Article 08. Règim general

No es modifica.

Article 09. Projecte d'urbanització

No es modifica.

Article 10. Adequació al planejament superior

No es modifica.

TITOL III. GESTIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA

Article 11. Iniciativa i sistema d'actuació

1. No es modifica.

2. No es modifica.

3. Els propietaris afectats per aquesta actuació es constituïren, d'acord amb el que disposa l'article 123 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, en Junta de Compensació. Dita Junta està inscrita en el Registre d'entitats urbanístiques col·laboradores, inscripció 3.679 del tom 29 del llibre de Registre, en data de 22 de juny d'enguany.

Article 12. Projecte de reparcel·lació

No es modifica.

Article 13. Execució de les obres d'urbanització

No es modifica.

Article 14. Recepció i conservació de la urbanització

No es modifica.

TITOL IV REGIM URBANISTIC DEL SOL

Article 15. Elements de regulació del règim urbanístic del sòl

No es modifica.

Article 16. Deures i càrregues derivats del Pla del Millora Urbana

No es modifica.

Article 17. Actes que requereixen llicència municipal

No es modifica.

TITOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS

CAPITOL I. DISPOSICIONS COMUNES

Article 18. Objecte

No es modifica.

Article 19. Tipus d'ordenació

No es modifica.

Article 20. Edificabilitat

No es modifica.

Article 21. Densitat

1. El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós estableix per al sector un nombre màxim indicatiu de 332 habitatges a construir dins l'àmbit del polígon, amb una densitat màxima de 85 habitatges per hectàrea. Finalment el present expedient de modificació preveu un màxim de 330 habitatges.

2. No es modifica.

Article 22. Altres paràmetres aplicables

1. No es modifica.

2. Pel que fa als aparcaments de vehicles i motocicletes s'estarà a allò previst als articles 184 a 186 de les Normes Urbanístiques del POUM, amb l'excepció que es reservi una plaça i mitja per cada habitatge que no arribi a 110 m². de superfície útil, amb una reserva mínima de 20 metres quadrats per plaça, inclosos els accessos. Així mateix, pel que fa als usos hotelers la reserva mínima serà de 1 plaça per cada 50 m². de sostre, mentre que pels usos assistencials aquesta reserva serà de 1 plaça per cada 100 m². de sostre, respectivament. Els aparcaments podran ésser coberts o a l'aire lliure. En aquest últim supòsit s'hauran de disposar agrupats i, en cap cas, es disposaran en els espais enjardinats interiors de les parcel·les. Els guais d'accés als aparcaments no podran disposar-se a menys de 25 metres l'un de l'altre, llevat del cas que la façana mínima sigui més petita que aquest valor. En aquest cas s'admetrà un guai per parcel·la. En qualsevol cas es procurarà unificar accessos independentment de l'estructura de la propietat que en resulti de la reparcel·lació.

3. No es modifica.

4. No es modifica.

5. No es modifica.

6. No es modifica.

Article 23. Qüestions de caràcter estètic

No es modifica.

TÍTOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS**CAPÍTOL II. REGULACIO DE LES ZONES****Article 24. Zonificació**

El territori objecte del present Pla de Millora Urbana compren quatre zones diferents, funció dels diferents objectius que el planejament assoleix en cada una d'elles. Són les següents:

- Zona de Bloc d'Habitatges - clau 4.a.3 -
- Zona Residencial Mixt: Hotel·ler i habitatge - clau 4.a.3 (M) -
- Zona Assistencial - clau 4.a.3. (A) -
- Zona d'Habitatge de Protecció Oficial - clau 4.a.3 (Hpo) -

Tot seguit es despleguen les normes que regulen l'edificació i ordenació en cada una d'aquestes zones.

SECCIÓ 1^a. ZONA DE BLOC D'HABITATGES - clau 4.a.3 -**Article 25. Definició, tipus d'ordenació i desplegament**

No es modifica.

Article 26. Regulació general aplicable a la zona

1. No es modifica.

2. No es modifica.

3. A efectes de l'edificabilitat es fixen, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), els següents valors:

- Edifici lletra A, amb façana als carrers E. Vincke, C i F. Jahoner	12.735 m². sostre
- Edifici lletra B, amb façana als carrers E. Vincke, B i C	10.250 m². sostre

A l'edifici lletra A, amb façana al carrer Enric Vincke, entre els carrers C i Francesca Jahoner, l'edificabilitat definida més amunt es distribueix de la següent manera:

- Habitatge de renda lliure	10.300 m². sostre (màxim)
- Habitatge protegit de preu concertat	1.410 m². sostre
- Comercial	1.025 m². sostre (mínim)

A l'edifici lletra B, amb façana al carrer Enric Vincke, entre els carrers B i C, l'edificabilitat definida més amunt es distribueix de la següent manera:

- Habitatge de renda lliure	7.670 m². sostre (màxim)
- Habitatge protegit de preu concertat	1.300 m². sostre
- Habitatge protegit de règim general	305 m². sostre
- Comercial	975 m². sostre (mínim)

El sostre destinat a habitatge cal interpretar-lo com a màxim i el comercial en sentit mínim. En cap cas el sostre total en cada unitat no ultrapassarà el definit al començament d'aquest apartat.

4. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixen, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), els següents valors:

- Edifici lletra A	123 habitatges de renda lliure
	18 habitatges protegits de preu concertat
- Edifici lletra B	97 habitatges de renda lliure
	16 habitatges protegits de preu concertat
	4 habitatges protegits de regim general

5. L'alçària màxima de les edificacions s'estableix en quatre (PB + 3PP). Aquesta alçària és obligatòria en tots els casos. La planta baixa, en el front del carrer Enric Vincke, tindrà una alçària de 4,25 metres, la qual es mesurarà en el punt mig de la façana en referència a la rasant oficial del carrer en cada una de les edificacions que enfronten a dit carrer. A aquest efecte, i tenint en compte el previst al projecte d'urbanització, aquestes cotes de referència, i sense perjudici del resultat final un cop urbanitzat el carrer, són les següents:

- Entre els carrers B i C	cota referència 6,79 metres
- Entre els carrers C i F. Jahoner	cota referència 7,39 metres

L'alçària de les edificacions en el front del carrer Enric Vincke serà obligatòriament de 13,30 metres, cota que es mesurarà des del punt de la cota de referència de la planta baixa abans esmentada. Els elements de coronació (baranes) es situaran seguint l'alineació oficial del les façanes. En cap cas s'admetran seguint l'alineació dels cossos volats.

6. No es modifica.

7. L'ús principal admès a la zona és el d'habitatge de renda lliure. Complementàriament s'admeten els usos comercials, de restauració, així com els d'oficines i serveis i els culturals i socials, i també tots aquells altres definits com a compatibles en el POUM, en concret, els usos hotel·ler, residencial especial, sanitari, assistencial i educatiu, tots aquests en edificis amb accés independent des del carrer. En qualsevol cas, en tot el front del carrer Enric Vincke, les plantes baixes i, com a mínim, en la meitat de la fondària edificable, es destinaran exclusivament a l'ús comercial, i també i complementàriament, a l'ús d'oficines i de restauració. Tot això segons el plànol d'ordenació O-03, full 13 (Usos). A la planta soterrani solament s'admetran els usos de garatge, magatzem i els de serveis tècnics propis de l'edifici.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes

8. Manté el seu redactat eliminant-se l'últim paràgraf.

SECCIÓ 2ª. ZONA RESIDENCIAL MIXT: HOTELER I HABITATGE - 4.a.3 (M) -

Article 27.A Definició, tipus d'ordenació i desplegament

1. Constitueix aquesta zona, aquella on el Pla de Millora Urbana preveu la implantació d'una instal·lació hotelera d'una determinada envergadura, aprofitant la possibilitat que dona el POUM d'establir un coeficient d'edificabilitat addicional de 0,05 metres quadrats de sostre per metres quadrat de sòl per ubicar-hi usos exclusivament hotelers i potenciar, així, el caràcter turístic de Palamós amb una important oferta de sostre residencial temporal.

2. El tipus d'ordenació aplicable a la zona és el de **Volumetria Específica**, en la modalitat de Configuració flexible, tal i com queda definida als articles 156 i 158 de les Normes Urbanístiques del POUM.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona és directe i immediat per quan, ja que el pla defineix de forma unívoca l'ordenació a desenvolupar.

No obstant això, i respectant les condicions que es diuen a l'article següent, es podrà desplegar una ordenació diferent, ordenació que requerirà la prèvia tramitació i aprovació d'un Pla Especial d'Ordenació de l'edificació, el qual, mantenint els paràmetres bàsics de l'ordenació (edificabilitat i nombre màxim de plantes) es configuri una ordenació singular que, en qualsevol cas, haurà de definir un edifici compacte i en el que es mantingui un mínim del 40% de la zona com a espai lliure enjardinat compatible solament amb instal·lacions desmuntables pròpies de l'ús principal a que es destina.

Article 27.B Regulació general aplicable a la zona

1. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

2. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a la illa o unitat de zona afecta a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions,

3. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), un sostre màxim de tres mil metres quadrats (3.000 m².), edificabilitat que es distribueix de la següent manera:

- Hotel·ler	2.000 m². sostre (mínim)
- Habitatge de renda lliure	1.000 m². sostre (màxim)

El sostre destinat a habitatge es podrà destinar a ampliació de les instal·lacions de l'ús principal o, alternativament, a usos comercials i de serveis, els quals es disposaran preferentment a la planta baixa de l'edificació.

4. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), la possibilitat d'edificar deu (10) habitatges de renda lliure.

5. L'alçària màxima de l'edificació s'estableix en sis plantes (PB + 5PP). No obstant això es podrà edificar una sisena planta pis, la qual es retirarà tres (3) metres de totes les façanes de l'edifici principal en referència a les plantes immediatament inferiors. Aquesta planta es podrà destinar als mateixos usos que les plantes inferiors.

6. La planta baixa tindrà una alçària de quatre metres i vint-i-cinc centímetres (4,25 metres), la qual es mesurarà en el punt mig de la façana en referència a la rasant oficial del carrer B. El paviment d'aquesta planta es podrà enfonsar fins a 0,60 metres per dessota de la cota de referència en el supòsit que aquesta requereixi d'una major alçària per a poder desenvolupar adequadament les activitats que es estiguin previstes al seu interior sense que, en cap cas, es superi l'altura reguladora màxima que s'estableix a l'article 148.5 de les normes urbanístiques del POUM.

7. La coberta de les edificacions serà obligatòriament plana, a l'efecte de permetre a disposició d'elements d'ecoeficiència i, també, de regulació de l'escolament de les aigües plujanes en línia amb allò previst a l'estudi de drenatge per l'execució de les infraestructures comunes AAIC 02 que consta com annex 3 del Pla de Millora que el present document modifica i que es considera incorporat al present document per ser vigent en la totalitat dels seus continguts. En qualsevol cas queda prohibida la coberta inclinada.

8. L'ús principal admès a la zona és el hotelier, al qual es destinaran un mínim de dos mil (2.000) metres quadrats de sostre. A aquest efecte es fixa que s'admet una unitat d'allotjament doble per cada quaranta (40) metres quadrats edificats destinats a aquest ús.

Així mateix, s'admeten com a usos complementaris de l'hotelier els usos comercials, de restauració i d'activitats recreatives i d'espectacles, tal i com queden definits a l'article 167 de les Normes urbanístiques del POUM. Aquests, en concordança amb l'establert a l'article 164.3 de les Normes urbanístiques del POUM, podran ocupar fins un màxim del 20% del total sostre destinat a l'ús hotelier per damunt del nivell de la planta baixa. Aquells que es desenvolupin en planta soterrani no computaran en el percentatge del 20% abans definit.

Complementàriament, i respecte la resta de sostre admès, es podrà destinar a l'ús d'habitatge en la seva categoria d'habitatge de renda lliure, admetent-se també i de forma alternativa i com a usos compatibles, l'ús hotelier i els d'oficines i serveis. Tot això segons el plànol d'ordenació O-03, (Usos).

A la planta soterrània solament s'admetran els usos de garatge, magatzem i els de serveis tècnics propis de l'edifici.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes.

9. L'edificació afecta a aquesta qualificació no es podrà parcel·lar en cap cas, tenint la condició de parcel·la única i indivisible la totalitat de la zona amb aquesta qualificació.

SECCIÓ 3ª. ZONA ASSISTENCIAL - 4.a.3 (A) -

Article 28.A Definició, tipus d'ordenació i desplegament

1. Constitueix aquesta zona, aquella que afecta parcialment una illa i en la que el Pla de Millora Urbana preveu la construcció d'un centre assistencial per a la tercera edat, segons allò previst a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM i que, amb aquesta finalitat, defineix una disposició concreta i definida de l'edificació a l'efecte d'aconseguir un front continu i formalment homogeni en tot el front del carrer Núria.

2. El tipus d'ordenació aplicable a la zona és el de **Volumetria Específica**, en la modalitat de Configuració unívoca, tal i com queda definida als articles 156 i 157 de les Normes Urbanístiques del POUM.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona és directe i immediat per quan, ja que el pla defineix de forma unívoca l'ordenació a desenvolupar.

No obstant això, i respectant les condicions que es diuen a l'article següent, es podrà desplegar una ordenació diferent, ordenació que requerirà la prèvia tramitació i aprovació d'un Pla Especial d'Ordenació de l'edificació, el qual, en qualsevol cas, haurà de mantenir la forma lineal de les construccions i la unitat compositiva per unitats d'edificació en el front del carrer Enric Vincke. En qualsevol cas dita ordenació afectarà a tot el front de façana definit entre els carrers C i Francesca Jahoner.

Article 28.B Regulació general aplicable a la zona

1. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

2. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a la illa o unitat de zona afecta a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions. L'edifici es situarà dins el perímetre definit en el plànol normatiu O.02, full 12 (Edificabilitat), admetent-se petites precisions que no modifiquin en més d'un 5% els esmentats perímetres. En l'esmentat plànol es defineixen les alineacions d'obligat compliment així com aquelles altres en les que s'admeten determinades variacions respecte l'alineació oficial dels carrers.

3. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02, full 12 (Edificabilitat), un màxim de 3.860 metres quadrats de sostre. Aquesta edificabilitat es destinarà íntegrament a usos assistencials tal i com queden conceptualitzats a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM.

4. L'alçària màxima de l'edificació s'estableix en quatre (PB + 3PP). Aquesta alçària és obligatòria en tots els casos. La planta baixa tindrà una alçària de 4,25 metres, la qual es mesurarà respecte la rasant del carrer Núria en el punt mig de la façana.

5. La coberta de l'edificació serà preferentment plana, a l'efecte de permetre a disposició d'elements d'ecoeficiència i, també, de regulació de l'escolament de les aigües plujanes en línia amb allò previst a l'estudi de drenatge contingut a l'annex 3 del pla de millora urbana primigeni (Estudi de drenatge per l'execució d'infraestructures comunes AAIC 02 – Paratge Eixample).

En aquesta coberta solament hi seran permesos els badalots d'escala i els coberts de les instal·lacions, sense que la seva alçària superi els 3,50 metres de l'últim forjat. Es retiraran un mínim de 5 metres de totes les alineacions de l'edificació i conformaran una unitat compositiva en tot el conjunt definit per la unitat de zona. No ocuparan més del 20% de la superfície del terrat.

Es permetrà, així mateix, la coberta inclinada solament en el supòsit que en els espais lliures que envolten l'edificació es construeixin les instal·lacions d'ecoeficiència i de regulació de l'escolament i drenatge de les aigües pluvials previstes a l'article 22.4 i 5. De les presents normes urbanístiques.

6. L'ús principal admès a la zona és el assistencial, conceptualitzat aquest com aquell que es destina a activitats d'assistència i cobertura de les necessitats de la població, tal i com queda definit a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM, admetent-se qualsevol de les dues categories definides en dit article. A aquest efecte es fixa que s'admet una unitat d'allotjament per cada trenta cinc (35) metres quadrats edificats destinats a aquest ús.

Com a ús compatible s'admet el sanitari destinat al tractament i/o allotjament de malats.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes.

Tots els altres usos queden prohibits.

7. La parcel·la afecta a aquesta qualificació és indivisible, no podent-se parcel·lar sota cap concepte.

SECCIÓ 4ª. ZONA D'HABITATGE DE PROTECCIÓ OFICIAL - 4.a.3 (Hpo) -**Article 29. Definició, tipus d'ordenació i desplegament**

No es modifica.

Article 30. Regulació aplicable a la zona

1. No es modifica.

2. No es modifica.

3. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a les illes o unitats de zona afectes a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions, amb les següents precisions:

- Els edificis es situaran dins els perímetres definits en el plànol normatiu O.02 (Edificabilitat), admetent-se petites precisions que no modifiquin en més d'un 5% els esmentats perímetres. En qualsevol cas situaran la seva façana seguint una directriu paral·lela situada a 3 metres de l'alineació oficial del carrer Núria. No obstant això, s'admetran trams de façana que es retirin de l'alineació assenyalada en el plànol anteriorment esmentat.
- Per defora de la projecció de l'edifici solament s'admetran cossos sortints que podran ocupar, com a màxim, el 70% de la longitud de la façana. Els cossos sortints (oberts o tancats) no podran sobresortir més de 1,50 metres respecte l'alineació de la façana de l'edificació.
- Les cobertes podran ser planes o inclinades, d'acord amb allò previst a les Normes Urbanístiques del POUM i, també i complementàriament, amb allò previst a l'article 23 del present cos normatiu.

4. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), es fixa un sostre màxim de 5.115 m². a edificar a l'edifici lletra E, amb façana als carrers Núria i B.

Tot aquest sostre es destinarà a habitatge de protecció oficial de règim general (Hpo).

5. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixa, en concordança amb al plànol O.02, full 12 (Edificabilitat), és de 62 habitatges de protecció oficial de règim general.

6. No es modifica.

7. No es modifica.

8.El projecte de reparcel·lació podrà concretar una parcel·lació diferent a la continguda al plànol O.02 (Edificabilitat) amb l'única limitació que la façana al carrer tingui com a mínim 40 metres. En aquest cas el projecte de reparcel·lació definirà el contingut de cada una de les parcel·les en el ben entès que, en cap cas, es superarà allò previst a l'esmentat plànol.

9. No es modifica.

TITOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS

CAPITOL III. REGULACIO DELS SISTEMES

Article 31. Definició, tipus i règim de cessions

No es modifica.

Article 32. Sistema Viari

No es modifica.

Article 33. Sistema d'Espais Lliures Públics

No es modifica.

Article 34. Sistema d'Equipaments Comunitaris

No es modifica.

Article 35. Sistema d'Infraestructures Tècniques

No es modifica.

Palamós, desembre de 2014

Àngel Lapedra Díaz

Sònia Trias Ortiz

Antoni Palou Ballester

arquitectes

A N N E X 1

N O R M E S U R B A N I S T I Q U E S

T E X T R E F Ó S

Títol I.	Disposicions comunes.
Títol II.	Desplegament del Pla de Millora Urbana
Títol III.	Gestió del Pla de Millora Urbana.
Títol IV.	Règim urbanístic del sòl.
Títol V.	Edificació: Obres i usos.
	Capítol I. Disposicions comunes.
	Capítol II. Regulació de zones.
	Capítol III Regulació dels sistemes.

TITOL I. DISPOSICIONS COMUNES

Article 01. Definició i marc legal

1. El projecte de modificació del Pla de Millora Urbana “PMU-08. Camí de la Font Nord” constitueix el instrument d'ordenació urbanística del territori inclòs en aquest sector, i que es formula en desenvolupament de les determinacions previstes pel mateix en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós i com a modificació puntual de les previsions del pla de millora urbana aprovat definitivament el 14 de juliol de 2009 i 23 de febrer de 2010 i publicat en el BOP núm. 194 de 7 d'octubre de 2010, al qual substituirà puntualment en tot allò que aquest modifica en el moment en que s'aprovi definitivament i entri en vigor.

2. El projecte de modificació del Pla de Millora Urbana s'ha redactat de conformitat amb la legislació jurídica vigent en matèria urbanística, en especial el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme, la Llei 3/2012, de 22 de febrer, pel que s'aprova la modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, el seu reglament (Decret 305/2006, de 26 de juliol), així com tota aquella legislació urbanística concordant que sigui d'aplicació.

3. Aquest projecte de modificació del Pla de Millora Urbana, juntament amb el POUM de Palamós, vincula directament el sòl al seu estatut urbanístic bàsic, al que, en tots els casos, s'ha de sotmetre en l'exercici de les facultats derivades del dret de la propietat, d'acord amb el que s'estableix als articles 5 i 38 i següents de l'esmentat Decret legislatiu 1/2010.

Article 02. Contingut

El present Pla de Millora Urbana està conformat pels documents següents:

A) Ordenació urbanística.

Descripció detallada de l'actuació urbanística en quan al seu estat actual, estructura de la propietat, planejament urbanístic d'aplicació, així com les característiques de la implantació que es proposa i la seva viabilitat econòmica. Aquest capítol està conformat pels següents documents:

1. Memòria justificativa de l'ordenació.
2. Estudi Econòmic i Financer.
3. Normes Urbanístiques.
4. Plànols 4.1. Plànols d'informació. Sèrie I. Fulls 01 a 05.
 4.2. Plànols d'ordenació. Sèrie O. Fulls 06 a 14.
5. Annexos. 5.1. Informe ambiental de planejament derivat.
 5.2. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
 5.3. Estudi de drenatge per l'execució d'infraestructures comunes AAIC 02

B) Urbanització.

Descripció completa de les obres que s'han de realitzar per a la total implantació de la urbanització, amb definició completa dels materials a emprar, així com el pressupost detallat de les obres i pla d'execució de les mateixes. Aquest capítol el formen els següents documents:

1. Memòria.
2. Pressupost.
3. Mesuraments.
4. Plec de Condicions.
5. Plànols d'obra generals i de detall.
6. Estudi de seguretat i salut

Article 03. Vigència i revisió del Pla de Millora Urbana

1. El present projecte de modificació del Pla de Millora Urbana entrarà en vigor el dia següent de la publicació de la seva aprovació en el Diari Oficial de la Generalitat.
2. Un cop hagi entrat en vigor, el Pla de Millora Urbana tindrà una vigència indefinida.
3. S'haurà de procedir a la revisió del Pla de Millora Urbana en els següents supòsits:
 - En el cas que, de modificar-se o revisar-se el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós, es modifiquessin les determinacions aplicables al sector objecte del present planejament parcial.
 - Si així ho exigissin normes legals d'ordre superior.

Article 04. Modificació del Pla de Millora Urbana

1. Quan les circumstàncies ho fessin necessari es podrà modificar qualsevol element del Pla de Millora Urbana, la qual cosa s'haurà de fer d'acord amb allò que estableix l'article 117 del Decret 3/2006, de 18 de juliol, pel que s'aprova el reglament de la Llei d'urbanisme. S'haurà de justificar expressament aquest punt.
2. Qualsevol proposta de modificació del Pla de Millora Urbana haurà de tenir el mateix grau de precisió que aquest i justificar, a més, que el seu grau d'incidència respecte Ell no comporta la revisió del Pla de Millora Urbana.
3. En qualsevol cas, la proposta de modificació no podrà alterar les determinacions del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós, llevat del cas de tramitació conjunta i simultània del corresponent expedient de modificació del dit planejament general.
4. La tramitació de les propostes de modificació s'ajustarà al procediment establert per a la formulació i aprovació del Pla de Millora Urbana, d'acord amb el que estableix l'article 96 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme.

Article 05. Interpretació

Quan es donin contradiccions gràfiques entre plànols de diferent escala d'entre els que conformen el present expedient, es considerarà vàlid aquell que es desplegui a escala més gran.

Article 06. Obligatorietat

1. L'Administració i els particulars venen obligats a respectar les determinacions del present Pla de Millora Urbana, i en particular, aquesta Normativa. En conseqüència, qualsevol intervenció sobre el territori objecte d'aquest planejament s'haurà d'ajustar a les susdites disposicions, tal i com es preveu a l'article 106.2 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme.
2. Tindrà la consideració de nul·la de ple dret qualsevulla dispensa que es pugui atorgar en el compliment del Pla de Millora Urbana, sigui en favor de particulars com de l'Administració.

Article 07. Aplicació supletòria del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós

En tot allò que, específicament, no es reguli en aquest Pla de Millora Urbana, seran d'aplicació les disposicions emanades del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós.

TITOL II. DESPLEGAMENT DEL PLA DE MILLORA URBANA

Article 08. Règim general

1. Amb la finalitat de desplegar i completar les determinacions del Pla de Millora Urbana, es formularan els corresponents projectes de reparcel·lació i, si s'escau, complementari d'urbanització. Tot això sense perjudici que, en desplegament de les disposicions del present cos normatiu, se'n puguin formular d'altres figures de planejament derivat.
2. Amb independència de la necessària i obligatòria formulació d'aquest projecte de planejament derivat, les determinacions del Pla de Millora Urbana són d'aplicació directa i immediata.

Article 09. Projecte d'urbanització

1. Els projectes d'urbanització constitueixen els instruments pel desplegament de les determinacions del Pla de Millora Urbana en relació a les obres d'urbanització i els serveis, d'acord amb el que disposen els articles 72 de la Llei d'urbanisme (Decret 1/2010, de 3 d'agost) i 96 i següents del reglament de la Llei d'urbanisme (Decret 305/2006 de 18 de juliol), així com l'article 22 de les normes urbanístiques del POUM de Palamós.
2. El Pla de Millora Urbana ja incorpora el Projecte d'Urbanització amb el detall suficient com per a permetre la contractació i execució de les obres que en ell s'incloïen. El present projecte de modificació del Pla de Millora Urbana no modifica les previsions contingudes en dit projecte.
3. Tenen la consideració d'obres pròpies de la urbanització aquelles necessàries per a deixar completament urbanitzat el sector, d'acord amb les instruccions que, al respecte, es dictin pels Serveis competents de l'Ajuntament i les normes de la bona construcció exigeixen.
4. L'aprovació definitiva d'aquest Pla de Millora Urbana i la seva execució efectiva, juntament amb els altres requisits exigits per la present Normativa, seran condició indispensable per l'exercici del dret d'edificació, en la forma i condicions conjeturades en el Pla de Millora Urbana.

Article 10. Adequació al planejament superior

1. Els instruments de desplegament del Pla de Millora Urbana a que fa referència aquest capítol no podran, en cap cas, alterar les del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós que siguin d'aplicació, ni tampoc les que es deriven del present projecte de modificació del Pla de Millora Urbana i de la seva modificació. En aquests supòsits, caldrà la prèvia tramitació i aprovació d'un expedient de modificació del Pla de Millora Urbana i, en el seu cas, del POUM de Palamós.
2. Així mateix, els Projectes Complementaris d'Urbanització que es puguin desplegar solament podran contenir aquelles adaptacions de detall que siguin necessàries per les característiques pròpies del sòl o el subsòl, així com els ajustos que prevegi el vigent POUM de Palamós.
3. Els Plans Especials que es puguin desplegar en compliment de les disposicions del present Pla de Millora Urbana hauran de respectar les determinacions del mateix i, en especial, no podran provocar augments de volum ni modificacions en els usos establerts pel Pla de Millora Urbana.

TITOL III. GESTIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA

Article 11. Iniciativa i sistema d'actuació

1. La iniciativa per a l'execució del Pla de Millora Urbana correspon als propietaris del sector, en els termes previstos a la legislació urbanística en vigor i conforme allò que determina la present normativa.
2. En aplicació del que preveu l'article 121 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme, el sistema d'actuació escollit pel desplegament de la urbanització és el de REPARCEL·LACIÓ, en la modalitat de COMPENSACIÓ BÀSICA.
3. Els propietaris afectats per aquesta actuació es constituïren, d'acord amb el que disposa l'article 123 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, en Junta de Compensació. Dita Junta està inscrita en el Registre d'entitats urbanístiques col·laboradores, inscripció 3.679 del tom 29 del llibre de Registre, en data de 22 de juny d'enguany.

Article 12. Projecte de reparcel·lació

1. És competència de la Junta de Compensació, prèvia audiència a tots els interessats, la formulació del corresponent projecte de reparcel·lació, el qual s'haurà de redactar, com a màxim, dins els sis mesos següents a l'entrada en vigor del Pla de Millora Urbana.
2. Es defineix com aprofitament urbanístic la resultant de ponderar l'edificabilitat, els usos i la intensitat dels usos que assigni al sòl el planejament urbanístic, així com la densitat dels usos residencials. Per a la seva determinació s'estarà a allò previst a l'article 37 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme i l'article 36 del seu Reglament.
3. El dret dels propietaris afectats per aquest Pla de Millora Urbana serà proporcional a la superfície aportada per cada un d'ells, d'acord amb el que disposa l'article 126.1.a) del Text refós de la Llei d'Urbanisme.
4. A les illes on es prevegin habitatges de diferent règim (lliure i de protecció oficial), el projecte de reparcel·lació determinarà en cada adjudicació quin sostre correspon a cada un d'ambdós tipus i el nombre d'habitatges assignats. El mateix es farà en el supòsit d'usos diferents (residencial o comercial).
5. El projecte de reparcel·lació incorporarà com a despesa d'urbanització la quantitat de 19.808,74 € en concepte del dèficit del transport públic que se'n deriva de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Dita quantitat serà abonada a l'ajuntament de Palamós un cop el projecte de reparcel·lació sigui ferm en via administrativa.
6. En el supòsit que, per a una correcta execució de les obres d'urbanització pròpies del sector fos necessària la realització d'alguna de les obres incloses dins l'àmbit territorial de les infraestructures comunes de drenatge AAIC 02, el projecte de reparcel·lació descriurà quines són aquestes obres i el seu valor, així com el compromís de la Junta de compensació d'executar-les al seu càrrec amb total indemnitat per part de la comunitat reparcel·latòria que conforma el total àmbit territorial AAIC 02
7. La substanciació i resolució del projecte de reparcel·lació es farà d'acord amb el que preveuen els articles 113 de la Llei d'urbanisme i 130 i següents del seu reglament i demés legislació concordant. L'acord d'aprovació definitiva serà adoptat per l'Ajuntament, el qual expedirà certificació d'acord amb el que estableix la legislació hipotecària envers la seva inscripció en el Registre de la Propietat. El projecte, un cop ferm en via administrativa, produirà la cessió efectiva en favor de l'Ajuntament, dels terrenys de cessió obligatòria i gratuïta (vials i zones verdes), d'acord amb les previsions del Pla de Millora Urbana, així com del 10% de l'aprofitament urbanístic.

Article 13. Execució de les obres d'urbanització

1. Les obres d'urbanització s'executaran d'acord estrictament amb allò que preveu el projecte d'urbanització aprovat. La contractació i l'efectiva execució de les obres d'urbanització serà competència exclusiva de la Junta de compensació, sota la inspecció i vigilància de l'ajuntament de Palamós.
2. Les obres d'urbanització aniran a càrrec dels membres de la Junta de compensació de forma proporcional al valor de les finques que els hi hagin estat adjudicades en el Projecte de reparcel·lació.
3. Les obres s'iniciaran en el termini màxim d'un any des del moment que entri en vigor el Pla de Millora Urbana o, alternativament, dins els sis (6) mesos següents de l'aprovació i entrada en vigor del projecte de reparcel·lació. Aquestes s'executaran d'acord amb el programa que figura en el projecte d'urbanització i que és de un any i mig (18 mesos) a comptar des de la data de la signatura de l'acta de replanteig, podent-se atorgar motivadament una prorroga equivalent a la meitat d'aquest termini.
4. Les infraestructures comunes de drenatge s'executaran per l'ajuntament de Palamós prèvia reparcel·lació econòmica entre els sectors inclosos dins l'àmbit territorial AAIC 02, d'acord amb allò previst a l'article 122 del Reglament de la Llei d'urbanisme. La Junta de compensació contribuirà a aquestes obres aportant els fons necessaris, en la proporció que li pertorqui segons el projecte de reparcel·lació abans esmentat, un cop sigui requerida per l'ajuntament de Palamós en tal sentit.
Serà obligació de la Junta de compensació coordinar l'execució de les obres d'urbanització pròpies amb les de la infraestructura comuna de l'AAIC 02 que realitzarà l'ajuntament. En el supòsit que, per a una correcta execució de les obres d'urbanització pròpies del sector fos necessària la realització d'alguna de les obres que corresponen a aquesta infraestructura comuna, la Junta de compensació, assumirà voluntàriament i al seu càrrec exclusiu l'execució d'aquesta part de la infraestructura comuna i així es farà constar expressament en el projecte de reparcel·lació.
5. L'ajuntament de Palamós, en llur condició d'Administració actuant, tindrà cura de la correcta execució dels treballs, designant els tècnics que s'encarregaran d'aquesta tasca. En aquest sentit tindrà la facultat, en el supòsit que les obres no s'executin segons el projecte aprovat o no segueixin les normes que la bona construcció exigeix, d'ordenar el seu enderroc i nova construcció amb càrrec exclusiu del Contractista.

Article 14. Recepció i conservació de la urbanització

1. Un cop finalitzades les obres d'urbanització es procedirà a la seva recepció per part de l'ajuntament de Palamós d'acord amb el procediment establert a l'article 169 del Decret 305/2006 pel que s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.
2. El termini de garantia de les obres serà d'un (1) any a comptar de la data de signatura de l'acta de recepció.
3. Amb caràcter immediat a la recepció de les obres i les instal·lacions, les parcel·les adquiriran la condició de solar.

TITOL IV

REGIM URBANISTIC DEL SOL

Article 15. Elements de regulació del règim urbanístic del sòl

La regulació jurídico-urbanística de les condicions determinants de l'estatut urbanístic del sòl inclòs dins l'àmbit territorial del sector objecte del present Pla de Millora Urbana ve determinada pels elements següents:

1. Deures i càrregues derivats del Pla de Millora Urbana, els quals han d'ésser assumits pels propietaris mitjançant el sistema de Compensació, com a condició prèvia per a l'exercici de les facultats derivades del dret de propietat, dins el marc de l'aprofitament urbanístic assignat pel planejament urbanístic.

2. Assignació detallada dels usos admesos en el sòl apte per a ser edificat mitjançant la qualificació de zones i sistemes, les condicions d'edificabilitat i ús de cadascuna es dicten en aquestes Normes.

Article 16. Deures i càrregues derivats del Pla del Millora Urbana

1. La Junta de Compensació haurà de cedir gratuïtament i lliures de càrregues en favor del municipi, la superfície total dels terrenys destinats a vials, parcs i jardins públics i equipaments col·lectius, així com tots aquells terrenys necessaris per a la instal·lació i funcionament dels serveis públics previstos. Els parcs i jardins públics es cediran urbanitzats d'acord amb allò previst al projecte d'urbanització aprovat.
2. Així mateix, la Junta de Compensació cedirà gratuïtament i lliure de càrregues els terrenys edificables equivalents al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector, d'acord amb allò previst als articles 43 i 46 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme.
3. També serà obligació de la Junta de Compensació l'execució de les obres d'urbanització necessàries per a tal que cada parcel·la tingui la condició de solar, tal i com estableix l'article 29 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme, així com l'article 106 de les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós.

Article 17. Actes que requereixen llicència municipal

1. Requereixen el previ atorgament de llicència municipal tots aquells actes als quals es refereix l'article 187 del Decret legislatiu 1/2010 pel que s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme .
2. Per a realitzar parcel·lacions urbanístiques dins l'àmbit del Pla de Millora Urbana caldrà la prèvia obtenció de la llicència de parcel·lació, la qual s'haurà d'ajustar a les previsions del Pla Millora Urbana.
3. Les llicències d'edificació en terrenys que no tinguin la condició urbanística de solar es podran atorgar condicionades a l'execució de les obres d'urbanització quan es donin els supòsits a que fa referència l'article 237 del Reglament de la Llei d'urbanisme. En cap cas s'atorgarà llicència d'edificació sense estar aprovat definitivament el Projecte de Reparcel·lació.
4. Les edificacions sotmeses al règim de protecció oficial, ja siguin de règim general com de preu concertat, hauran d'iniciar les obres de construcció dins els dos (2) anys següents de la recepció de les obres d'urbanització per l'ajuntament i acabar-se en el termini màxim de sis (6) anys a comptar des d'aquella mateixa data.

TITOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS

CAPITOL I. DISPOSICIONS COMUNES

Article 18. Objecte

1. El present capítol té per objecte regular l'edificació, l'ús i les obres possibles dins l'àmbit territorial del Pla de Millora Urbana, mitjançant la definició dels paràmetres relacionats amb aquests elements de l'activitat urbanística.
2. Qualsevol modificació que es vulgui introduir en referència a l'ordenació proposada o, inclús, en els paràmetres que es defineixen en el present cos normatiu, requeriran la tramitació d'un pla especial amb aquesta finalitat o, si 'escau, del pla de millora urbana.

Article 19. Tipus d'ordenació

1. El Pla de Millora Urbana preveu, d'acord amb el que disposa el pla d'Ordenació Urbanística Municipal, el desplegament de l'edificació segons un dels tipus bàsics d'ordenació i, en concret, al que es refereix l'article 154 de les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós. Aquest és:

- Volumetria Específica.

2. El tipus d'ordenació segons **Volumetria Específica** correspon a aquelles ordenacions en les que les edificacions es determinen mitjançant la fixació d'uns envoltants màxims que defineixen els volums que es consideren com a unitats d'edificació i que han de configurar una unitat de composició.

La seva regulació general es regirà pel que es disposa en els articles 154 a 161, ambdós inclosos, de les Normes Urbanístiques del POUM de Palamós. Així i tot, s'aplicaran substitutòriament les normes següents:

- Planta baixa. El punt de referència es prendrà en el punt mig de la façana de cada edificació i en referència a la cota de rasant del carrer en aquell punt.
Específicament, i pel que fa al front del carrer Enric Vincke, la planta baixa tindrà una alçària lliure de quatre metres i vint-i-cinc centímetres (4,25 metres) a comptar en el punt de referència de la planta baixa, la qual es prendrà en el centre de l'edifici comprès entre dos carrers consecutius. Això en concordança amb allò previst al plànol d'ordenació 07, full 18 (Tipologies edificatòries).
Respecte els fronts dels altres carrers s'estarà a allò previst a les normes generals contingudes al POUM.
- Planta subterrània. Situada per dessota de la planta baixa. En cap cas es podrà destinar a habitatge i no comptabilitza a efectes del coeficient d'edificabilitat. Es podran desplegar en tota la projecció dels edificis i, a més, en un 20% de l'espai lliure vinculat a cada Unitat de Zona. Les ocupacions fora de la projecció de les edificacions no podran sobresortir per damunt del terreny transformat. Pel demés es tindrà en compte allò disposat a l'article 123 de les Normes Urbanístiques del POUM. Pel supòsit que les plantes subterrànies es destinin a garatge l'alçària lliure mínima serà de 2,25 metres.
- Alçària reguladora. Es tindrà en compte allò previst a l'article 141.5 de les Normes urbanístiques del POUM, en referència a l'alçada màxima en el tipus d'ordenació segons Alineació de vial.
Per damunt d'alçària reguladora s'admeten els elements de coronació i remat de l'edifici d'acord amb allò previst a l'article 126 de les Normes urbanístiques del POUM.
- Cossos sortints. Els cossos sortints es podran construir seguint les normes que s'indiquen a cada zona. En cas de sobresortir damunt espais de domini públic (vials i zones verdes) es situaran a una alçària mínima de 4 metres i no podran volar damunt la calçada de circulació de vehicles. Com a excepció, en el carrer Enric Vincke els cossos sortints tindran un vol de 2 metres obligatòriament i podran volar a partir de l'alçada de la planta baixa encara que aquesta quedi per dessota d'aquesta alçada mínima, amb una alçada lliure mínima de 3,30 metres.
Com a norma general d'aplicació tots els cossos sortints seran oberts, encara que en el seu front de façana es puguin disposar elements traslluïts (fixes i/o mòbils) que, en cap cas, han d'implacar que es puguin considerar com a tancaments fixes.
- Espais lliures. Els espais privats no edificables es destinaran a jardins privats i es sistematitzaran amb jardineria i arbrat. En una petita proporció que no superarà el 10% de la superfície es podran destinar a jardins privats dels habitatges de la planta baixa. Per criteris mediambientals queden prohibits els paviments durs que no permetin la infiltració de les aigües de pluja més que en una petita proporció que no superarà en cap cas el 25% de la superfície d'aquest espai lliure. Dins aquest percentatge s'inclouen les edificacions auxiliars i similars, i també les piscines.

- Tanques. Complementàriament a allò previst a l'article 134 de les Normes Urbanístiques de POUM, les tanques de separació dels espais lliures privats amb els terrenys de domini públic, especialment carrers i espais lliures, les tanques tindran, en tots els casos, una alçada obligatòria d'1 metre respecte la rasant del carrer, amb un marge de variació de 0,20 metres en més o en menys. Es podran complementar amb elements de tipus vegetal fins una alçada total de 2,00 metres. Com a excepció s'admetran altures majors a l'entorn del centres de transformació en que l'alçada es podrà igualar a la d'aquests edificis. No s'admetran les gelosies o elements similars. Les portes podran ésser metàl·liques o de fusta i utilitzaran materials similars als de l'edifici principal.

Article 20. Edificabilitat

1. El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós estableix per al sector un coeficient d'edificabilitat zonal brut de 0,80 metres quadrats de sostre per metre quadrat de sòl. A més, determina uns coeficients complementaris de 0,05 per a usos hotelers i de 0,5 per a usos complementaris a l'habitatge.
2. Als efectes de l'aplicació d'aquesta edificabilitat, el present expedient assigna a cada illa o unitat de zona, una edificabilitat expressada en metres quadrats de sostre edificables. Aquesta edificabilitat es desplegarà dins els límits assenyalats al plànol d'ordenació O-02, full 12 (Edificabilitat), o aquells altres que es puguin definir a través d'una modificació puntual del present Pla de Millora Urbana. Aquesta edificabilitat cal considerar-la màxima.
3. Els espais no edificables dins l'illa o Unitat de Zona es destinaran a jardí comunitari, excepte en una petita proporció que es podrà destinar a jardins privats dels habitatges de la planta baixa. En qualsevol cas els espais no edificables que preveu el Pla de Millora Urbana es tractaran amb materials que permetin la infiltració de les aigües de pluja. Solament es permetrà el tractament d'aquests espais lliures amb materials durs en un percentatge no superior al 25% de la seva superfície. En aquest percentatge s'inclouen no solament els sòls pavimentats, sinó també les instal·lacions que es puguin construir (casetes d'eines, piscines,)

Article 21. Densitat

1. El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós estableix per al sector un nombre màxim indicatiu de 332 habitatges a construir dins l'àmbit del polígon, amb una densitat màxima de 85 habitatges per hectàrea. Finalment el present expedient de modificació preveu un màxim de 330 habitatges.
2. Als efectes de l'aplicació d'aquestes disposicions, el projecte de modificació del Pla de Millora Urbana assigna a cada illa o Unitat de Zona, un nombre màxim d'habitatges a construir-hi. Aquesta densitat es desplegarà dins els límits assenyalats al plànol d'ordenació O-02, full 12 (Edificabilitat. Queda expressament prohibit el transvasament de densitat d'una illa a l'altra, la qual cosa solament es podrà fer a través d'una modificació del Pla de Millora Urbana.

Article 22. Altres paràmetres aplicables

1. Respecte les condicions dels habitatges s'estarà a allò que preveu el Decret 55/2009 sobre condicions d'habitabilitat dels habitatges i de la cèdula d'habitabilitat, així com tota aquella altra normativa que en el futur que pugui dictar en aquest sentit.
2. Pel que fa als aparcaments de vehicles i motocicletes s'estarà a allò previst als articles 184 a 186 de les Normes Urbanístiques del POUM, amb l'excepció que es reservi una plaça i mitja per cada habitatge que no arribi a 110 m². de superfície útil, amb una reserva mínima de 20 metres quadrats per plaça, inclosos els accessos. Així mateix, pel que fa als usos hotelers la reserva mínima serà de 1 plaça per cada 50 m². de sostre, mentre que pels usos assistencials aquesta reserva serà de 1 plaça per cada 100 m². de sostre, respectivament. Els aparcaments podran ésser coberts o a l'aire lliure. En aquest últim supòsit s'hauran de disposar agrupats i, en cap cas, es disposaran en els espais enjardinats interiors de les parcel·les. Els guals d'accés als aparcaments no podran disposar-se a menys de 25 metres l'un de l'altre, llevat del cas que la façana mínima sigui més petita que aquest valor. En aquest cas s'admetrà un gual per parcel·la. En qualsevol cas es procurarà unificar accessos independentment de l'estructura de la propietat que en resulti de la reparcel·lació.

3. Respecte els usos comercials s'estarà a allò que preveu el Decret llei 1/2009 de 22 de desembre d'Ordenació dels equipaments comercials i demás legislació concordant i aquella altra que, en el futur, es pugui dictar i sigui d'aplicació. En qualsevol cas, i d'acord amb el previst a l'article 6.1 del Decret 344/2006, es reservarà un mínim del 10% de la superfície destinada a usos comercials per a magatzem, el qual podrà situar-se a la mateixa planta o en planta diferenciada, incloent la planta soterrani. En aquest supòsit haurà de tenir comunicació directe amb el local principal de venda al públic.

4. Totes les edificacions tindran en compte les mesures mediambientals per a la gestió de l'aigua que es relacionen a l'article 323 de les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. Complementàriament s'estableix l'obligació de construir un dipòsit de retenció de les aigües pluvials de cabuda 0,12 m³. per m². de jardí. Dit dipòsit assegurarà el reg d'aquestes espais lliures de la parcel·la, fomentant així l'estalvi d'aigua potable.

5. En referència a la regulació de l'abocament de les aigües pluvials a la xarxa pública serà preceptiva la construcció en les edificacions de sistemes de laminació d'aquestes aigües de forma que es garanteixi una retenció equivalent de 4,5 m³. de capacitat per cada 100 m². de superfície de parcel·la impermeable. Aquesta condició es podrà complir mitjançant la construcció de terrats ecològics o bé amb la construcció d'un dipòsit de laminació. També es pot emprar una solució mixta d'ambdós sistemes. Complementàriament caldrà regular el cabal de sortida del dipòsit de laminació de forma que el cabal de sortida no ultrapassi mai els 1,2 l/sg. per cada 100 m². de superfície de parcel·la impermeable. La solució que s'adopti haurà de constar en el projecte constructiu i la seva efectiva construcció serà condició necessària per a obtenir la llicència de primera ocupació. Aquesta solució es independent de la regulada en el punt anterior, independentment que pugui dissenyar-se un únic element que doni resposta a ambdues necessitats.

6. Pel fa a les instal·lacions de radiocomunicacions es tindrà en compte tota aquella legislació que sigui d'aplicació i aquella altra que en el futur es pugui dictar. En especial es tindrà en compte allò previst a la disposició Transitòria quinzena de les Normes urbanístiques del POUM, excepte el paràgraf 4.c. que quedarà substituït per allò previst al Decret 148/2001. Amb caràcter general es tindran en compte les següents disposicions de caràcter general:

- Llei 32/2003, de 3 de novembre, general de telecomunicacions.
- Llei 3/2007, de 4 de juliol, de l'obra pública.
- Reial decret 1066/2001, de 28 de setembre, pel que s'aprova el reglament que estableix les condicions de protecció del domini radioelèctric.
- Decret 148/2001, de 29 de maig, d'ordenació mediambiental de les instal·lacions de telefonia mòbil i altres instal·lacions de radiocomunicació.
- Decret 281/2003, de 4 de novembre, de modificació del Decret 148/2001.

A les instal·lacions a l'interior dels edificis s'aplicarà la normativa específica i que es concreta en :

- Reial decret legislatiu 1/1998, de 27 de febrer, sobre infraestructures comunes en els edificis per l'accés als serveis de telecomunicació.
- Reial decret 401/2003, de 4 d'abril, pel que s'aprova el reglament regulador de les infraestructures comunes per a l'accés als serveis de telecomunicació a l'interior dels edificis.
- Ordre CTE/1296/2003, de 14 de maig, que desplega el reglament regulador de les infraestructures comunes de telecomunicacions per a l'accés dels sistemes de telecomunicació al interior dels edificis.
- Ordre ITC/1077/2006, de 6 d'abril, que estableix el procediment a seguir en les instal·lacions col·lectives de recepció de televisió.

Article 23. Qüestions de caràcter estètic

1. Complementàriament a allò previst a l'article 133 de les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal els edificis tindran una composició unitària per unitats de construcció, sense que això representi necessàriament, la repetició d'un mateix mòdul en cada unitat.

2. En la composició dels edificis es tindran en compte els següents elements:

- **Planta baixa.**

Part de la construcció situada entre el paviment de les voravies i el nivell inferior del forjat del primer pis.

- **Coberta.**

Element de remat de l'edifici. El nivell de referència neix del pla superior del forjat de suport de la coberta.

- En cas de coberta inclinada es tindrà en compte allò previst als articles 125 i 126.3 de les Normes Urbanístiques del POUM.
- En cas de coberta plana (terrat) es permetrà, a més d'una barana perimetral de protecció, la construcció de badalots d'accés al terrat i altres cossos auxiliars que no ocupin més del 20% de la projecció en planta de tot l'edifici. En qualsevol cas hauran de complir les condicions establertes a l'article 126.4 de les Normes Urbanístiques del POUM.

- **Cos principal.**

La resta de l'edifici, comprés entre la planta baixa i la coberta.

Atesa la diferent funcionalitat de cada un d'aquests elements, la seva composició i els materials d'acabat podran ésser diferents en cadascun d'ells, però sempre sota el concepte d'una composició unitària.

3. Pel que fa a la utilització de materials a les façanes es fixa el següent:

- A la planta baixa.

Els materials a emprar seran de pedra (natural o artificial) i el granit. També es podran acabar amb un tractament anàleg al cos principal. En aquest cas es podrà deixar un sòcol, d'alçada no superior a 1 metre, l'acabat del qual serà del tipus dels materials esmentats al principi.

- A la coberta.

En el supòsit de coberta inclinada solament es permet l'ús de teula ceràmica de color natural. No s'admet la teula de ciment, ni tampoc la pissarra.

En el supòsit de coberta plana, solament s'admetrà un remat tipus barana amb una alçada màxima de 1,20 metres, quin acabat serà idèntic al del cos principal o, alternativament, al de la planta baixa. S'admeten els ràfecs i les barbacanes, amb una volada màxima de 0,60 metres respecte l'alineació de les façanes.

- Al cos principal.

Les façanes podran ésser arrebossades i estucades i, també, amb totxo a cara vista. Els colors seran clars i gens llampants, utilitzant-se preferentment els colors blancs, ocres, beiges i rosats amb preferència a qualsevol altres.

En els projectes que es presentin haurà de figurar una relació exhaustiva dels materials a emprar, especificant clarament tipus, qualitat, textura i color.

4. L'ajuntament de Palamós, en funció de les competències que li atorga la legislació vigent en matèria urbanística, podrà introduir les condicions i modificacions que estimi necessàries, i el particular vindrà obligat a observar-les, per a tal de donar adequat compliment a allò que es disposa en el present article.

TITOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS

CAPITOL II. REGULACIO DE LES ZONES

Article 24. Zonificació

El territori objecte del present Pla de Millora Urbana compren quatre zones diferents, funció dels diferents objectius que el planejament assoleix en cada una d'elles. Són les següents:

- Zona de Bloc d'Habitatges - clau 4.a.3 -
- Zona Residencial Mixt: Hotel·ler i habitatge - clau 4.a.3 (M) -
- Zona Assistencial - clau 4.a.3. (A) -
- Zona d'Habitatge de Protecció Oficial - clau 4.a.3 (Hpo) -

Tot seguit es despleguen les normes que regulen l'edificació i ordenació en cada una d'aquestes zones.

SECCIÓ 1ª. ZONA DE BLOC D'HABITATGES - clau 4.a.3 -

Article 25. Definició, tipus d'ordenació i desplegament

1. Constitueix aquesta zona, aquella que afecta a les dues illes amb façana al carrer Vincke i en les que el Pla de Millora Urbana preveu una disposició concreta i definida de les edificacions a l'efecte d'aconseguir un front continu i formalment homogeni en tot el front d'aquesta artèria urbana l'efecte de potenciar el seu caràcter d'eix articulador del creixement urbà de Palamós, del que aquest sector en constitueix una peça bàsica.

2. El tipus d'ordenació aplicable a la zona és el de **Volumetria Específica**, en la modalitat de Configuració unívoca, tal i com queda definida als articles 156 i 157 de les Normes Urbanístiques del POUM.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona és directe i immediat per quan, ja que el pla defineix de forma unívoca l'ordenació a desenvolupar.

No obstant això, i respectant les condicions que es diuen a l'article següent, es podrà desplegar una ordenació diferent, ordenació que requerirà la prèvia tramitació i aprovació d'un Pla Especial d'Ordenació de l'edificació, el qual, en qualsevol cas, haurà de mantenir la forma lineal de les construccions i la unitat compositiva per unitats d'edificació en tot el front del carrer Enric Vincke.

Article 26. Regulació general aplicable a la zona

1. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

2. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a les illes o unitats de zona afectes a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions, amb les següents precisions:

- Els edificis es situaran dins els perímetres definits en el plànol normatiu O.02 (Edificabilitat), admetent-se petites precisions que no modifiquin en més d'un 5% els esmentats perímetres. En l'esmentat plànol es defineixen les alineacions d'obligat compliment així com aquelles altres en les que s'admeten determinades variacions respecte l'alineació oficial dels carrers.
- Els edificis front al carrer Enric Vincke, alinearan la seva façana a tot el llarg de l'alineació oficial de dit carrer. Els baixos situaran el tancament de les façanes de la planta baixa a 3 metres per darrera de l'alineació oficial del carrer, deixant aquesta separació com a pas comunitari, constituint-se una servitud permanent per a la lliure circulació de les persones.
- Els cossos sortints dels edificis amb façana al carrer Enric Vincke solament podran ser oberts i ocuparan obligatòriament la longitud indicada al plànol d'ordenació O-07, (Tipologies edificatòries), full 14, en totes i cada de les plantes pis. El mateix tractament es podrà donar a la façana posterior. El vol d'aquests cossos sortints es fixa en dos (2) metres, el qual serà homogeni per a tots ells.

Aquests cossos sortints seran tractats amb elements fixes tipus gelosia en tota l'alçària de les plantes pis i seguint la modulació estructural definida a la planta baixa. Tindran una amplària mínima i màxima de 1,50 i 2,00 metres, segons mòduls que definirà el projecte constructiu. Es podran disposar altres elements tipus gelosia de tipus mòbil sense que, en cap cas, puguin ultrapassar en el conjunt (fixes i mòbils) el 50% de la superfície de la façana, descomptada la planta baixa.

- A la resta de carrers, les edificacions es situaran obligatòriament dins els límits que s'assenyalen en el plànol d'ordenació O-02, full 12 (Edificabilitat). Per defora de la projecció de l'edifici solament s'admetran cossos sortints que podran ocupar, com a màxim, el 70% de la longitud de la façana. Els cossos sortints (oberts o tancats) no podran sobresortir en cap cas de l'alineació oficial del carrer, excepte que l'edifici segueixi l'alineació oficial del carrer, podent llavors volar fins a dos (2) metres respecte dita alineació, sense que, en cap cas, excedeixin l'amplària de la vorera.

3. A efectes de l'edificabilitat es fixen, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), els següents valors:

- Edifici lletra A, amb façana als carrers E. Vincke, C i F. Jahoner 12.735 m². sostre
- Edifici lletra B, amb façana als carrers E. Vincke, B i C 10.250 m². sostre

A l'edifici lletra A, amb façana al carrer Enric Vincke, entre els carrers C i Francesca Jahoner, l'edificabilitat definida més amunt es distribueix de la següent manera:

- Habitatge de renda lliure 10.300 m². sostre (màxim)
- Habitatge protegit de preu concertat 1.410 m². sostre
- Comercial 1.025 m². sostre (mínim)

A l'edifici lletra B, amb façana al carrer Enric Vincke, entre els carrers B i C, l'edificabilitat definida més amunt es distribueix de la següent manera:

- Habitatge de renda lliure 7.670 m². sostre (màxim)
- Habitatge protegit de preu concertat 1.300 m². sostre
- Habitatge protegit de règim general 305 m². sostre
- Comercial 975 m². sostre (mínim)

El sostre destinat a habitatge cal interpretar-lo com a màxim i el comercial en sentit mínim. En cap cas el sostre total en cada unitat no ultrapassarà el definit al començament d'aquest apartat.

4. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixen, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), els següents valors:

- Edifici lletra A 123 habitatges de renda lliure
18 habitatges protegits de preu concertat
- Edifici lletra B 97 habitatges de renda lliure
16 habitatges protegits de preu concertat
4 habitatges protegits de regim general

5. L'alçària màxima de les edificacions s'estableix en quatre (PB + 3PP). Aquesta alçària és obligatòria en tots els casos. La planta baixa, en el front del carrer Enric Vincke, tindrà una alçària de 4,25 metres, la qual es mesurarà en el punt mig de la façana en referència a la rasant oficial del carrer en cada una de les edificacions que enfronten a dit carrer. A aquest efecte, i tenint en compte el previst al projecte d'urbanització, aquestes cotes de referència, i sense perjudici del resultat final un cop urbanitzat el carrer, són les següents:

- Entre els carrers B i C cota referència 6,79 metres
- Entre els carrers C i F. Jahoner cota referència 7,39 metres

L'alçària de les edificacions en el front del carrer Enric Vincke serà obligatòriament de 13,30 metres, cota que es mesurarà des del punt de la cota de referència de la planta baixa abans esmentada. Els elements de coronació (baranes) es situaran seguint l'alineació oficial del les façanes. En cap cas s'admetran seguint l'alineació dels cossos volats.

6. La coberta de les edificacions serà obligatòriament plana, a l'efecte de permetre a disposició d'elements d'ecoeficiència i, també, de regulació de l'escolament de les aigües plujanes en línia amb allò previst a l'estudi de drenatge contingut a l'annex 3 d'aquest document. En aquesta coberta solament hi són permesos els badalots d'escala i coberts de les instal·lacions, sense que la seva alçària superi els 3,50 metres de l'últim forjat. Es retiraran un mínim de 5 metres de totes les alineacions de l'edificació i conformaran una unitat compositiva en tot el conjunt definit per la unitat de zona. No ocuparan més del 25% de la superfície del terrat. En qualsevol cas queda prohibida la coberta inclinada.

7. L'ús principal admès a la zona és el d'habitatge de renda lliure. Complementàriament s'admeten els usos comercials, de restauració, així com els d'oficines i serveis i els culturals i socials, i també tots aquells altres definits com a compatibles en el POUM, en concret, els usos hotel·ler, residencial especial, sanitari, assistencial i educatiu, tots aquests en edificis amb accés independent des del carrer. En qualsevol cas, en tot el front del carrer Enric Vincke, les plantes baixes i, com a mínim, en la meitat de la fondària edificable, es destinaran exclusivament a l'ús comercial, i també i complementàriament, a l'ús d'oficines i de restauració. Tot això segons el plànol d'ordenació O-03, full 13 (Usos). A la planta soterrani solament s'admetran els usos de garatge, magatzem i els de serveis tècnics propis de l'edifici.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes

8. Les dues illes afectes a aquesta qualificació es podran parcel·lar sota la condició que la façana al carrer Enric Vincke tingui una longitud mínima de 12 metres al carrer. En aquest supòsit el projecte de reparcel·lació determinarà, al marge de la forma i dimensions de cada parcel·la, el sostre global a edificar en cada una d'elles, així com els usos a que es destina aquest sostre i el nombre d'habitatges. Així mateix es requerirà que, previ al procés de construcció, es tramiti un document (projecte global de construcció de tota la illa o, si s'escau, pla especial urbanístic) en el que s'asseguri la coherència formal dels diferents edificis a construir, amb especial incidència envers els materials a emprar a les façanes, disposició i forma dels cossos sortints i de remat dels edificis, de forma tal que es garanteixi que tinguin tots uns elements de coronació iguals o similars.

SECCIÓ 2ª. ZONA RESIDENCIAL MIXT: HOTELER I HABITATGE - 4.a.3 (M)

Article 27.B Regulació general aplicable a la zona

1. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

2. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a la illa o unitat de zona afecta a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions,

3. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), un sostre màxim de tres mil metres quadrats (3.000 m².), edificabilitat que es distribueix de la següent manera:

- Hotel·ler	2.000 m². sostre (mínim)
- Habitatge de renda lliure	1.000 m². sostre (màxim)

El sostre destinat a habitatge es podrà destinar a ampliació de les instal·lacions de l'ús principal o, alternativament, a usos comercials i de serveis, els quals es disposaran preferentment a la planta baixa de l'edificació.

4. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), la possibilitat d'edificar deu (10) habitatges de renda lliure.

5. L'alçària màxima de l'edificació s'estableix en sis plantes (PB + 5PP). No obstant això es podrà edificar una sisena planta pis, la qual es retirarà tres (3) metres de totes les façanes de l'edifici principal en referència a les plantes immediatament inferiors. Aquesta planta es podrà destinar als mateixos usos que les plantes inferiors.

6. La planta baixa tindrà una alçària de quatre metres i vint-i-cinc centímetres (4,25 metres), la qual es mesurarà en el punt mig de la façana en referència a la rasant oficial del carrer B. El paviment d'aquesta planta es podrà enfonsar fins a 0,60 metres per dessota de la cota de referència en el supòsit que aquesta requereixi d'una major alçària per a poder desenvolupar adequadament les activitats que es estiguin previstes al seu interior sense que, en cap cas, es superi l'altura reguladora màxima que s'estableix a l'article 148.5 de les normes urbanístiques del POUM.

7. La coberta de les edificacions serà obligatòriament plana, a l'efecte de permetre a disposició d'elements d'ecoeficiència i, també, de regulació de l'escolament de les aigües plujanes en línia amb allò previst a l'estudi de drenatge per l'execució de les infraestructures comunes AAIC 02 que consta com annex 3 del Pla de Millora que el present document modifica i que es considera incorporat al present document per ser vigent en la totalitat dels seus continguts. En qualsevol cas queda prohibida la coberta inclinada.

8. L'ús principal admès a la zona és el hotel·ler, al qual es destinaran un mínim de dos mil (2.000) metres quadrats de sostre. A aquest efecte es fixa que s'admet una unitat d'allotjament doble per cada quaranta (40) metres quadrats edificats destinats a aquest ús.

Així mateix, s'admeten com a usos complementaris de l'hotel·ler els usos comercials, de restauració i d'activitats recreatives i d'espectacles, tal i com queden definits a l'article 167 de les Normes urbanístiques del POUM. Aquests, en concordança amb l'establert a l'article 164.3 de les Normes urbanístiques del POUM, podran ocupar fins un màxim del 20% del total sostre destinat a l'ús hotel·ler per damunt del nivell de la planta baixa. Aquells que es desenvolupin en planta soterrani no computaran en el percentatge del 20% abans definit.

Complementàriament, i respecte la resta de sostre admès, es podrà destinar a l'ús d'habitatge en la seva categoria d'habitatge de renda lliure, admetent-se també i de forma alternativa i com a usos compatibles, l'ús hotel·ler i els d'oficines i serveis. Tot això segons el plànol d'ordenació O-03, (Usos).

A la planta soterrània solament s'admetran els usos de garatge, magatzem i els de serveis tècnics propis de l'edifici.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes.

9. L'edificació afecta a aquesta qualificació no es podrà parcel·lar en cap cas, tenint la condició de parcel·la única i indivisible la totalitat de la zona amb aquesta qualificació.

SECCIÓ 4ª. ZONA ASSISTENCIAL - 4.a.3 (A) -

Article 28.A. Definició, tipus d'ordenació i desplegament

1. Constitueix aquesta zona, aquella que afecta parcialment una illa i en la que el Pla de Millora Urbana preveu la construcció d'un centre assistencial per a la tercera edat, segons allò previst a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM i que, amb aquesta finalitat, defineix una disposició concreta i definida de l'edificació a l'efecte d'aconseguir un front continu i formalment homogeni en tot el front del carrer Núria.

2. El tipus d'ordenació aplicable a la zona és el de **Volumetria Específica**, en la modalitat de Configuració unívoca, tal i com queda definida als articles 156 i 157 de les Normes Urbanístiques del POUM.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona és directe i immediat per quan, ja que el pla defineix de forma unívoca l'ordenació a desenvolupar.

No obstant això, i respectant les condicions que es diuen a l'article següent, es podrà desplegar una ordenació diferent, ordenació que requerirà la prèvia tramitació i aprovació d'un Pla Especial d'Ordenació de l'edificació, el qual, en qualsevol cas, haurà de mantenir la forma lineal de les construccions i la unitat compositiva per unitats d'edificació en el front del carrer Enric Vincke. En qualsevol cas dita ordenació afectarà a tot el front de façana definit entre els carrers C i Francesca Jahoner.

Article 28.B. Regulació general aplicable a la zona

1. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

2. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a la illa o unitat de zona afecta a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions. L'edifici es situarà dins el perímetre definit en el plànol normatiu O.02, full 12 (Edificabilitat), admetent-se petites precisions que no modifiquin en més d'un 5% els esmentats perímetres. En l'esmentat plànol es defineixen les alineacions d'obligat compliment així com aquelles altres en les que s'admeten determinades variacions respecte l'alineació oficial dels carrers.

3. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02, full 12 (Edificabilitat), un màxim de 3.860 metres quadrats de sostre. Aquesta edificabilitat es destinarà íntegrament a usos assistencials tal i com queden conceptualitzats a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM.

4. L'alçària màxima de l'edificació s'estableix en quatre (PB + 3PP). Aquesta alçària és obligatòria en tots els casos. La planta baixa tindrà una alçària de 4,25 metres, la qual es mesurarà respecte la rasant del carrer Núria en el punt mig de la façana.

5. La coberta de l'edificació serà preferentment plana, a l'efecte de permetre a disposició d'elements d'ecoeficiència i, també, de regulació de l'escolament de les aigües plujanes en línia amb allò previst a l'estudi de drenatge contingut a l'annex 3 del pla de millora urbana primigeni (Estudi de drenatge per l'execució d'infraestructures comunes AAIC 02 – Paratge Eixample).

En aquesta coberta solament hi seran permesos els badalots d'escala i els coberts de les instal·lacions, sense que la seva alçària superi els 3,50 metres de l'últim forjat. Es retiraran un mínim de 5 metres de totes les alineacions de l'edificació i conformaran una unitat compositiva en tot el conjunt definit per la unitat de zona. No ocuparan més del 20% de la superfície del terrat.

Es permetrà, així mateix, la coberta inclinada solament en el supòsit que en els espais lliures que envolten l'edificació es construeixin les instal·lacions d'ecoeficiència i de regulació de l'escolament i drenatge de les aigües pluvials previstes a l'article 22.4 i 5. De les presents normes urbanístiques.

6. L'ús principal admès a la zona és el assistencial, conceptualitzat aquest com aquell que es destina a activitats d'assistència i cobertura de les necessitats de la població, tal i com queda definit a l'article 167.17 de les normes urbanístiques del POUM, admetent-se qualsevol de les dues categories definides en dit article. A aquest efecte es fixa que s'admet una unitat d'allotjament per cada trenta cinc (35) metres quadrats edificats destinats a aquest ús.

Com a ús compatible s'admet el sanitari destinat al tractament i/o allotjament de malats.

També s'admet com a ús compatible les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes.

Tots els altres usos queden prohibits.

7. La parcel·la afecta a aquesta qualificació és indivisible, no podent-se parcel·lar sota cap concepte.

SECCIÓ 3ª. ZONA D'HABITATGE DE PROTECCIÓ OFICIAL - 4.a.3 (Hpo) -**Article 29. Definició, tipus d'ordenació i desplegament**

1. Compren aquella zona en la qual, al marge d'estar previst el seu destí a la construcció d'habitatges de protecció oficial de règim general en compliment de les disposicions legalment vigents i que, per la seva situació dins la trama urbana, l'ordenació que es preveu respon al tipus d'edificació compacta envoltada d'espais lliures privats i segons una ordenació predeterminada que solament es podrà modificar amb la tramitació d'un pla especial d'ordenació volumètrica que respecti els paràmetres bàsics definits en el present Pla de Millora Urbana.

2. El tipus d'ordenació aplicable a la zona és el de **Volumetria Específica**, en la modalitat de Configuració unívoca, tal i com queda definida als articles 156 i 157 de les Normes Urbanístiques del POUM.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona és directe i immediat amb la simple presentació d'un projecte d'obra degudament adaptat a les normes que es despleguen en l'article següent. En cas de subdivisió parcel·lària de la zona així qualificada caldrà tramitar prèviament a l'atorgament de la llicència d'edificació, un projecte de parcel·lació en el que, al marge de definir les parcel·les resultants, s'assignin a cada una d'elles el metres quadrats de sostre i el nombre d'habitatges que es podrà edificar damunt cada una d'elles.

Article 30. Regulació aplicable a la zona

1. L'objectiu bàsic d'aquesta zona és la d'establir una reserva per a la construcció d'habitatges de protecció oficial que doni sortida a les necessitats que Palamós presenta envers aquest tipus d'habitatge i en concordança amb allò previst a la legislació urbanística vigent.

2. La norma general aplicable en aquesta zona serà, d'acord amb allò disposat al POUM, la prevista per a "Ordenació en Illa Oberta", clau 4.a, subzona d'Ordenació en Blocs d'Habitatges amb implantació mitjançant planejament derivat, subtipus 4.a.3.

3. En el plànol d'ordenació O.2 (Edificabilitat) es fixen els paràmetres volumètrics aplicables a les illes o unitats de zona afectes a aquesta qualificació. Els projectes de construcció que es puguin desplegar hauran de respectar dita ordenació, en quant al sostre màxim edificable, el nombre màxim de plantes i la situació de les edificacions, amb les següents precisions:

- Els edificis es situaran dins els perímetres definits en el plànol normatiu O.02 (Edificabilitat), admetent-se petites precisions que no modifiquin en més d'un 5% els esmentats perímetres. En qualsevol cas situaran la seva façana seguint una directriu paral·lela situada a 3 metres de l'alineació oficial del carrer Núria. No obstant això, s'admetran trams de façana que es retirin de l'alineació assenyalada en el plànol anteriorment esmentat.
- Per defora de la projecció de l'edifici solament s'admetran cossos sortints que podran ocupar, com a màxim, el 70% de la longitud de la façana. Els cossos sortints (oberts o tancats) no podran sobresortir més de 1,50 metres respecte l'alineació de la façana de l'edificació.
- Les cobertes podran ser planes o inclinades, d'acord amb allò previst a les Normes Urbanístiques del POUM i, també i complementàriament, amb allò previst a l'article 23 del present cos normatiu.

4. A efectes de l'edificabilitat es fixa, en concordança amb al plànol O.02 (Edificabilitat), es fixa un sostre màxim de 5.115 m². a edificar a l'edifici lletra E, amb façana als carrers Núria i B. Tot aquest sostre es destinarà a habitatge de protecció oficial de règim general (Hpo).

5. A efectes del nombre màxim d'habitatges es fixa, en concordança amb al plànol O.02, full 12 (Edificabilitat), és de 62 habitatges de protecció oficial de règim general.

6. L'alçària màxima de l'edificació s'estableix en quatre (PB + 3PP).

7. L'ús bàsic admès a la zona és el d'habitatge de protecció oficial de règim general. No s'admet cap altre ús a la zona, encara que es permetran les instal·lacions de radiocomunicació, les quals seguiran per a la seva instal·lació la normativa que sigui d'aplicació i que es relaciona a l'article 22.6 de les presents normes.

8.El projecte de reparcel·lació podrà concretar una parcel·lació diferent a la continguda al plànol O.02 (Edificabilitat) amb l'única limitació que la façana al carrer tingui com a mínim 40 metres. En aquest cas el projecte de reparcel·lació definirà el contingut de cada una de les parcel·les en el ben entès que, en cap cas, es superarà allò previst a l'esmentat plànol.

9. Aquesta zona, en concordança amb allò disposat a l'article 17.4 de les presents Normes Urbanístiques, les edificacions es començaran a construir en el termini màxim de dos (2) anys de la data de recepció de les obres d'urbanització per part de l'ajuntament de Palamós, devent estar completament acabades en el termini de 6 anys a comptar d'aquesta mateixa data.

TITOL V. EDIFICACIO: OBRES I USOS

CAPITOL III. REGULACIO DELS SISTEMES

Article 31. Definició, tipus i règim de cessions

1. Constitueixen els sistemes aquells sòls destinats a satisfer les necessitats col·lectives d'interès general o sectorial i que configuren l'estructura orgànica del territori, contribuint a assolir els objectius del planejament urbanístic en matèria de comunicacions, espais lliures i equipaments comunitaris.

2. Els tipus de sistemes que contempla el present Pla de Millora Urbana són:

- Sistema Viari.
- Sistema d'Espais Lliures Públics.
- Sistema d'Equipaments Comunitaris
- Sistema d'Infraestructures Tècniques.

3. Els sòls adscrits a aqueixes qualificacions seran de cessió lliure i gratuïta, en favor de l'Ajuntament, en base a allò que preveu l'article 44.1.b) de la Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme.

Article 32. Sistema Viari

1. Comprenen aquest capítol tres tipus d'elements:

- a) Xarxa viària local bàsica (V2)
Definit per aquelles vies que tenen el caràcter d'eixos ordenadors del fet urbà i garanteixen la correcta accessibilitat entre els diferents sectors urbans de Palamós. Solament s'inclou en aquest capítol el carrer Enric Vincke.
- b) Xarxa viària local complementària (V3) i de trànsit restringit (V4)
Compren la xarxa d'implementació pròpia del sector i que facilita l'accessibilitat a totes i cada una de les parcel·les que el Pla de Millora Urbana defineix.
- c) Zona d'Aparcament (Va)
Compren aquelles àrees especialitzades de titularitat pública que es destinen íntegrament a l'estacionament de vehicles.

2. La definició exacta de les característiques d'aquestes vies es regirà pel que disposa el present Pla de Millora Urbana, així les precisions i ajustos que, degudament justificats, es facin en els projectes d'urbanització. Les amplàries previstes pels carrers no es podran reduir en cap supòsit.

3. Respecte la zona d'aparcament (clau Va) prevista al Pla de Millora Urbana, i al marge d'allò previst a l'article 63.4 de les Normes Urbanístiques del POUM, es regula que en aquesta àrea es podrà construir una sola planta soterrani, la qual es podrà destinar a aparcament en un mínim del 80% de la seva superfície i la resta al subsistema de serveis tècnics, clau E9. L'esplanada a nivell de carrer es podrà cobrir en la seva totalitat i es destinarà íntegrament a aparcament. La coberta d'aquesta planta baixa serà obligatòriament plana i es podrà destinar a aparcament sempre i quan es garanteixi la laminació de les aigües pluvials en la quantia regulada a l'article 22.5 de les presents Normes urbanístiques.

Article 33. Sistema d'Espais Lliures Públics

1. Comprenen aquesta zona aquells sòls sistematitzats amb arbres, jardineria i mobiliari accessori, destinats a repòs i esbarjo, i en els que s'admetran instal·lacions per a la pràctica esportiva i cultural.

2. La reserva de sòl que es fa en el Pla de Millora Urbana s'adapta a allò que disposa el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona serà directa i immediat, amb l'execució del corresponent projecte d'obres, el qual tindrà en compte allò que preveu el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós respecte el Sistema d'Espais Lliures Públics. (articles 69 a 80 de les N.N.U.U., ambdós inclusius).

4. La urbanització d'aquests espais serà obligació dels propietaris del sector. En el projecte que es desplegui s'aplicaran criteris de sostenibilitat atenent, especialment, a la utilització d'espècies vegetals adaptables al clima mediterrani, amb baixos requeriments hídrics i de manteniment, establint-se sistemes de reg eficients que minimitzin el consum de l'aigua. En aquesta mateixa línia no es podran tractar amb materials durs més del 20% de la superfície de la zona verda, devent-se deixar la resta amb materials porosos que permetin la infiltració de les aigües plujanes i facilitar així la recàrrega de l'aquífer

Article 34. Sistema d'Equipaments Comunitaris

1. Comprenen aquesta zona aquells sòls destinats a ubicar-hi instal·lacions relacionades amb el foment i el intercanvi de coneixements i de les relacions humanes, tals com biblioteques, arxius, museus, sales d'exposicions i conferències, teatres, centres culturals, centres cívics, llar d'avis, Tot això sota la qualificació específica d'equipaments culturals, clau E.3, tal i com queda definida a l'article 84.4.3 de les Normes Urbanístiques del POUM.

2. La reserva de sòl que es fa en el Pla de Millora Urbana s'adapta a allò que disposa el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona serà directa i immediat, amb l'execució del corresponent projecte d'obres, el qual tindrà en compte allò que preveu el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós respecte el Sistema d'Equipaments Comunitaris. (articles 83 a 87 de les N.N.U.U., ambdós inclusius), així com el punt següent d'aquest article.

4. Els paràmetres que regiran les edificacions que es puguin aixecar en aquesta zona són:

- Ocupació màxima	80% en planta baixa. 60% en planta pis.
- Edificabilitat	2,40 m². sostre / m². sòl.
- Alçada de les edificacions	4 plantes, equivalent a PB + 3PP.
- Separacions.	El projecte definirà la ubicació més idònia de l'edifici, podent-se alinear al carrer.
- Coberta	Plana.

5. En el projecte que es desplegui s'aplicaran criteris de sostenibilitat en especial pel que fa a l'abocament de les aigües pluvials a la xarxa pública. Serà preceptiva la construcció d'un sistema de laminació d'aquestes aigües de forma que es garanteixi una retenció equivalent de 4,5 m³. de capacitat per cada 100 m². de superfície de parcel·la impermeable. Aquesta condició es podrà complir mitjançant la construcció de terrats ecològics o bé amb la construcció d'un dipòsit de laminació. També es pot emprar una solució mixta d'ambdós sistemes. Complementàriament caldrà regular el cabal de sortida del dipòsit de laminació de forma que el cabal de sortida no ultrapassi mai els 1,2 l/sg. per cada 100 m². de superfície de parcel·la impermeable.

Article 35. Sistema d'Infraestructures Tècniques

1. Comprenen aquest sistema aquells sòls que el Pla de Millora Urbana reserva amb l'objectiu d'implantar aquells serveis necessaris per a cobrir les necessitats que generarà el sector, en especial i específicament del subministrament elèctric.

2. La reserva de sòl que es fa en el Pla de Millora Urbana s'adapta a les necessitats específiques d'aquest tipus d'instal·lació.

3. El desplegament del Pla de Millora Urbana en aquesta zona serà directa i immediat, amb l'execució del projecte d'urbanització a aquest projecte.

Palamós, desembre de 2014

Àngel Lapedra Díaz

Sònia Trias Ortiz
arquitectes

Antoni Palou Ballester

ANNEX 2

PLANS DE MILLORA URBANA

PMU-7, Camí de la Font Sud

PMU-8, Camí de la Font Nord
(PALAMÓS)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

ESTUDI ADAPTAT A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PMU 08



SPORA
SERVEIS AMBIENTALS

Pg. Països catalans, 158 3r
17190 Salt (GIRONA)
T. 972 41 71 14 - F. 972 01 38 89
spora@spora.es - www.spora.es

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	pàg. 059
2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	pàg. 061
3. DESCRIPCIÓ DELS PLANS DE MILLORA URBANA	pàg. 062
4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL	pàg. 064
4.1. Escala local	
4.1.1. Caracterització del municipi de Palamós	
4.1.2. Caracterització de la xarxa viària	
4.1.3. Caracterització del parc mòbil	
4.1.4. Mobilitat obligada	
4.1.5. Xarxa de carrils bicicleta	
4.1.6. Transport públic	
4.2. El nou sector de creixement urbanístic	
4.2.1. La posició del sector i les xarxes de connexió viària	
4.2.2. Mobilitat actual dels vials territorials pròxims	
4.2.3. Mobilitat actual als vials existents	
5. MOBILITAT PREVISTA	pàg. 077
5.1. Mobilitat prevista en l'horitzó 2024	
5.1.1. Xarxa viària	
5.1.2. Transport públic	
5.1.3. Xarxa de bicicletes i vianants	
5.1.4. Capacitat de càrrega dels vials previstos	
5.1.5. Capacitat de càrrega de les vies previstes al sector	
6. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	pàg. 081
6.1. Càlcul de la mobilitat generada	
6.2. Distribució modal de la mobilitat generada	
6.3. Avaluació de l'increment de la mobilitat en vehicle privat	
6.3.1. Primer escenari previst	
6.3.2. Segon escenari previst	
6.4. Avaluació de l'increment de la mobilitat en transport públic	
6.4.1. Primer escenari previst	
6.4.2. Segon escenari previst	
6.5. Avaluació de l'increment de la mobilitat de vianants	
7. PROPOSTES SOBRE L'ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT AL SECTOR	pàg. 087
7.1. Criteris per establir l'organització de la mobilitat del sector	
7.2. La jerarquització de carrers	
7.3. Caracterització de la xarxa viària del sector	

7.4. Les quatre xarxes d'itineraris

- 7.4.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- 7.4.2. Xarxa bàsica d'itineraris principals per al transport col·lectiu de superfície
- 7.4.3. Xarxa bàsica d'itineraris principals per al transport col·lectiu de superfície
- 7.4.4. Xarxa bàsica d'itineraris principals per a vehicles

8. NIVELLS ACÚST	pàg. 098
9. COMPROVACIÓ DEL FUNCIONAMENT	pàg. 099
10. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	pàg. 100
11. SISTEMES DE CONTROL I INFORMACIÓ DE TRÀNSIT	pàg. 100
12. INDICADORS DE GÈNERE	pàg. 101
13. RESUM I CONCLUSIONS	pàg. 102
14. PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	pàg. 106

ANNEX CARTOGRÀFIC	pàg. 107
--------------------------	----------

- 1.- Proposta de xarxa bàsica per a vianants
- 2A.- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes (primer escenari)
- 2B.- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes (segon escenari)
- 3A.- Xarxa de transport urbà de superfície existent (primer escenari)
- 3B.- Xarxa de transport urbà proposat pel POUM (segon escenari)
- 4A.- Proposta de xarxa bàsica per a vehicles (primer escenari)
- 4B.- Proposta de xarxa bàsica per a vehicles (segon escenari)
- 5A.- Proposta de sentits de circulació (primer escenari)
- 5B.- Proposta de sentits de circulació (segon escenari)

ANNEX	pàg. 117
--------------	----------

Informe de la Secretaria per a la Mobilitat de 8 d'abril de 2009

1. INTRODUCCIÓ

L'objecte del present document és l'avaluació de la mobilitat generada associada als plans de millora urbana PMU-07 i PMU-8 i a la modificació del pla de millora urbana PMU-8, al municipi de Palamós, d'acord amb l'article 18 de la Llei 9/2003 de la mobilitat i l'article 66 del Decret Legislatiu 1/2010, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, determina el contingut que han de tenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, així com la seva documentació i tramitació.

L'objectiu principal de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada és, a partir de la diagnosi prèvia, establir un model sostenible ecològicament i socialment equilibrat, que permeti la convivència dels diferents usos a la via pública, augmentant la seguretat del trànsit i millorant la qualitat de vida tant dels residents i usuaris dels sectors afectats com dels ciutadans de pas.

Així, el present document avalua l'increment potencial de desplaçaments associat als esmentats plans urbanístics i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat, fent especial èmfasi en les mesures imputables als promotors per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

Aquest estudi de mobilitat s'emmarca en la legislació sectorial aplicable a Catalunya, especialment es tindrà en compte:

- *Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.*
- *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.*
- *Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.*
- *Llei 3/2012, de 3 de febrer, de modificació del Text refós de la Llei d'urbanisme.*
- *Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.*
- *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.*

Així mateix incorpora les observacions de l'informe emès per la Secretaria per a la Mobilitat de 8 d'abril de 2009 amb motiu del tràmit administratiu dels plans de millora PMU-07 i PMU-08 i del que s'acompanya còpia al final del present estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el qual era favorable a condició que s'incorporessin les observacions que tot seguit es relacionen:

- *Cal multiplicar per dos els desplaçaments que genera el pàrking del sector discontinu (ja que cada vehicle realitza dos desplaçaments: un d'entrada i un de sortida).*
- *Cal reservar el 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem, tal i com estableix l'article 6.1 del Decret 344/2006.*
- *No queda clar quin és l'itinerari final que es proposa per a la línia 1 de transport públic ni es justifiquen els 5,3 km que s'utilitzen pel càlcul del dèficit.*
- *Les ràtios d'ocupació utilitzats pel càlcul de vehicles i motocicletes són excessius, proposant com a factor d'ocupació de vehicle 1,2 persones/vehicle.*

Les mancances detectades no comportaven cap variació substancial del document i la seva correcció es va concretar en:

- El nombre de desplaçaments que genera el pàrking del sector discontinu és de 210 enlloc dels 1.05 previstos inicialment. Aquest càlcul és el resultat de considerar la capacitat de l'aparcament (21 vehicles) i un temps d'estacionament mitjà de 3 hores de 8.00 a 20.00 i de 12 hores de 20.00 a 8.00.
Aquest fet no comporta cap repercussió sobre la mobilitat dels sectors PMU 07 i PMU 08 al tractar-se d'un sector discontinu enmig de la trama urbana consolidada que presenta la suficient capacitat de càrrega per absorbir l'increment de trànsit derivat del nou pàrking.
- S'ha inclòs normativament (article 22.3 de les NN.UU. del pla de millora urbana) la necessitat de reservar el 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem, tal i com estableix l'article 6.1 del Decret 344/2006.
- L'itinerari de la línia 1 de transport públic es defineix en els dos horitzons previstos. Els 5,3 km utilitzats en el càlcul del dèficit es corresponen a l'increment del nou recorregut en el segon escenari, tenint en compte els 6 trajectes diaris que dita línia realitza habitualment.
- A partir de la ràtio d'ocupació de vehicles proposada es conclou que l'increment de la mobilitat associat als sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8 és de **3.348 vehicles/dia** (aquest valor era de 3.056 vehicles en el document primigeni).

Tot seguit passem a desplegar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el qual segueix el mateix esquema que el document primigeni, encara que degudament adaptat amb els nous usos (hoteler i assistencial) que es contemplen en el projecte de modificació puntual del pla de millora urbana. Aquest estudi rau de les disposicions de l'article 3.1.c) del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que estableix la necessitat d'aquest estudi en l'elaboració del planejament urbanístic derivat i llurs modificacions quan tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, com és el cas en el que ens trobem.

2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada efectua una anàlisi de les necessitats futures de mobilitat provocades pel desenvolupament del sector objecte dels plans de millora urbana i proposa mesures d'actuació. Aquestes mesures d'actuació s'han incorporat a les determinacions dels respectius plans de millora urbana i especialment en els corresponents projectes d'urbanització necessaris per a desenvolupar el presents plans. No obstant això, hem de dir que totes les mesures previstes en aquest estudi ja han estat incorporades en el projecte d'urbanització aprovat al seu moment, atès que el projectat llavors és plenament vigent en el moment actual.

El present estudi planteja potenciar totes les possibilitats de mobilitat, mitjançant l'especialització de parts de la xarxa viària en els diferents modes; de forma que no s'interfereixin en el seu funcionament, i es puguin resoldre les incompatibilitats que normalment es donen entre diferents modes, tendint cap a una mobilitat més sostenible.

Així es planteja diferenciar al sector una xarxa bàsica d'accés i distribució, una xarxa de distribució interna del sector, una xarxa de ciclovies i una xarxa d'itineraris de vianants.

Aquesta diferenciació ha de suposar una especialització formal dels carrers seleccionats a l'efecte. Així doncs, l'enfocament i els resultats de l'estudi es resumeixen en els següents criteris d'intervenció:

- *Jerarquització de la xarxa viària, diferenciant al sector àmbits especialitzats per cada tipus de mobilitat i definir xarxes coherents de prioritat de cadascuna d'ells.*
- *Analitzar les compatibilitats i incompatibilitats, en cada tipus de carrer especialitzat, entre les diferents formes de mobilitat i amb la resta de funcions urbanes que els carrers exerceixen.*
- *Plantejar solucions d'organització formal per a cada carrer i pels principals accessos del sector.*
- *Avaluar la capacitat de càrrega de les vies internes i accessos del sector a partir de l'estimació de la mobilitat generada.*
- *Localitzar les zones d'aparcament en funció dels criteris de pacificació del trànsit intern*

A tal efecte, el present estudi proposa les següents xarxes especialitzades dintre del sector:

- Xarxa bàsica d'accés i de distribució de tràfic rodat.
- Carrers de distribució interiors al sector.
- Espais reservats a recorreguts de vianants.
- Espais reservats a l'ús per bicicletes.

3. DESCRIPCIÓ DELS PLANS DE MILLORA URBANA

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada comprèn l'àmbit de dos plans de millora urbana: PMU-7, Camí de la Font Sud, i PMU-8, Camí de la Font Nord, així com de la modificació puntual d'aquest segon i que el present projecte desenvolupa. El present estudi comprèn dos sectors de desenvolupament urbanístic diferenciats, però tractats en conjunt en el present estudi de mobilitat, atesa la continuïtat física d'ambdós àmbits, així com el seu futur desenvolupament conjunt.

L'àmbit d'ambdós sectors es situa a l'extrem oriental del Pla d'en Nau, a l'alçada del nucli de Sant Joan, presentant una forma triangular. Limita a l'est amb el darrere del front d'habitatges de l'Avinguda de la Llibertat, a l'oest amb el Camí de la Font, al sud amb el Carrer Santiago Bañeras i Goday, i al nord amb el carrer de la Riera.

Aquests sectors estan definits en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós (POUM), aprovat provisionalment per acord de Ple de data 10 d'abril de 2007, i definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en data 26 de setembre de 2007. La conformitat del text refós fou aprovada el 18 de juny de 2008.

El POUM fixà els criteris generals per als sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8, criteris que es varen desplegar en detall en els plans de millora urbana aprovats definitivament per l'ajuntament. Els principals objectius d'aquests plans de millora urbana eren la remodelació urbana en base a la xarxa viària proposada i la transformació d'usos prevista en l'article 68.2 del Text refós de la legislació vigent a Catalunya en matèria urbanística. La modificació puntual que en aquest expedient es contempla és la de completar l'ordenació aprovada amb la introducció de usos complementaris al de l'habitatge, tal com el hotelier (amb un plus d'edificabilitat -0,05 m²/m²- segons el POUM), així com l'ús assistencial a l'efecte de permetre la implantació d'un centre d'atenció a la tercera edat.

Taula I Zonificació proposada en els respectius plans de millora urbana i en la modificació del PMU-08

Font: P.M.U 7 i 8.

ZONES	PMU 7		PMU 8		TOTAL	
	(m ² sòl)	(%)	(m ² sòl)	(%)	(m ² sòl)	(%)
Bloc d'Habitatges	8.435,150	27,893	10.603,430	27,294	19.038,58	27,557
Habitatges- P.O. Règim General	2.588,400	8,559	2.606,960	6,711	2.588,400	3,747
Habitatges- P.O. de preu concertat	941,000	3,112			941,000	1,362
Residencial mixt: Hotelier i habitatge			1,491,230	3,839	3.101,010	4,448
Assistencial			2.097,980	5,401	4.734,350	6,853
SISTEMES						
Equipaments (E)			982,310	2,529	982,310	1,422
Espais Lliure Públic (P)	5.142,060	17,004	5.293,330	13,626	10.435,39	15,104
Espai Lliure amb parking (Va)	613,200	2,028	2.217,49	5,708	2.830,690	4,097
Vials	12.471,850	41,242	13.437,33	34,591	25.909,18	37,502
Infraestructures Tècniques (C.T.)	49,000	0,162	116,79	0,301	165,79	0,240
TOTAL	30.240,660	100,000	38.846,85	100,000	69.087,510	100,000

El sector de millora urbana PMU-7 inclou una àrea d'aparcament situada al carrer Pedró. Mentre que el sector de millora urbana PMU-8 inclou una zona verda de Sant Esteve de La Fosca. La zona d'aparcament situada al carrer Pedró, qualificada com a espai lliure amb aparcament (Va) s'ha tingut en consideració, dimensionant la capacitat d'aparcament del sector i avaluant la generació de desplaçaments derivada de l'ús d'aparcament previst.

Els plans de millora urbana dels PMU-7 i PMU-8 comporten la prolongació del Carrer Enric Vincke, creant una via principal complementària a l'Avinguda de la Llibertat. Un dels objectius és descongestionar l'antiga carretera de Sant Joan, a l'alçada de l'Avinguda de la Llibertat. Actualment l'antiga carretera de Sant Joan, eix constituït per les avingudes Onze de Setembre, President Companys, de la Llibertat i Àngel Guimerà, constitueix la xarxa de penetració urbana en sentit nord-sud dins del casc urbà de Palamós, i presenta una intensitat de trànsit (IMD) de 7.000 vehicles/dia a l'alçada de l'àmbit considerat. La modificació del pla de millora urbana "Camí de la Font Nord" no altera l'estructura viària definida en els plans primigenis

Així mateix, el POUM de Palamós preveu la prolongació del Carrer Enric Vincke fins al límit del Polígon Industrial de Sant Joan, amb un únic sentit de circulació (sud). Per contra, es preveu que l'avinguda de la Llibertat es converteixi en unidireccional amb sentit nord. Al mateix temps el pla preveu la creació d'un nou enllaç, a partir del nou giratori de la carretera variant de Palamós (C-31). Aquest nou enllaç, considerat com a vial principal, connectarà la C-31 amb la prolongació del carrer Enric Vincke al giratori previst dins de l'àmbit dels presents plans de millora urbana, ampliant la xarxa de penetració urbana en sentit Est-oest. Aquest vial es correspon amb el carrer B que limita amb ambdós plans de millora urbana.

Al mateix temps, els PMU-7 i PMU-8 contempnen la possibilitat de circulació de vehicles en ambdós sentits al carrer Enric Vincke, deixant dos carrils en sentit sud i un en sentit nord, aspecte aquest que permet mantenir (en un primer escenari) la bidireccionalitat de l'ava. de la Llibertat.

Per tant l'augment de la mobilitat dins de l'àmbit dels plans de millora urbana presenta dos raons principals: per un costat l'augment de la població, tant resident com estacional dins de l'àmbit considerat i per altre costat la millora general de la xarxa viària bàsica del municipi, principalment degut als nous vials previstos, principalment el carrer Enric Vincke i la futura connexió amb la C-31 mitjançant el carrer B.

L'augment del trànsit motoritzat derivat de l'augment de la població comporta conseqüències ambientals negatives (increment de la contaminació atmosfèrica, consum de combustibles...), aspecte ja avaluat en el POUM. Per contra la millora general de la circulació rodada degut a l'ampliació de la xarxa viària bàsica (principalment la prolongació del Carrer Enric Vincke) es considera un impacte positiu sobre la mobilitat, que permet millorar la penetració urbana en sentit nord-sud.

4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

4.1. ESCALA LOCAL

L'elaboració de la diagnosi pretén caracteritzar la xarxa viària existent actualment i alhora l'ús d'aquesta tenint en compte tant la mobilitat obligada per raons de treball i estudi, com la mobilitat associada als desplaçaments comercials, sanitaris, d'oci..., diferenciant el mitjà de transport, el temps de desplaçament, els desplaçaments generats i atrets, i els desplaçaments interns i interurbans. Per a la realització de la diagnosi de la mobilitat actual s'ha partit de les dades de mobilitat del municipi i de les característiques de la xarxa viària bàsica actual.

4.1.1. CARACTERITZACIÓ DEL MUNICIPI DE PALAMÓS

A continuació es mostren les dades demogràfiques i socioeconòmiques bàsiques que permeten la caracterització del municipi de Palamós.

Taula II

Dades bàsiques de Palamós

Font: IDESCAT i dades municipals.

Població (Padró any 2007)	17.400
Superfície	13,77 km²
Densitat de població	1.244,6 hab/km²
Total habitatges (2001)	10.617
Habitatges principals (2001)	5.473 (51,55%)
Percentatges no principals (2001)	5.144 (48,45%)
Dimensió mitjana de les llars (2001)	2,7 hab/llar
Població ocupada (2001)	6.304
Estructura laboral de la població (2001): indústria	17,2 %
serveis	61,1 %
construcció	17,7 %
agricultura	4,7 %

4.1.2. CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

El municipi de Palamós presenta un nucli urbà, situat al sud del terme municipal, i diferents nuclis de població: Sant Joan de Palamós, el Tennis i la Fosca, així com d'altres petits nuclis com S'Alguer, Cala Margarida, el Figuerar.

El terme municipal de Palamós és travessat dues vies comarcals:

- **C-31.** Actualment autovia de 4 carrils des de Palafrugell fins l'autopista AP-7. És una carretera comarcal que comunica al nord amb Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí i continua fins a Figueres. A l'alçada de Palafrugell comença la C-66, que arriba fins la Bisbal d'Empordà i fins al nord de la ciutat de Girona. Per l'oest comunica amb Calonge, i Castell-Platja d'Aro. Als entorns de Santa Cristina d'Aro, es transforma en la C-65 que uneix Llagostera, Cassà de la Selva i Girona. Aquesta carretera presenta una intensitat mitjana diària (IMD) en els mesos d'estiu de 21.300 vehicles/dia en el tram nord, 15.300 en el tram central i 16.700 en el tram oest.
- **C-253.** Antiga carretera comarcal que comunica al sud amb Sant Feliu de Guíxols. Aquesta carretera presenta unes densitats de trànsit elevades en funció de la tipologia de via, especialment durant els mesos d'estiu amb un IMD de 7.500 vehicles/dia.

La xarxa viària bàsica la formen el conjunt de vials i eixos urbans que faciliten la comunicació fonamental entre els diferents sectors del nucli urbà. La xarxa de vials urbans s'estructura a l'entorn de tres eixos:

- **Eix de l'antiga carretera de Sant Joan**

Format pel carrer Àngel Guimerà, que constitueix l'accés Nord des de la carretera C-31, i les avingudes de la Llibertat, President Lluís Companys i Onze de Setembre. És el principal eix en el sentit Nord - Sud. Presenta una intensitat de tràfic molt elevada durant els períodes estivals, oscil·lant entre els 7.000 i els 10.000 vehicles/dia durant aquest període. Presenta una gran congestió de tràfic amb la presència de 8 punts conflictius, que es corresponen amb els principals encreuaments.

- **Avinguda Catalunya**

Representa una via d'entrada a Palamós a partir de la carretera C-253. Constitueix el principal eix de comunicació Est – Oest i durant els mesos d'estiu presenta un elevat volum de circulació de vehicles que oscil·la entre els 9.500 i els 10.200 vehicles/dia, sent el tram central el més utilitzat.

- **Avinguda President Macià**

Conjuntament amb el carrer immediatament paral·lel (López Puigcerver) connecten la trama viària de Sant Antoni de Calonge amb Palamós i suposen un nou eix viari en sentit Est – Oest, al Sud de l'avinguda Catalunya. El volum de trànsit en els mesos estivals oscil·la entre 5.000 i 5.500 vehicles/dia a l'avinguda President Macià, mentre que en carrer López Puigcerver és de 4.000 vehicles/dia.

- **Vial de ronda**

Conjunt de vies que permeten el tancament de l'eix de l'antiga carretera de Sant Joan per l'Est del centre urbà de Palamós. Aquest eix està format pels carrers del Club Nàutic, del Port, carretera de La Fosca i vial de Ronda Est. El tram que suporta un major volum de circulació és el tram del port vell, amb una intensitat de trànsit de 7.000 vehicles/dia. A partir del port vell la intensitat es situa entre 3.500 i 4.000 vehicles/dia, reduint-se encara més en el tram de Ronda Est en el que la intensitat és d'entre 2.000 i 3.000 vehicles/dia. Cal destacar que el vial de Ronda Est té actualment un carril de circulació en cada sentit, estant prevista la seva ampliació fins a dos carrils per sentit.

La **xarxa viària secundària**, comprèn la resta de carrers del sòl urbà no principals i els camins del sòl no urbanitzable que tenen com a funció donar accés als solars i a les parcel·les.

4.1.3. CARACTERITZACIÓ DEL PARC MÒBIL

El parc mòbil existent al municipi de Palamós l'any 2007 era de 13.732 vehicles (Institut d'estadística de Catalunya). La distribució per categories d'aquest parc mòbil i la seva evolució en els darrers 10 anys és la següent:

Figura 1. Evolució del parc mòbil del municipi de Palamós (1997-2007)

Font: Institut d'estadística de Catalunya (IDESCAT)

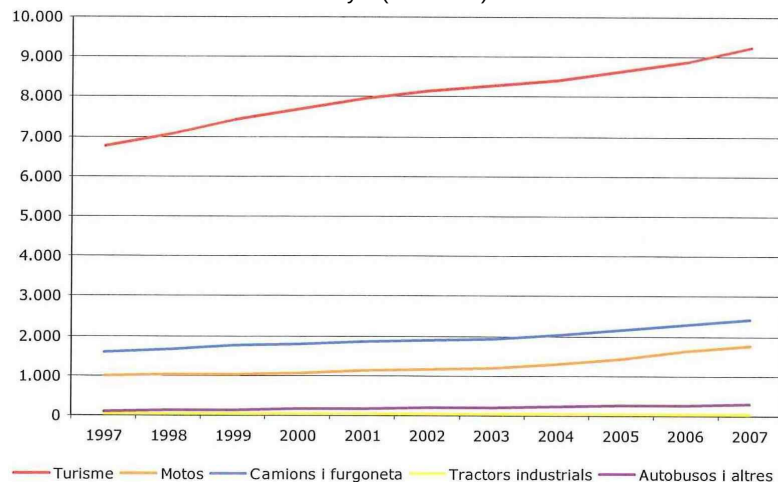
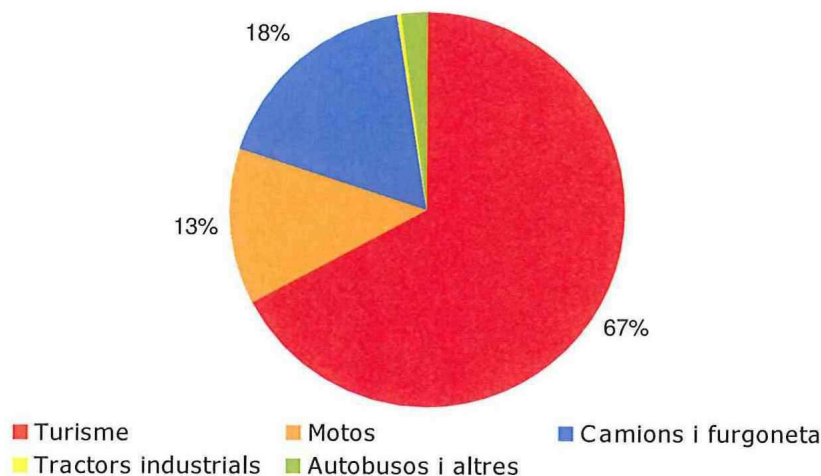


Figura 2. Parc mòbil del municipi de Palamós (2007)

Font: Institut d'estadística de Catalunya (IDESCAT)

**Taula III. Parc mòbil del municipi de Palamós (2007)**

Font: Institut d'estadística de Catalunya (IDESCAT)

Turismes		Motocicletes		Camions i furgonetes		Tractors industrials		Autobusos i altres		TOTAL	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9.230	67,22	1.721	12,90	2.406	17,52	37	0,27	288	2,10	13.732	100

És a dir, el 67,22% del vehicles censats a Palamós es correspon a turismes, amb la qual cosa es genera una taxa de motorització de 530,5 turismes per cada 1.000 habitants, valor aquest superior a la mitjana de Catalunya i que és de 447,4 turismes per cada 1.000 habitants.

4.1.4. MOBILITAT OBLIGADA

S'entén per mobilitat obligada tots els desplaçaments diaris originats per motiu de treball o estudi (per a la població a partir dels 16 anys d'edat). Les dades de mobilitat obligada es corresponen a les enquestes de mobilitat obligada (EMO) associades al Cens de població de l'any 2001. Aquestes dades permeten obtenir la distribució modal dels desplaçaments diaris per motius laborals i d'estudi per a les diferents xarxes de transport.

Les categories dels mitjans de transport utilitzades en les dades de mobilitat obligada són:

- *Només individual: cotxe (com a conductor o passatger), moto, bicicleta i les combinacions entre ells.*
- *Només col·lectiu: autobús, metro, ferrocarril i les combinacions entre ells.*
- *Individual i col·lectiu: totes les combinacions de mitjans d'un grup amb les d'un altre.*
- *Altres mitjans: combinacions i altres mitjans de transport no inclosos en cap dels anteriors epígrafs.*
- *No aplicable: població que treballa o estudia a diversos municipis (aquests poden pertànyer a un o més àmbits), i la que es desplaça des d'una segona residència.*

A continuació s'adjunten les taules de mobilitat obligada del municipi de Palamós durant l'any 2001, indicant el mitjà de transport utilitzat.

Taula IV Mobilitat obligada per desplaçaments de residència-treball (2001)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

	només individual	només col·lectiu	Només altres	individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	no aplicable	Total
Desplaçaments interns	4.010	58	29	11	5	0	26	4.373
Desplaçaments a fora	1.299	42	9	10	2	0	56	1.931
Desplaçaments des de fora	1.667	24	3	5	0	0	69	1.768
Total desplaçaments generats	5.309	100	38	21	7	0	82	6.304
Total desplaçaments atrets	5.677	82	32	16	5	0	32	6.141
Diferència atrets/generats	368	-18	-6	-5	-2	0	-500	-163

A partir de les dades de mobilitat obligada es desprèn que el total de desplaçaments és de 8.072. D'aquests el 54,17% es corresponen a desplaçaments interns, el 23,92% a desplaçaments generats cap a fora i el 21,90% a desplaçaments atrets des d'altres municipis.

Els destins més comuns de desplaçaments cap a i des d'altres municipis són a municipis veïns. Els principals destins es localitzen en major nombre a Calonge, Palafrugell, Castell-Platja d'Aro i Girona. Els desplaçaments des d'altres municipis representen només el 21,90% del total de desplaçaments externs i provenen majoritàriament de Calonge, Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols.

La diferència entre els desplaçaments d'entrada i els de sortida és negativa, amb un total de 163 desplaçaments més de sortida per raons laborals.

Cal tenir en compte que del total de desplaçaments al municipi de Palamós, el 86,42% són en mitjans individuals (cotxe, moto o bicicleta), i només el 1,53% és en transport col·lectiu. Els desplaçaments a peu s'inclouen en la categoria no aplicable, assolint un 11,12% dels desplaçaments. D'altra banda, el major nombre de desplaçaments en transport col·lectiu es dona per a viatges de feina a altres municipis.

Taula V Mobilitat obligada per desplaçaments de residència - estudi, per la població a partir dels 16 anys (2001)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

	només individual	només col·lectiu	Només altres	individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	no aplicable	Total
Desplaçaments interns	326	17	6	2	0	0	31	382
Desplaçaments a fora	119	56	0	17	0	0	18	374
Desplaçaments des de fora	92	44	0	5	1	0	9	151
Total desplaçaments	445	73	6	19	0	0	21	756
Total desplaçaments atrets	418	61	6	7	1	0	40	533
Diferència entrades i sortides	-27	-12	0	-12	1	0	-173	-223

Els desplaçaments per motiu d'estudis al municipi de Palamós estan repartits de manera bastant igualada entre els desplaçaments interns i a altres municipis, sent menys significatius els desplaçaments des de fora. La majoria, però, es corresponen a desplaçaments interns, amb un 42,1%. Els principals destins són Girona i Palafrugell.

Els desplaçaments atrets al municipi, per raons d'estudi, procedeixen dels municipis veïns com: Palafrugell, Calonge i Castell-Platja d'Aro. Aquests estan molt repartits entre diferents municipis de dins i fora de la comarca del Baix Empordà.

El balanç de desplaçaments és negatiu, assolint 223 desplaçaments més de sortida que d'entrada, cosa que exemplifica la necessitat de sortir del municipi per a realitzar estudis secundaris i d'universitat.

Les següents taules permeten unificar els desplaçaments per motius de treball i d'estudi, sintetitzant les dades de mobilitat obligada existents.

Taula VI Desplaçaments totals amb origen i/o destí a Palamós

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Tipologies de desplaçaments	Total	%
Desplaçaments interns	4.755	52,96
Desplaçaments a fora	2.305	25,67
Desplaçaments des de fora	1.919	21,37
Total desplaçaments	8.979	100,00

Taula VII Mobilitat obligada global per raó de treball i estudis (>=16 anys) (2001)

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

	només individual	només col·lectiu	Només altres	individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	no aplicable	Total
Desplaçaments interns	4.336	75	35	13	5	0	291	4.755
Desplaçaments a fora	1.418	98	9	27	2	0	751	2.305
Desplaçaments des de fora	1.759	68	3	10	1	0	78	1.919
Total desplaçaments generats	5.754	173	44	40	7	0	1.042	7.060
Total desplaçaments atrets	6.095	143	38	23	6	0	369	6.674
Diferència entrades i sortides	341	-30	-6	-17	-1	0	-673	-386

La distribució modal de la mobilitat per les diferents tipologies de transport depèn en gran mesura del tipus de desplaçament. A continuació es detallen les distribucions modals relatives per les diferents tipologies de desplaçament.

Taula VIII Distribució modal relativa (%) de la mobilitat en funció de la tipologia de desplaçament.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades disponibles de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

	només individual	només col·lectiu	Només altres	individual i col·lectiu	Individual i altres	Col·lectiu i altres	no aplicable
Desplaçaments interns	91,19 %	1,58 %	0,74 %	0,27 %	0,11 %	0,00 %	6,12 %
Desplaçaments a altres municipis	61,52 %	4,25 %	0,39 %	1,17 %	0,09 %	0,00 %	32,58 %
Desplaçaments des d'altres municipis	91,66 %	3,54 %	0,16 %	0,52 %	0,05 %	0,00 %	4,06 %

A partir de l'anterior taula es constata l'alta dependència del transport individual i la baixa utilització del transport públic, especialment per a desplaçaments interns. El major ús del transport públic és en desplaçaments a altres municipis, amb un 4,25 % dels desplaçaments.

4.1.5. XARXA DE CARRILS BICICLETA

La següent figura mostra la xarxa de ciclovies de Palamós, xarxa que té una longitud de 3,2 Km i en la que es mostra la xarxa ja existent entre Castell, La Fosca i el Cap Gros. En certs trams del recorregut la xarxa de carril bicicleta no compleix amb les dimensions mínimes exigibles, en especial quan a l'amplària de la ciclovía i la competència d'utilització amb altres tipologies d'usuaris (vianants). S'inclou també el més recent carril bici que té el seu origen al vial del port a l'alçada del cementiri municipal fins a enllaçar amb la via verda de Palamós a Palafrugell, amb una longitud total de 1.800 metres. La ciclovía discorre paral·lela al vial del port, la rotonda de la zona industrial i continua pel carrer Àngel Guimerà fins arribar a l'enllaç amb la via verda de Palamós a Palafrugell, a l'alçada de la benzinera.

Finalment també forma part de la xarxa de ciclovies, la via verda que uneix Palamós i Palafrugell coneguda com la ruta del Tren Petit. Té una longitud de 6 Km. i circula per l'antic recorregut del tren de via estreta que connectava Palamós amb Girona, passant per La Bisbal d'Empordà. La via verda passa pels municipis de Palamós, Mont-ras, Palafrugell i té dos ramals a Vall llòbrega i a les platges de Castell i La Fosca.

Figura 3. Xarxa de ciclovies previstes
Font: POUM de Palamós

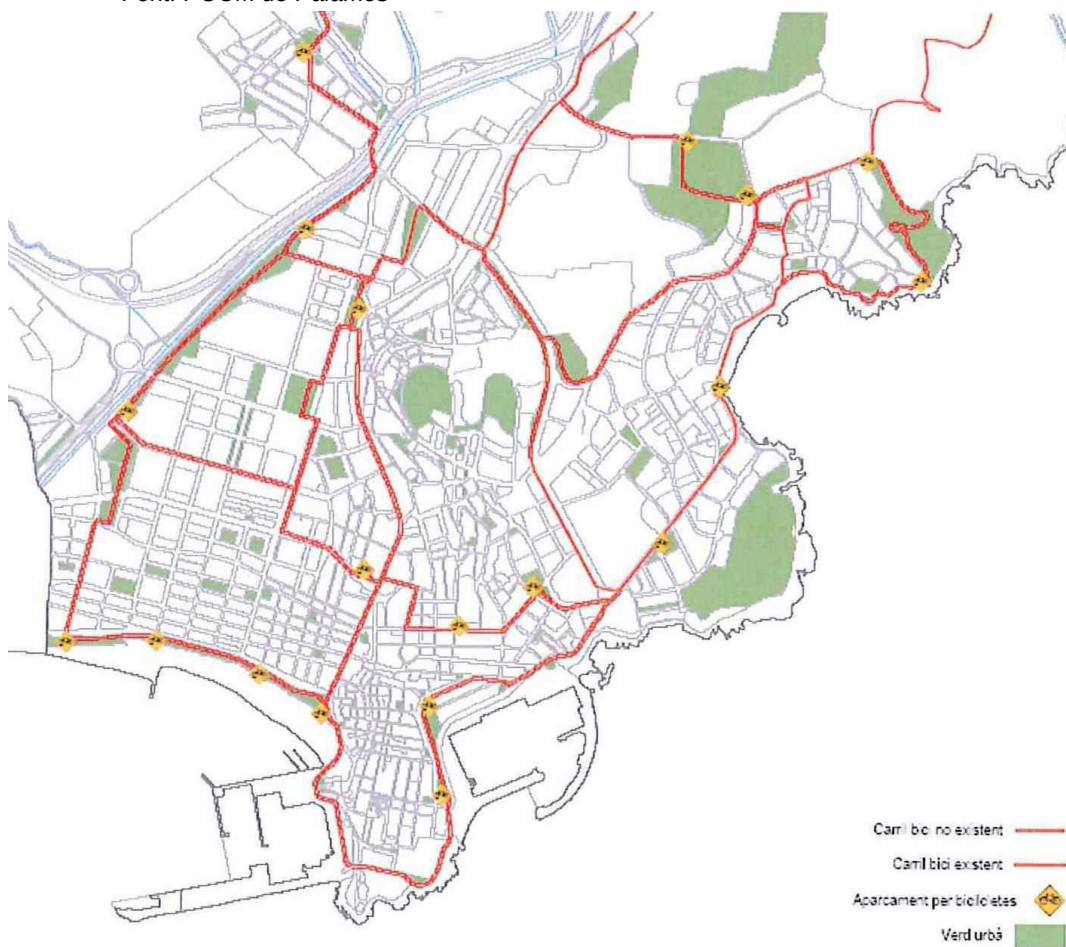
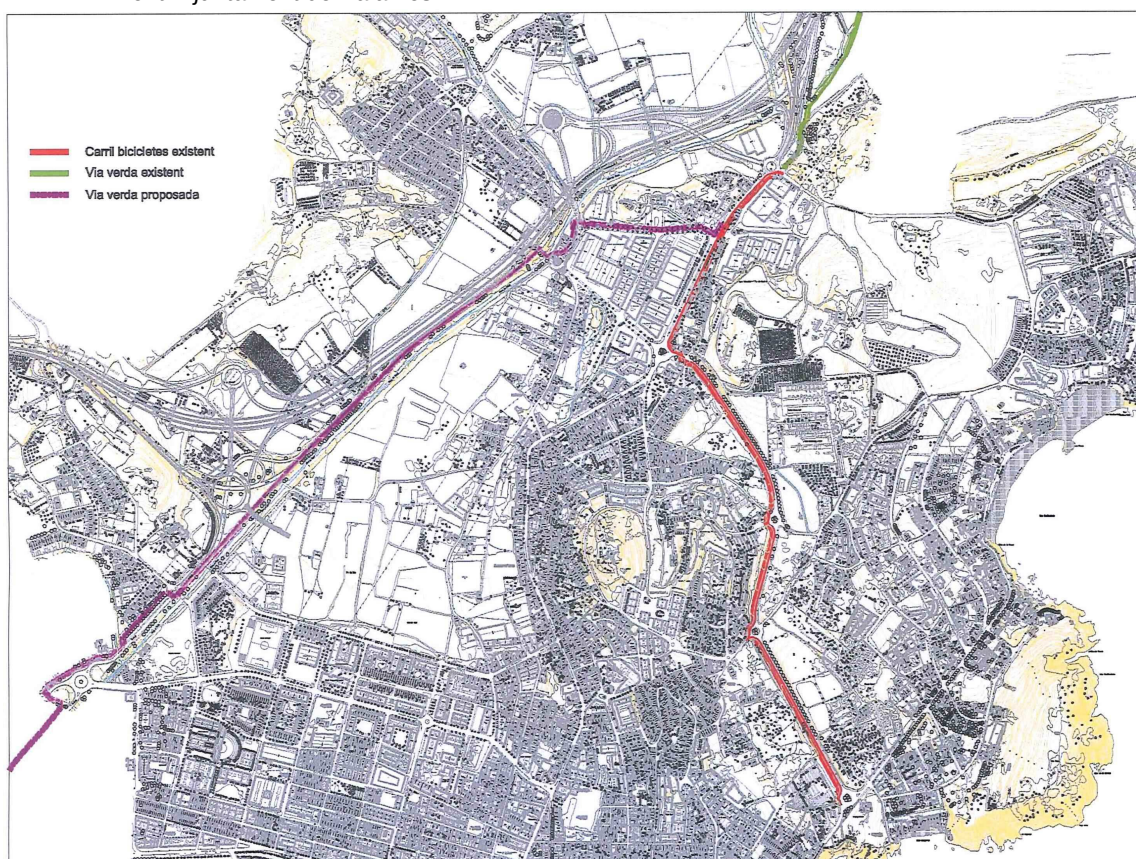


Figura 4. Ciclovies existents i projectades
Font: Ajuntament de Palamós



El segon gràfic recull l'estat actual de la xarxa de ciclovies existent dins el municipi, així com aquelles altres que es projecta construir en un futur immediat. Totes les vies indicades estan funcionant com a vies segregades del tràfic de vehicles, per la qual cosa aquelles altres que estan indicades no estan funcionant ni està previst que en futur s'arrangin com a carrils segregats.

4.1.6. TRANSPORT PÚBLIC

A partir del dilluns 2 de juny de 2008, el DPTOP i els Ajuntaments de Palamós i Calonge, van posar en marxa un nou servei de transport públic entre Palamós i Calonge. Aquestes actuacions s'inclouen en el marc de les mesures de potenciació i millora de la xarxa de transport públic de viatgers per carretera i responen a les directius fixades pel Pla de Transport de Viatgers de Catalunya per al període 2008-2012, i s'emmarquen en les mesures previstes en el conveni de col·laboració formalitzat pel DPTOP i els Ajuntaments de Palamós, Calonge, Vall-llobrega, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro per a la millora dels transports públics a aquesta zona del Baix Empordà. Així doncs, en el terme de Palamós s'ha previst la prestació de 4 noves línies de transport a fi de millorar la comunicació entre els diferents nuclis d'aquests municipis i l'accés a l'hospital de Palamós. Les línies L3 i L4, només estan en funcionament durant el període estiuenc, és a dir del 16 de juny al 14 de setembre. SARFA S.L. és l'empresa que presta aquests serveis de transport.

Les línies són:

Figura 5. Plànol de les línies de bus urbà (Palamós – Calonge)

Font: POUM de Palamós

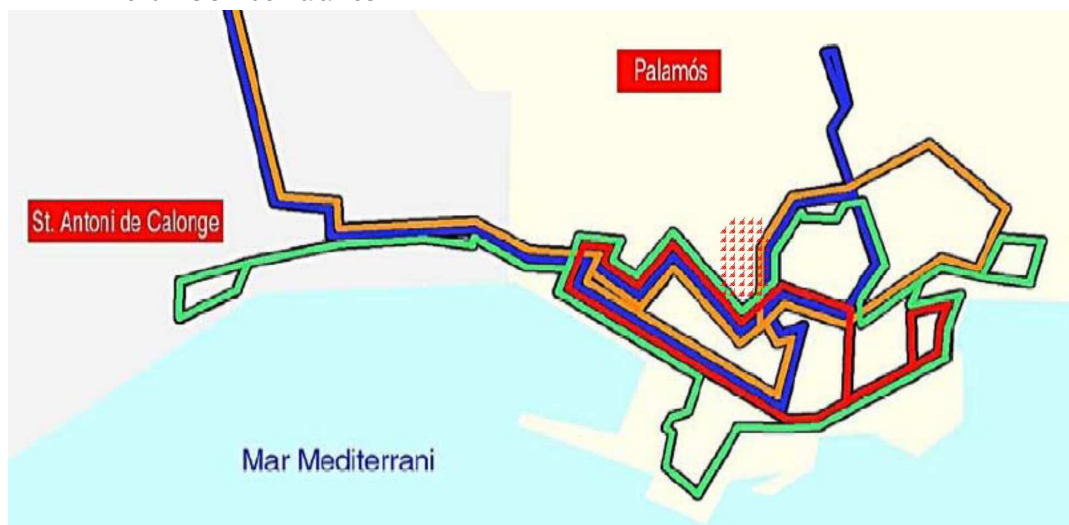
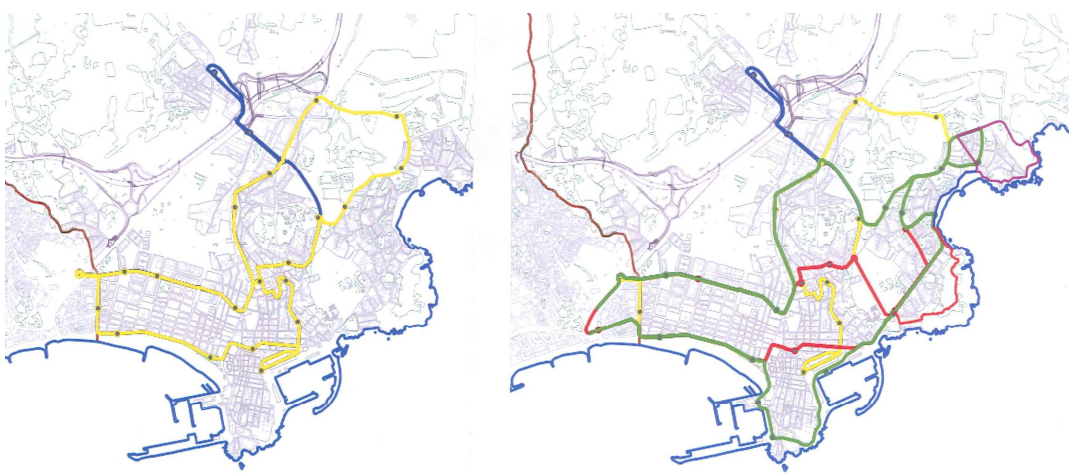


Figura 6. Plànol de les línies de bus urbà (Hivern - Estiu)

Font: Ajuntament de Palamós



Les línies que es dibuixen en els gràfics són:

- **L1:** Calonge – Palamós – Calonge.

Aquesta línia circula de manera diària amb una periodicitat horària aproximada a les franges horàries d'hora punta. Però del 15 de setembre al 15 de juny no hi ha servei ni dissabte a la tarda ni diumenge tot el dia. Al municipi de Palamós la freqüència diària és de 9 trajectes tot i que a Calonge només realitza 4 trajectes.

- **L2:** Calonge – Palamós – Calonge.

Aquesta línia circula de manera diària amb una periodicitat horària aproximada a les franges horàries d'hora punta. Però del 15 de setembre al 15 de juny no hi ha servei ni dissabte a la tarda ni diumenge tot el dia. Al municipi de Palamós la freqüència diària és de 9 trajectes tot i que a Calonge només realitza 2 trajectes

- **L3:** Palamós – St. Antoni de Calonge – Palamós (estiu).

A l'estiu circula de manera diària amb una freqüència de 14 viatges des de les 8,45 h fins a les 20,30 h.

- **L4:** Palamós – St. Antoni de Calonge – Palamós (estiu).

A l'estiu circula de manera diària amb una freqüència de 8 viatges des de les 10,00 h fins a les 20,30 h.

El Servei de bus interurbà el gestiona Sarfa i les destinacions, que varien en funció de l'època de l'any, són: Aeroport de Girona, Barcelona, Begur, Bellcaire d'Empordà, Bordils, Caldes de Malavella (RENFE), Calonge, Cassà de la Selva Centre, Celrà, Corçà, Cruïlla de la Pera, Figueres, Flaçà, Girona, Granollers, L'Escala, L'Estartit, Ilagostera, Llambilles, Lloret de Mar, Palafrugell, Pals, Platja d'Aro, Quart, Regencós, Sabadell, S'Agaró, Salt, Viladamat, Vilatrugas, Vulpellac, Sant Feliu de Guíxols, Sant Pere Pescador, Santa cristina d'Aro, Terrassa, Torrent, Torroella de Fluvià, Torroella de Montgrí, Tossa de Mar, Vall-llobrega, Vilamacolum.

Des les anteriors destinacions, cal destacar la connexió de Palamós amb l'estació de RENFE de Caldes de Malavella amb 4 trajectes diaris.

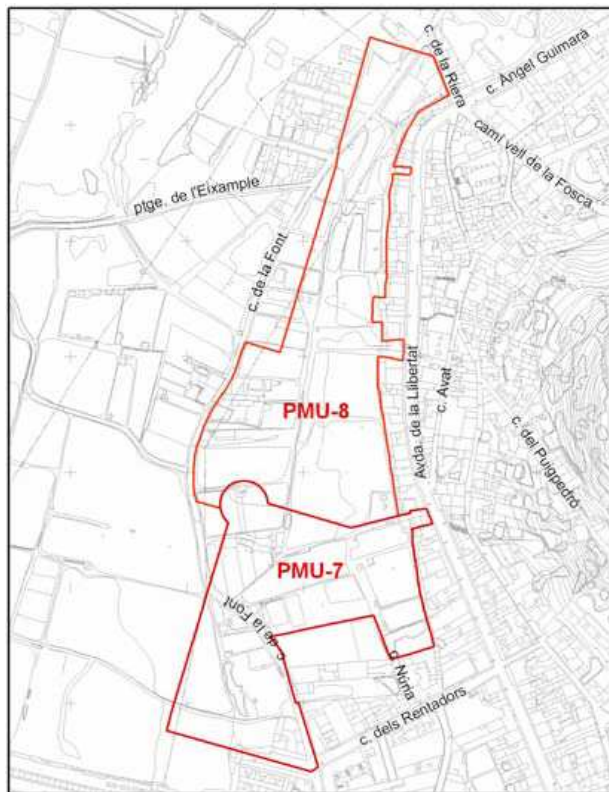
4.2. EL NOU SECTOR DE CREIXEMENT URBANÍSTIC

4.2.1. LA POSICIÓ DEL SECTOR I LES XARXES DE CONNEXIÓ VIÀRIA

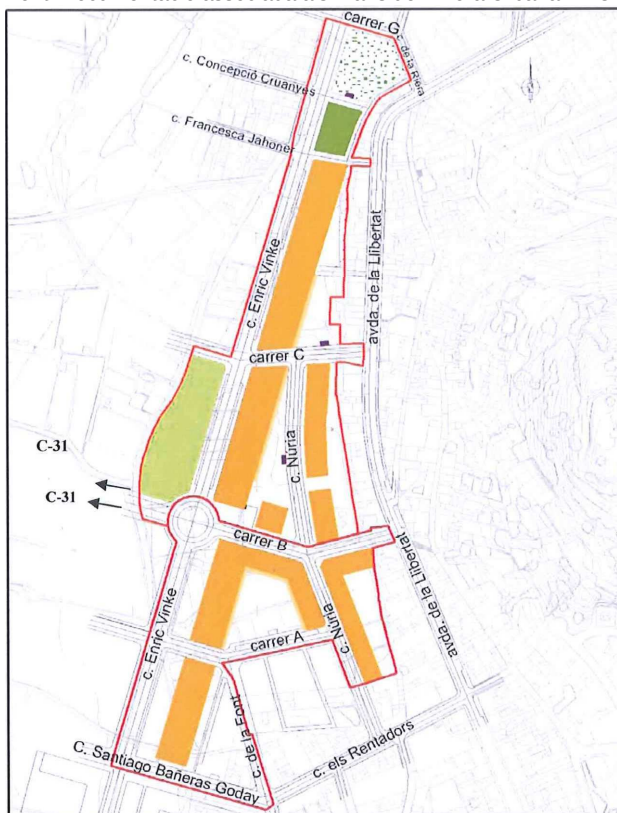
Els sectors PMU-7 i PMU-8 s'emmarquen dins la nova àrea residencial prevista pel POUM al nord-est del nucli urbà, al sector del Pla d'en Nau. Tal i com s'observa a la següent figura, a l'est limita amb sòl urbà consolidat, mentre que a l'oest mentre ho fa amb sòl urbanitzable (PP1, PP2).

Actualment, el sector objecte d'estudi limita amb quatre vials existents: a est amb l'avinguda de la Llibertat, al est amb el camí de la Font, al sud amb el carrer Rentadors i carrer Santiago Bañeras Goday, i al nord amb el carrer de la Riera.

Font: POUM de Palamós



Nomenclatura dels carrers existents i proposats propers i dins l'àmbit
Font: Documentació associada als Plans de Millora Urbana PMU-7 i PMU-8.



Els dos plans de millora urbana preveuen la creació de nous vials. Aquests són:

- *Prolongació del carrer Enric Vincke, situat a l'oest de l'àmbit, que substituirà el camí de la Font.*

- Cinc carrers transversals que uniran aquest nou vial amb l'avinguda de la Llibertat: carrer B, carrer C, carrer Francesca Jahoner, carrer Concepció Cruanyes, carrer G (que es correspon amb l'actual carrer de la Riera). Aquests vials són una prolongació de la vialitat prevista en els documents del planejament general, essent la seva regulació objecte dels corresponents projectes d'urbanització.
- El carrer A, situat al sud de l'àmbit connectarà el carrer Núria amb el carrer Enric Vincke.
- Modificació del camí de la Font que en direcció nord-sud, connectarà el carrer Rentadors amb el carrer A.
- Prolongació del carrer Núria, que connectarà el carrer dels Rentadors amb el carrer C.

Així i doncs, el principal vial de connexió del PMU-7 i PMU-8 amb el sòl urbà existent en sentit est-oest és el carrer B. Aquest vial, un cop executat el PP1 connectarà amb una rotonda que unirà la carretera C-256 amb la carretera C-31.

A curt termini, la connexió fonamental serà l'avinguda de la Llibertat i el carrer Enric Vincke, mentre que a llarg termini el carrer B serà la connexió principal de nucli de Palamós amb la carretera C-31 a través d'una rotonda de gran capacitat que regularà el trànsit de la intersecció.

Figura 9 . Principals punts d'interès al municipi de Palamós.

Font: Ajuntament de Palamós.



Els temps de desplaçaments a peu entre el centre dels Plans de millora urbana i els principals centres d'interès del nucli de Palamós oscil·len entre els 6 i els 21 minuts. D'aquesta manera, és factible desplaçar-se a peu per als desplaçaments interns del nucli urbà.

En canvi, és previsible una alta utilització del vehicle privat per als desplaçaments entre el sector objecte d'estudi i els nuclis agregats o altres poblacions.

Taula IX Distància i temps de desplaçament fins als principals punts d'interès (velocitat mitja 4 km/h)
Font: Estudis propis

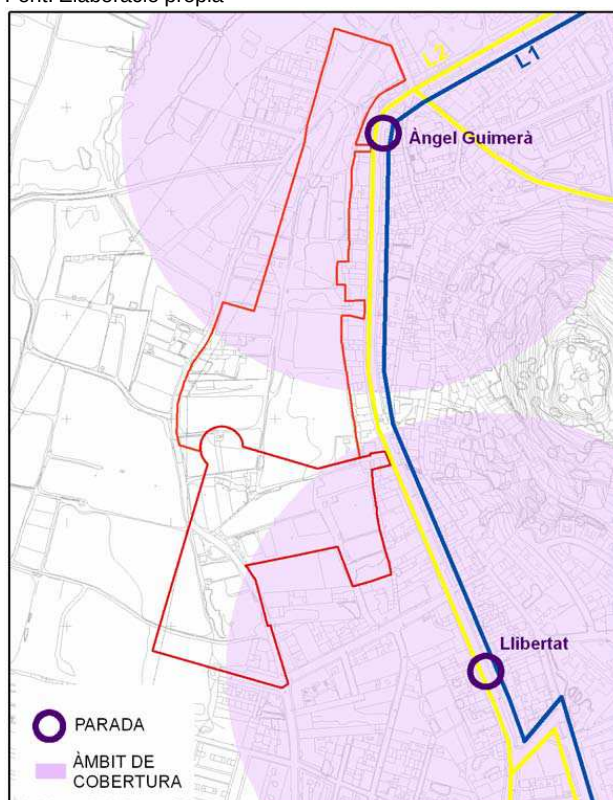
Destí	Distància (m)	Temps de desplaçament (min)
CEIP Vilar romà	765	11
CEIP Ruiz Giménez	776	11
Zona esportiva	764	11
Centre d'atenció primària (CAP)	434	6
Hospital de Palamós	531	8
IES de Palamós	998	15
Polícia Local	395	6
Biblioteca pública	505	8
Ajuntament	1.389	21

Les línies d'autobús urbà més properes a l'àmbit d'estudi són:

- L1 (Calonge – Palamós – Calonge),
- L2 (Calonge – Palamós – Calonge).

Ambdues circulen per la via principal situada a l'est del sector. Tal i com s'observa a la següent figura, la parada més pròxima al PMU-8 és situa al carrer Àngel Guimerà i la més pròxima al PMU-7 es localitza al tram sud de l'avinguda de la Llibertat. Com ja s'ha citat anteriorment, aquestes línies circulen tot l'any. Cal afegir que a una distància aproximada de 500 m des del punt més cèntric dels Plans de Millora, concretament a l'Hospital de Palamós, hi tenen parada els autobusos de la línia 3, que connecten aquest sector amb les zones de platja.

Figura 10. Recorregut dels autobusos i àmbit de cobertura.
Font: Elaboració pròpia



Com es pot comprovar en el gràfic de la pàgina anterior, la cobertura del bus dins l'àmbit del PMU-7 i PMU-8 té un grau de cobertura elevat, encara que queden sectors situats a més de 500 m de les dues parades existents pròximes. Degut a la millora de la xarxa viària bàsica es contempla la possibilitat de modificar el recorregut de les línies de bus, aprofitant l'entrada en funcionament de la prolongació del carrer Enric Vincke.

4.2.1. MOBILITAT ACTUAL DELS VIALS TERRITORIALS PRÒXIMS

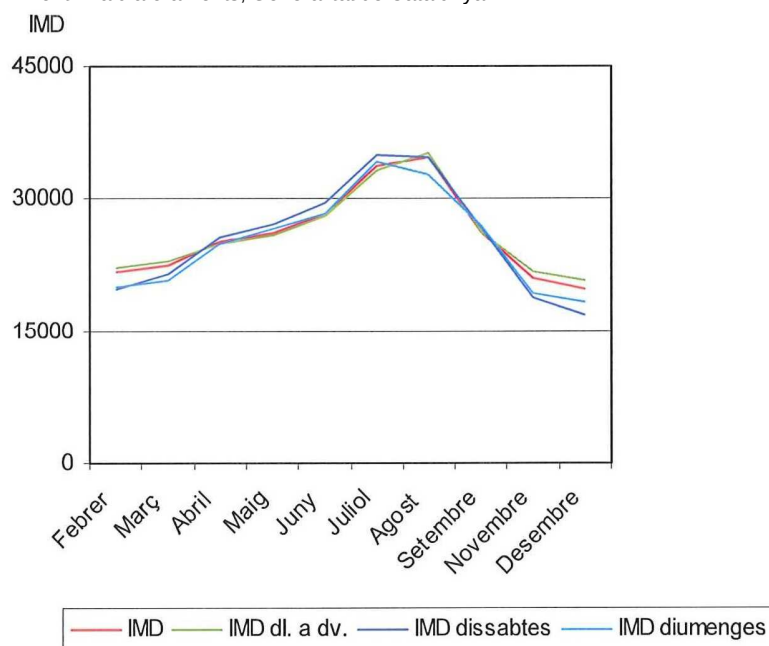
L'àmbit d'estudi es troba proper a una de les principals vies de comunicació de la Costa Brava, que uneix Palafrugell i Santa Cristina d'Aro. Tot i que el present projecte no preveu una connexió directa de l'àmbit amb aquesta via, cal tenir en compte que la urbanització del PP1 i del PP2 comportarà la prolongació del carrer B fins a unir-lo amb la carretera C-31.

Taula X IMD dels vials territorials pròxims
Font: Pla d'aforaments, Generalitat de Catalunya

Via	Tipus	Carrils	Tram	IMD	Vehicles pesats	Any
C-256	Secundària	2	C-31 Palamós, C-253 Calonge	6.165	2,83	2001
C-31	Permanent	2	C-256 Palamós, C-66 Palafrugell	25.987	5,73	2004

L'IMD (Intensitat mitjana diària) de les vies pròximes a l'àmbit mostren diferències substancials en funció de l'estacionalitat. Així doncs, durant el període estiuenc la mobilitat es veu greument afectada. Les següents dades mostren les variacions de l'IMD en base al període, i que en el cas de l'autovia C-31 en el tram estudiat la intensitat de trànsit en el més d'agost (IMD_{agost}) és un 33,68% superior a la intensitat mitjana diària (IMD).

Figura 11. IMD de l'autovia C-31
Font: Pla d'aforaments, Generalitat de Catalunya



En el cas de la C-31 en el tram estudiat la intensitat de trànsit en el més d'agost (IMD_{agost}) és un 33,68% superior a la intensitat mitjana diària (IMD).

5. MOBILITAT PREVISTA

5.1. MOBILITAT PREVISTA EN L'HORIZÓ 2024

Els nous sectors considerats tenen un paper fonamental en la futura mobilitat de Palamós, ja que representen la intersecció de les dues principals vies de penetració al nucli urbà. Per tant, en aquest cas és molt rellevant determinar l'assignació de la mobilitat de pas per a les principals vies previstes.

En funció del desenvolupament del POUM vigent es realitza una previsió de la mobilitat futura amb un horitzó de 10 anys (prenent com a any de referència el 2024), especificant les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents.

En el cas dels sectors estudiats aquesta mobilitat prevista és un dels aspectes claus, ja que en aquest sector conflueixen les dos principals artèries de penetració del nucli urbà: la prolongació del carrer Vincke i el carrer B, que enllaçaran la C-31 amb el nucli urbà de Palamós.

5.1.1. XARXA VIÀRIA

Per a l'assignació de la mobilitat futura s'ha tingut en consideració tant l'increment de població associat al desenvolupament del POUM, com l'increment de la mobilitat derivat de la taxa anual de creixement del trànsit.

Nova mobilitat associada als creixements residencials adjacents (augment de la població resident)

El desenvolupament dels sectors urbanitzables adjacents (PP1 i PP2) i del sector situat més al nord (PP4) permetran finalitzar els nous enllaços esmentats, però al mateix temps comportarà també la consolidació del major creixement, ampliant l'exemple al Pla d'en Nau. Per tant, el gran creixement residencial de Palamós es centra en el triangle delimitat per la C-31, el camí de la Font i el carrer Santiago Bañeras i Goday.

Actualment la població existent és de 17.400 habitants, mentre que la població prevista segons les previsions del POUM en l'horitzó 2025 és de 23.373 habitants. Mentre que el nombre de nous habitatges construïts fins al 2025 serà de 4.655 habitatges.

Per tant, en l'horitzó 2024 la previsió es situaria segons el POUM en el 95% del total previst per a l'any 2025. No obstant això, aquests darrers anys han suposat un període de fre en el normal desenvolupament de les previsions del pla, per la qual cosa partirem del supòsit d'un cert endarreriment en les previsions del planejament, fet aquest que situarà, per l'horitzó de l'any 2024, que la població de Palamós sigui aproximadament la prevista per l'any 2020. En aquest horitzó la població es situarà en 22.656 habitants l'any 2024 i la construcció es preveu en un volum del 88% dels habitatges previstos al POUM. Per tant, aquest augment de població comportarà un augment de la intensitat de trànsit en els principals vials de penetració urbana.

Nova mobilitat associada a la taxa anual de creixement del trànsit

A part de l'increment de la intensitat de trànsit derivat de l'augment de la població, cal tenir en consideració l'increment de la mobilitat propi dels hàbits de mobilitat dels ciutadans. En l'àmbit considerat s'ha estimat una taxa anual de creixement del trànsit del 3,5%. El trànsit futur es calcula a partir de la següent fórmula:

$$Tr = T(1+Rt)^n$$

On: Tr: Intensitat de trànsit en l'any n T: Intensitat de trànsit actual
Rt: Taxa anual de creixement n: Any per el qual es calcula el volum de trànsit

Assignació de la intensitat de trànsit en l'horitzó 2024

El punt de partida per calcular la intensitat de trànsit prevista és l'IMD de les dues vies principals de penetració urbana existents. En l'eix est-oest és l'avinguda Catalunya, mentre que en l'eix nord-sud és l'antiga carretera de Sant Joan, eix format per les avingudes Onze de Setembre, President Companys, de la Llibertat i Àngel Guimerà.

Sumant l'increment de la intensitat del trànsit derivat dels creixements residencials adjacents i l'increment derivat de la taxa anual de creixement del trànsit, l'assignació de la càrrega del trànsit rodat per als eixos de penetració és la següent:

Taula XI Intensitat de trànsit previst en l'horitzó 2024 en els dos eixos de penetració considerats

Font: Elaboració pròpia a partir de les determinacions del POUM de Palamós

Eix penetració	IMD actual	Augment IMD (població)	Augment IMD (taxa)	IMD ₂₀₂₄
Est-oest	9.500	2.870	4.855	17.225
Nord-sud	7.000	2.115	3.577	12.692

El trànsit previst per eix de penetració s'haurà de repartir entre els diferents eixos viaris previstos. Per al repartiment de la càrrega se suposa un repartiment equitatiu entre els dos vials principals de cada eix de penetració. En el cas del carrer B i l'av. Catalunya ambdós vials presentaran dos sentits de circulació. En el cas de l'eix de penetració nord-sud el carrer Vincke serà només en sentit sud, mentre que l'eix de l'antiga carretera de Sant Joan sigui només en sentit nord.

A continuació es detalla la distribució de la intensitat de trànsit en funció de les vies previstes de la xarxa bàsica, incorporant els nous vials previstos:

Taula XII Assignació de la intensitat mitjana diària prevista en l'horitzó 2024 dels vials de la xarxa bàsica
Font: Elaboració pròpia

Eix penetració	Vial	IMD ₂₀₂₄
Est-oest	Carrer B	8.613
	Avinguda Catalunya	8.613
Nord-sud	Avinguda de la Llibertat	6.346
	Carrer Vincke	6.346

Per definir el pitjor escenari possible s'inclouen les dades en hora punta, la intensitat durant el més d'agost i la intensitat en hora punta dels itineraris principals afectats en els plans de millora urbana considerats:

Taula XIII Assignació de la intensitat de trànsit diària i en hora punta (mitjana anual i en el mes d'agost)
Font: Elaboració pròpia

Vial	Intensitat mitjana anual		Intensitat mitjana agost	
	IMD ₂₀₂₄	Hp (veh./hora)	IMD _{agost2020}	Hp _{agost} (veh./hora)
Carrer B	8.613	861	11.513	1.151
Carrer Vincke	6.346	634	8.483	848

Les dades anteriors diferencien entre feiners i cap de setmana, sinó que s'ha tingut en consideració l'efecte de l'estacionalitat, més determinant per tal d'establir el pitjor escenari possible. Així, l'estacionalitat és un factor rellevant ja que la intensitat del trànsit durant el més d'agost és un 33,68% superior a la mitjana anual.

5.1.2. TRANSPORT PÚBLIC

Per a la xarxa de transport públic el POUM preveu quatre línies diferenciades. D'aquestes línies tres donaran servei als sectors considerats.

Taula XIV Línies de bus urbà previstes al POUM.

Font: Elaboració pròpia a partir de les determinacions del POUM, amb les modificacions incorporades.

Línia	Núm. de trajectes	Freqüència (en hora punta)
L 1 Calonge - Palamós - Calonge	9	1 hora
L 2 Calonge - Palamós - Calonge	9	1 hora
L 1.4 Palamós – St. Antoni de Calonge – Palamós (només estiu)	8	1 hora

Cal destacar que la L4 només està en funcionament durant els mesos estivals.

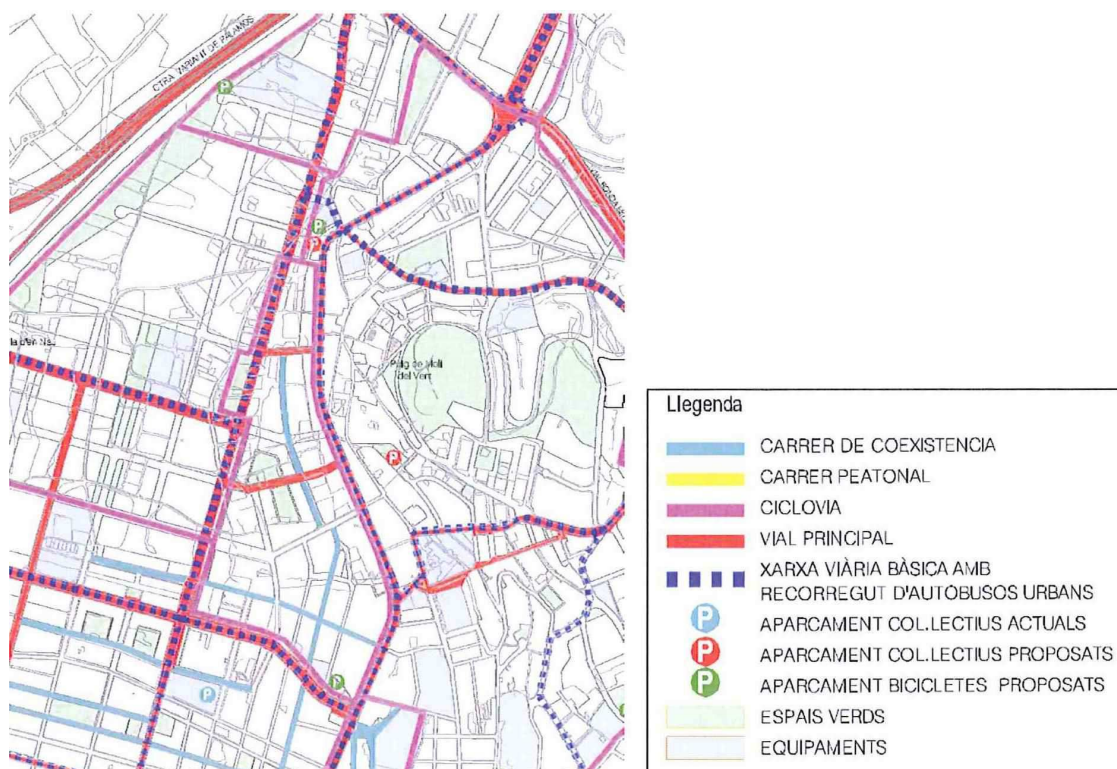
5.1.3. XARXA DE BICICLETES I VIANANTS

Per a la xarxa de carrils bicicleta no es disposen de dades actuals al respecte del seu grau d'utilització. Els dos trams actuals no es troben intercomunicats i no connecten sectors importants d'atracció de desplaçaments. De totes maneres el POUM preveu la creació de carrils bicicleta seguint l'eix del carrer Vincke, i al llarg de l'avinguda de la Llibertat. Amb la creació d'aquests itineraris es potenciarà l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, de manera que es preveu que la seva utilització sigui molt superior als carrils bicicleta existents actualment.

El plànol d'especialització de la xarxa viària del POUM de Palamós proposa una ciclovia al voltant dels PMU-7 i PMU-8, així com una zona d'aparcaments per a bicicletes al nord de l'àmbit, annex al CEIP Vila romà. Aquesta ciclovia es completa amb una altra seguint la riera de l'Aubi, dins els sectors urbanitzables PPU-01, PPU-02 i PPU-04, tal i com es mostra a la figura que segueix.

Figura 11 Plànol d'especialització de la xarxa viària.

Font: POUM de Palamós



En el cas de la xarxa de vianants el POUM no estableix carrers peatonals en els entorns dels PMU-7 i PMU-8. Aquests es localitzen exclusivament al centre del nucli urbà.

En qualsevol cas, caldrà tenir present en tot moment, seguir allò que dicten les normes d'accessibilitat urbanística recollides en l'Ordre VIV / 561 / 2010 d'1 de febrer i per la que es desenvolupa el document de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

5.2. CAPACITAT DE CÀRREGA DELS VIALS PREVISTOS

5.2.1. CAPACITAT DE CÀRREGA DE LES VIES PREVISTES AL SECTOR

El valor de la capacitat de càrrega (S_f) de les vies s'ha realitzat d'acord amb la metodologia descrita en el *Highway Capacity Manual (HCM), Special Report 209, Third Edition, Transportation research Board (TRB), 1998*. Aquest mètode té en compte les característiques geomètriques de la carretera, la composició i distribució del trànsit i l'entorn de la via.

Aquest manual considera que la capacitat en carreteres de dos carrils bidireccionals en condicions ideals (es a dir, suposant que els vehicles que circulen per la via són petits i que la distribució dels dos sentits equival a 50/50) és de 2.800 veh./hora. Aquesta capacitat ideal es redueix en funció de la relació volum - capacitat màxima considerada possible sobre la base de la geometria longitudinal i transversal de la via, percentatge de zones de no passar, distribució direccional del trànsit i percentatge de vehicles pesats presents en el trànsit. A aquests factors que redueixen la capacitat de càrrega, la metodologia també té en compte l'entorn de la via classificat com a rural, suburbà o urbà. La fórmula que té en compte tots aquests paràmetres és la següent:

$$Sf_i = 2.800 (v/c)_i \cdot f_d \cdot f_w \cdot f_{HV} \cdot f_A$$

On:

- Sf_i : capacitat per a un nivell de servei i .
- $(v/c)_i$: relació volum – capacitat per nivell de servei i .
- f_d : factor de reducció de distribució no equitativa dels dos sentits
- f_w : factor de reducció per carrils i vorals estrets
- f_{HV} : factor de reducció per la presència de vehicles pesats
- f_A : factor de reducció per l'entorn de la via

A continuació es mostra una taula dels factors correctors calculats per a cada tipus de via i del valor estimat de la capacitat de càrrega (Sf_i). La metodologia per calcular els factors de correcció és la descrita pel *Highway Capacity Manual, 1998*. Aplicant la fórmula anterior i considerant els diferents factors de correcció s'obté la capacitat de càrrega de les principals vies del sector:

Taula XV Capacitat de càrrega i factors de correcció de les vies de comunicació a l'interior del sector
Font: Elaboració pròpia a partir de *Highway Capacity Manual, 1998*

Via	$(v/c)_i$	f_d	f_w	f_{HV}	f_A	Sf_i (veh/h carril)
c. Enric Vincke	0,62	1,00	1,33	0,89	0,52	1073,95
C. Santiago Bañeras i Goday	0,62	1,00	1,11	0,89	0,52	894,70
c. Rentadors	0,64	1,00	0,78	0,89	0,52	646,01
c. Núria	0,60	1,00	0,80	0,81	0,52	566,61
c. de la Font	0,64	1,00	1,00	0,81	0,52	750,62
carrer A	0,64	1,00	0,94	0,81	0,52	708,84
carrer B	0,62	1,00	0,94	0,95	0,52	810,94
carrer C	0,62	1,00	0,89	0,95	0,52	763,14

Com es comprova a la taula anterior la via amb major capacitat de càrrega és la via Enric Vincke. La resta de vials principals presenten una capacitat de càrrega inferior als 900 vehicles/hora per carril.

6. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

6.1. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA

Per tal d'estimar l'augment de la mobilitat associada als PMU-7 i PMU-8 s'han utilitzat els criteris fixats en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'annex I del decret recull els criteris per calcular el nombre de desplaçaments diaris que generen les diferents activitats i usos del sòl, fixant una ràtio mínima de viatges generats al dia.

Taula XVI Criteris per estimar la mobilitat generada
Font: Decret 344/2006.

Activitats i usos del sòl	Ràtios de viatges generats per dia
Ús d'habitatge	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús comercial	50 viatges/100m ² de sostre
Ús hotel·ler (residencial)	10 viatges/100 m ² de sostre
Assistencial (equipaments)	20 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

Per al càlcul de l'increment de mobilitat generada s'han tingut en consideració el nombre d'habitatges, la superfície de zones verdes útils (exceptuant els espais verds públics amb pàrking), el sostre per ús comercial i el sostre d'equipaments. En el cas de les zones verdes, no s'han tingut en consideració les dues peces situades al nucli de Palamós, que representen àmbits discontinus del sector PMU-7 i PMU-8.

Taula XVII Estimació dels viatges generats al sector PMU-7
Font: Decret 344/2006.

Activitats i usos del sòl	Viatges diaris generats	Amidament	Viatges generats
PMU-7			
Ús d'habitatge	7 viatges/habitatge	257 habitatges	1.799
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre	1.510,00 m ² sostre	755
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl	5.142,33 m ² sòl	257
TOTAL			2.811

En el cas del PMU-7 cal tenir en consideració el sector discontinu d'espai d'aparcament previst al Pedró. L'ús d'aparcament no està previst en el Decret 344/2006, de manera que per tal d'estimar els desplaçaments atrets s'ha considerat la seva capacitat (21 places) i un temps d'estacionament mitjà de 3 hores el que suposa que els desplaçaments atrets són 105 diaris, que equival a 210 desplaçaments diaris. Ara bé, aquesta mobilitat no és un augment derivat de l'execució del PMU-7, ja que aquest aparcament serà utilitzat pels residents del sector i, també, pels usuaris del port, ja que es troba a poca distància de les instal·lacions nàutico-esportives de Sota Pedró. Ara bé, el terreny ja està utilitzat actualment com aparcament pel que la seva urbanització no comportarà un augment significatiu de la mobilitat existent del sector.

Taula XVIII Estimació dels viatges generats al sector PMU-8
Font: Decret 344/2006.

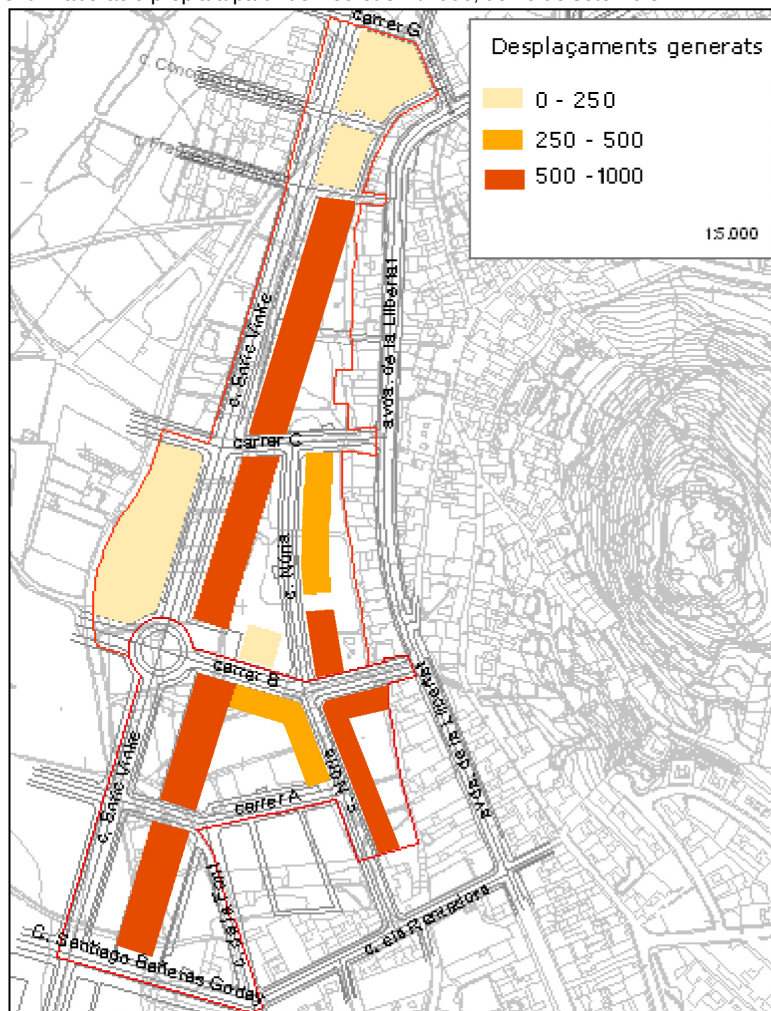
Activitats i usos del sòl	Viatges diaris generats	Amidament	Viatges generats
PMU-8			
Ús d'habitatge	7 viatges/habitatge	330 habitatges	2.310
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre	2.000 m ² sostre	1.000
Ús hotel·ler	10 viatges/100 m ² de sostre	2.000 m ² sostre	200
Assistencial	20 viatges/100 m ² de sostre	3.860 m ² sostre	772
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre	1.018,34 m ² sostre	204
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl	5.293,33 m ² sòl	265
TOTAL			4.751

Cal destacar que els desplaçaments generats per zones verdes inclouen el sector discontinu situat a Sant Esteve de la Fosca. Aquest sector, amb 964 m². de superfície suposa un total de 48 viatges generats. Aquests desplaçaments no s'han tractat de forma diferenciada, ja que no són significatius, representant menys del 1,3 % del total de viatges generats.

Figura 12

Mapa dels desplaçaments generats per cada sector a escala 1:5.000 PMU-7

Font: Elaboració pròpia a partir de Decret 344/2006, de 19 de setembre



El total de viatges diaris generats pel conjunt dels dos sectors és de **7.562 desplaçaments**. Aquesta xifra és una estimació de la mobilitat diària associada al nou sector de creixement.

6.2. DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT GENERADA

A l'hora d'establir una distribució modal detallada dels desplaçaments associats al nou sector de creixement s'han utilitzat les dades proporcionades per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006 (EMQ 2006), promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

La distribució modal utilitzada per caracteritzar la proporció dels diferents mitjans de transport és la mitjana per a l'àmbit de les comarques gironines. En l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana la població estudiada està constituïda pels residents majors de 4 anys. Les dades estan diferenciades entre dies feiners i dissabtes i festius.

A continuació es detalla la distribució modal dels desplaçaments de mobilitat quotidiana a les comarques gironines:

Taula XIX

Distribució modal (comarques gironines)

Font:: Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006 (EMQ 2006)

	Feiners	Dissabtes i festius	Total setmana
Peu	42,0	38,3	41,2
Bicicleta	1,6	1,3	1,6
Transport públic	4,6	2,3	4,1
Cotxe	47,2	54,5	48,8
Motocicleta	3,6	2,9	3,4
Furgoneta/camió i altres motoritzats	1,0	0,9	0,9

Per tal d'avaluar els viatges generats per a cada modalitat de transport s'utilitzarà el total setmanal, entenent que representa la dada més significativa per distribuir els desplaçaments generats derivats de l'execució dels PMU-7 i PMU-8. A continuació es detalla la distribució modal relativa i absoluta dels desplaçaments generats pels nous sectors.

Taula XX

Distribució modal de la mobilitat generada als PMU-7 i PMU-8

Font: Estudis propis a partir de les dades de mobilitat quotidiana i proporció del parc mòbil

Distribució	Cotxes	Furgoneta/camió i altres	Motocicletes	A peu	Bicicleta	Col·lectiu	Total
Modal (%)	48,8	0,9	3,4	41,2	1,6	4,1	100,00
Absoluta (viatges)	3.690	68	257	3.116	121	310	7.562

6.3. AVALUACIÓ DE L'INCREMENT DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

A partir de les anteriors dades d'increment de la mobilitat prevista associada al nou sector de creixement urbanístic cal determinar si les vies d'accés existents poden suportar aquest augment del trànsit de vehicles. Al mateix temps cal determinar si l'actual xarxa de transport públic terrestre pot suportar aquest augment de viatgers previst. La capacitat de càrrega de les xarxes de vianants i dels carrils bicicleta és pràcticament il·limitada, de manera que no ha estat avaluada.

L'increment de viatges en vehicle privat motoritzat és de 4.015, que d'aquests 3.690 es realitzen en cotxe.

Per calcular l'increment de trànsit motoritzat dels principal accessos s'han considerat els següents aspectes:

- La mitjana d'ocupació dels cotxes és de 1,2 passatgers/vehicle.
- La mitjana d'ocupació dels camions i furgonetes és de 1,25 passatgers/vehicle.
- La mitjana d'ocupació de les motocicletes és de 1,25 passatgers/vehicle.

Taula XXI

Distribució dels viatges generats en vehicles privats de motor

Font: Elaboració pròpia.

Vehicles	Viatges generats per persona	Viatges generats per vehicle
Cotxes	3.690	3.075
Camions i furgonetes	68	54
Motocicletes	257	205

A partir d'aquestes consideracions es determina que l'increment de la intensitat mitjana diària (IMD) resultant de la mobilitat associada al PMU-7 i PMU-8, ponderant la tipologia de vehicle a partir de la següent expressió:

$$\text{IMD (veh. equivalents)} = 0,75 * \text{IMD}_{\text{motos}} + 1 * \text{IMD}_{\text{cotxes}} + 1,5 \text{IMD}_{\text{camions}}$$

Aplicant aquesta expressió es determina que l'increment de la mobilitat associat al conjunt dels sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8 és de **3.348 vehicles/dia**.

6.3.1. PRIMER ESCENARI PREVIST

El primer escenari es preveu una vegada desenvolupat els PMU-7 i PMU-8, restant sense desenvolupar els sectors de planejament previstos al POUM situats a l'oest del carrer Enric Vincke. Per tant, en aquest escenari el sector haurà de garantir la seva funcionalitat a partir de la xarxa viària existent (av. de la Llibertat i av. Catalunya).

Les principals vies que enllacen l'àmbit dels PMU-7 i PMU-8 amb l'exterior són l'avinguda de la Llibertat i l'avinguda Catalunya. Per tant l'increment de la intensitat de vehicles haurà de passar majoritàriament per aquestes vies.

Taula XXII Càlcul de la mobilitat resultant als vials de connexió exterior
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del POUM

Via	IMD actual (vehicles/dia)	Increment IMD (vehicles/dia)	IMD Total (vehicles/dia)	Intensitat de vehicles en hora punta Hp (vehicles/hora)
Av. de la Llibertat	7.000	3.348	10.348	1.034
Av. Catalunya	9.500	3.348	12.848	1.284

Com es comprova en el primer escenari previst l'augment de la mobilitat repercutirà en les principals vies adjacents: av. de la Llibertat i av. Catalunya. L'augment previst en aquestes vies representa un 47,83 % a l'avinguda de la Llibertat i de 35,24 % a l'avinguda Catalunya.

La intensitat de trànsit resultant en hora punta, considerant que representa un 10% de la intensitat mitjana diària, és de 1.034 vehicles/hora per l'av. de la Llibertat i 1.284 per l'av. Catalunya.

Aquestes intensitats no superen la capacitat de càrrega, que es xifra en 1.800 vehicles/hora per a cada una d'ambdues vies. Per tant, l'augment de la intensitat de trànsit derivat dels sectors de millora urbana 7 i 8 són assumibles pels vials existents actualment, ja que no se supera la capacitat de càrrega en hora punta de les vies principals d'accés al sector.

6.3.2. SEGON ESCENARI PREVIST

Un cop urbanitzades les zones a oest de l'àmbit, el carrer B (actualment inexistent) haurà d'absorbir gran part dels desplaçaments generats amb vehicles, de manera que l'augment de la intensitat de vehicles es distribuirà per la nova xarxa viària resultant. Al mateix temps la millora de la connexió de la prolongació del carrer Vincke amb la connexió de la C-31, comportarà la diversificació de l'eix de penetració nord-sud. Per establir la mobilitat en aquest escenari s'han tingut en consideració les previsions de mobilitat en l'horitzó 2024, d'acord amb les dades del capítol 5.1.

A partir de la intensitat de trànsit prevista en els carrers de la xarxa bàsica (apartat 5.1.1) i del càlcul de mobilitat generada en vehicle motoritzat derivada dels PMU-7 i PMU-8 es determina la intensitat de trànsit mitjana i durant el més d'agost, així com en hora punta.

L'increment de la intensitat derivada dels sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8 és, com hem vist, de 3.348 vehicles/dia. En la major part dels desplaçaments en vehicle motoritzat s'utilitzaran ambdues vies principals, de manera que s'ha afegit aquest augment de intensitat de trànsit en les dues vies amb els següents resultats:

Taula XXIII Càlcul de la intensitat de trànsit resultant (projecció de la mobilitat + mobilitat generada als sectors PMU-7 i PMU-8)

Font: Elaboració pròpia

Vial	Intensitat mitjana anual		Intensitat mitjana agost	
	IMD ₂₀₂₄	Hp (veh./hora)	IMD _{agost2024}	Hp _{agost} (veh./hora)
Carrer B	10.555	1.055	14.061	1.406
Carrer Vincke	8.288	829	11.030	1.103

Per valorar la capacitat d'absorció de la nova mobilitat generada cal determinar la capacitat de càrrega de les vies.

Taula XXIV Càlcul de la capacitat de càrrega dels vials.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del POUM

Vial	Capacitat de càrrega per carril (veh./hora)	Nº carrils	Capacitat de càrrega per vial (veh./hora)
Carrer B	810	2	1.620
Carrer Vincke	1.074	3	3.222

Es conclou que, en el pitjor escenari possible, la projecció de la intensitat de trànsit de les vies considerades i l'augment de trànsit derivat dels PMU-7 i PMU-8, serà inferior a la capacitat de càrrega d'ambdós vials. D'aquesta manera no es preveuen problemes de saturació de les vies de la xarxa bàsica de vehicles en el segon escenari previst per l'any 2024.

6.4. AVALUACIÓ DE L'INCREMENT DE LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

La previsió de viatges diaris en transport públic associats al sector PMU-7 i PMU-8 és de 310 viatges. D'aquest, la major part es realitzaran amb bus urbà i interurbà, i de forma combinada.

L'oferta de transport públic interurbà mitjançant autobús és diversificada i amb una capacitat de transport de passatgers elevada. Per tant, l'augment de la mobilitat en bus interurbà associada al sector és totalment assumible mitjançant el servei existent, tant en el primer escenari com en el segon escenari previst (horitzó 2024).

En aquest sentit hem de destacar en referència al transport públic urbà que les 4 línies actuals poden suportar aquest increment de passatgers, encara que caldrà modificar els recorreguts existents per a tal de millorar la cobertura dels nous sectors sense que, per aquest canvi, es perjudiqui la cobertura dels altres sectors urbans als que ja s'està donant servei. En aquesta línia cal ressaltar el fet que la línia que discorre per l'antiga carretera de Sant Joan caldrà desplaçar-la, en el sentit descendent, al carrer Enric Vincke, ja que la primera es convertirà en unidireccional en sentit Sud – nord.

Finalment cal destacar la previsió d'instal·lar la nova estació d'autobusos dins l'àmbit del PPU-01, concretament a la confluència dels carrers B i Enric Vincke.

6.4.1. PRIMER ESCENARI PREVIST

Per tant, ja en el primer escenari previst serà necessari modificar el traçat del bus urbà, passant pel carrer Vincke en sentit sud, mentre que pel recorregut en direcció nord continuarà per l'avinguda de la Llibertat. Es preveu la construcció d'una parada en l'interior de l'àmbit considerat, a les proximitats de la confluència entre el carrer Enric Vincke i el carrer B.

6.4.2. SEGON ESCENARI PREVIST

En el segon escenari previst el traçat del bus urbà seguirà el proposat en el POUM, passant pels carrers Riera, Enric Vincke (aquest en sentit sud) i B.

6.5. AVALUACIÓ DE L'INCREMENT DE LA MOBILITAT DE VIANANTS

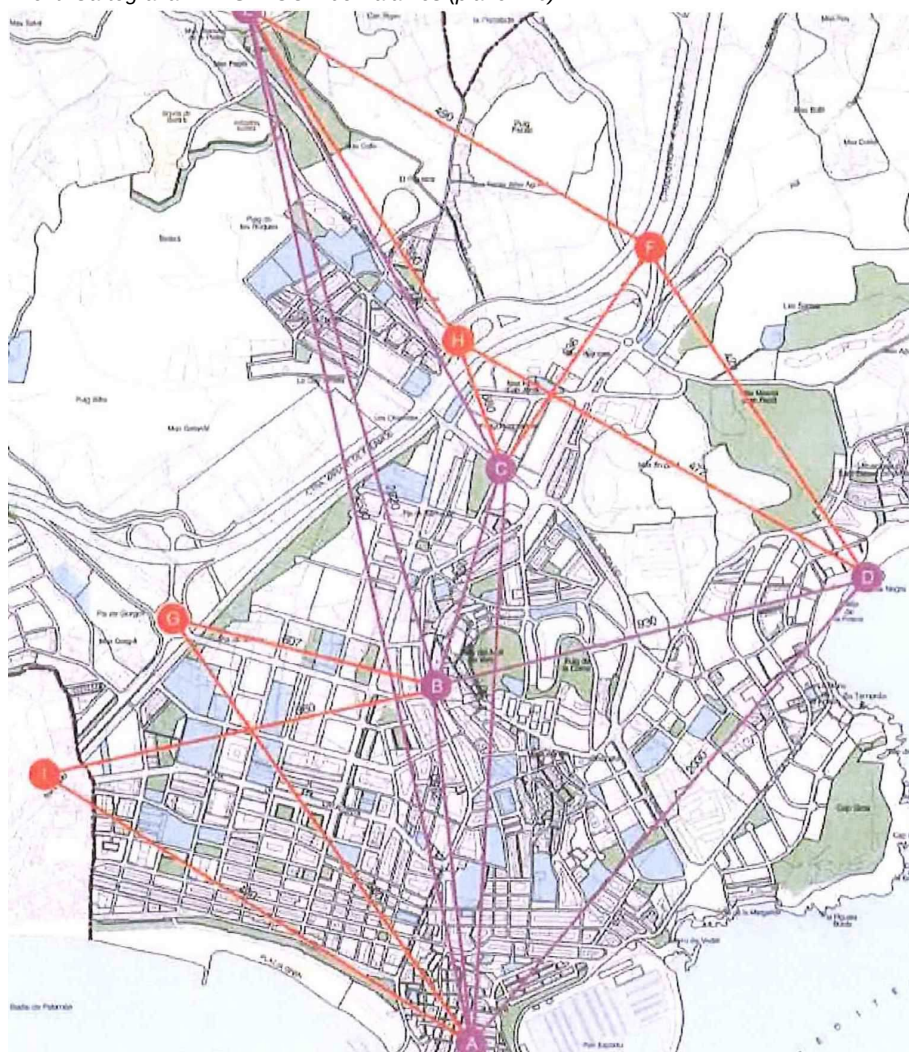
La previsió de viatges diaris a peu amb origen o destí als sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8 és de 3.116 desplaçaments. Aquest volum de desplaçaments és totalment assumible per la xarxa viària prevista i, especialment, en els sectors d'ús exclusiu per a vianants o carrers de prioritat invertida. En ambdós planejaments s'han establert mesures per afavorir els desplaçaments a peu, amb vials exclusivament peatonals, altres amb prioritat per a vianants i voreres amples (4 metres com a mínim) en els carrers més transitats.

6.6. AVALUACIÓ DELS FLUXOS DE LA MOBILITAT FUTURA

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM integra en la seva memòria i plànols, l'anàlisi de les línies de disseny de la mobilitat futura. Per a l'anàlisi del flux de la mobilitat a partir dels punts de generació i atracció de viatges es mostra un diagrama de detall amb els fluxos de mobilitat interns dels tres sectors objecte de l'estudi. En aquesta anàlisi s'integren les línies de disseny i els punts d'atracció i generació que estableix la cartografia corresponent de l'Estudi de l'avaluació de la mobilitat generada del POUM.

La cartografia de les línies de disseny de la mobilitat futura es mostra a la següent figura:

Figura 13. Línies de disseny de la mobilitat futura
Font: Cartografia EAMG. POUM de Palamós (plànol 2.6)



7. PROPOSTES D'ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT AL SECTOR

7.1. CRITERIS PER ESTABLIR L'ORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT DEL SECTOR

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental possible.

En aquest sentit es proposen els següents criteris per afavorir l'avanç cap a un nou model de mobilitat:

Sobre la xarxa viària i la circulació de vehicles de motor

- Tractar adequadament les vies per moderar el trànsit, reduir la velocitat dels vehicles i millorar la seguretat viària. Es preveu l'establiment de mecanismes limitadors de la velocitat com ara esqueses d'ase, plataformes elevades en els carrers de prioritat per a vianants i en els passos de vianants.
- Crear una xarxa viària jerarquitzada, a partir d'una malla principal o bàsica que afavoreixi els moviments d'accés al sector en desenvolupament i la seva connexió amb la vialitat existent i de malles secundàries d'aproximació als llocs d'estància o residència.
- Dissenyar les interseccions de les vies urbanes, als efectes de millorar la regulació i seguretat del trànsit, mitjançant la construcció de rotondes amb suficient capacitat per absorbir les intensitats previstes en els càlculs anteriors.

Sobre la mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants

- Augmentar la superfície viària dedicada als vianants (nous carrers de prioritat per a vianants, eixamplament de voreres, creació d'illes de vianants i eixos cívics, etc.).
- Millorar l'accessibilitat i suprimir les barreres arquitectòniques que impedeixen la mobilitat dels vianants i, especialment, dels que tenen mobilitat reduïda.
- Crear itineraris per a vianants que permetin una mobilitat a peu més segura i confortable que permeti la connexió amb els principals punts d'atracció.

Sobre la mobilitat en transport públic col·lectiu

- Fomentar la xarxa de transport públic col·lectiu a partir de la creació de noves parades i l'ampliació de la línia existent del bus urbà.

Sobre la mobilitat en bicicleta

- Creació d'una xarxa de carril bici diferenciada de la xarxa de vehicles per fomentar l'ús de la bicicleta.
- Instal·lar aparcaments i millorar la senyalització de les vies per a bicicletes, sobretot en els punts de confluència amb altres mitjans de transport, contribueix a ordenar la mobilitat i millorar la seguretat col·lectiva.

Sobre la millora de la qualitat ambiental urbana

- Garantir la qualitat sonora de l'ambient urbà, sense sobrepassar la capacitat acústica de cada via.

Sobre el transport de mercaderies

- Regular la mobilitat dels vehicles de transport de mercaderies a les ciutats a fi de millorar la fluïdesa del trànsit, a partir de la creació d'espais reservats a la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Cal reservar el 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem, tal i com estableix l'article 6.1 del Decret 344/2006.

Aquests criteris han estat desenvolupats en el corresponent projecte d'urbanització que acompanya al pla de millora urbana primigeni i que el present expedient modifica puntualment sense modificar, però, les característiques viàries definides en el projecte original.

7.2. LA JERARQUITZACIÓ DE CARRERS

L'àmbit de nou creixement urbanístic presenta una xarxa viària adaptada amb vials de diferents amplades i característiques que permeten una jerarquitzaació en funció de la prioritzaació que s'estableix segons els diferents modes de transport.

Per això, els carrers es classifiquen segons les següents categories:

- **Vies de passar:**
 - **De primer nivell:** es corresponen als carrers de la xarxa bàsica (carrer Enric Vincke i carrer B).
 - **De segon nivell:** carrers interns inclosos a la xarxa secundària (carrer Santiago Bañeras y Goday, carrer A, carrer C, carrer Núria, carrer B a l'est del carrer Vincke).
- **Vies d'estar:**
 - **Zona de prioritat per a vianants:** Carrer de la Font.
 - **Zona exclusiva per a vianants:** Francesca Jahoner (a l'est del carrer Vincke), Concepció Cruanyes (a l'est del carrer Vincke), Pas peatonal (entre carrers Santiago Bañeras i La Font), passatge, vial peatonal al carrer Enric Vincke.

Les característiques de cada tipologia de via es detallen a continuació:

Taula XXV Jerarquitzaació de carrers
Font: Elaboració pròpia

	Senyalització	Sentits de circulació	Plataforma	Aparcament	Destinatari
Vies de passar de primer nivell		Únic/Doble	Segregació calçada - vorera	Si/No	Tots
Vies de passar de segon nivell		Doble	Segregació calçada - vorera	Si o compatible	Tots
Zona de prioritat per a vianants		Únic	Segregació calçada - vorera	Si	Residents i serveis
Zona exclusiva per a vianants		-	Única	No	Tots

7.3. CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA DEL SECTOR

L'àmbit presenta nou vies per a vehicles de diferent ordre. A continuació es detallen les seves característiques, segons la seva estructura jeràrquica:

Taula XXVI Classificació de les vies i característiques principals
Font: Elaboració pròpia a partir del PMU

	Sentits de circulació	Carrils	Aparcament
Xarxa bàsica			
Carrer Enric Vincke*	1/2	3	En filera en ambdós costats
Carrer B*	1/2	2	En filera al costat nord
Carrer Santiago Bañeras Goday	2	2	En filera al costat nord
Xarxa secundària			
Carrer A	2	2	En paral·lel al nord
Carrer C*	1/2	2	En filera al costat nord
Carrer Núria	1	1	En filera (no senyalitzats)
Xarxa prioritat vianants			
Carrers de convivència (Z30)			
Carrer de la Font	1	1	En paral·lel al costat oest
Carrers exclusius per a vianants			
Carrer Concepció Cruanyes	0	0	No
Carrer Francesca Jahoner	0	0	No
Passeig peatonal	0	0	No
Carrer Passatge	0	0	No

* En funció dels dos escenaris previstos.

Cal destacar que el carrer de la Font forma part de la xarxa de prioritat invertida o zona 30. Es preveu que sigui utilitzat per residents del sector. La zona verda adjacent al costat oest permetrà el trànsit de vianants en condicions de seguretat.

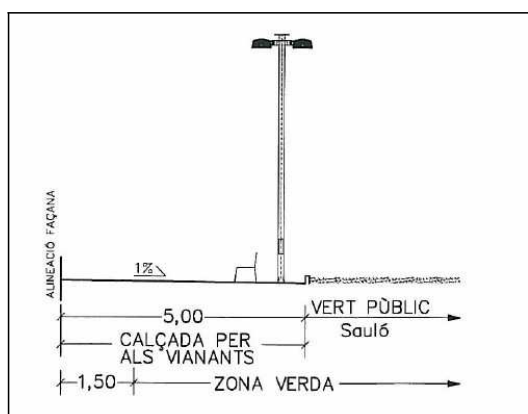
El carrer Enric Vincke permet la possibilitat de ser exclusivament en sentit sud o bé amb l'existència d'un carril en sentit nord. Aquesta possibilitat es resoldrà pels Serveis tècnics municipals competents. Es preveu que en el primer escenari dos carrils siguin en sentit sud i el tercer en sentit nord, mentre que pel segon escenari tots tres carrils seran en sentit sud.

A continuació es detallen les seccions dels carrers afectats:

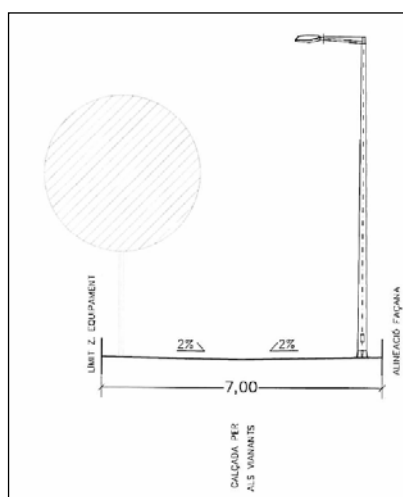
Figura 14 Seccions dels carrers inclosos als PMU-7 i PMU-8
Font: Projecte d'urbanització.

Xarxa prioritat vianants

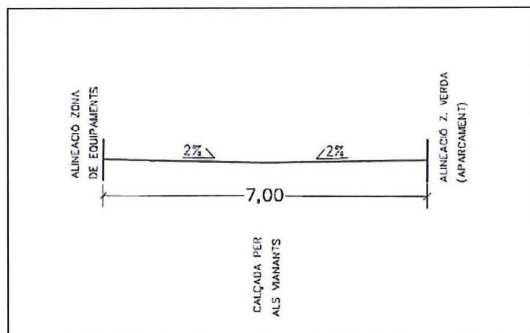
Carrers exclusius per a vianants



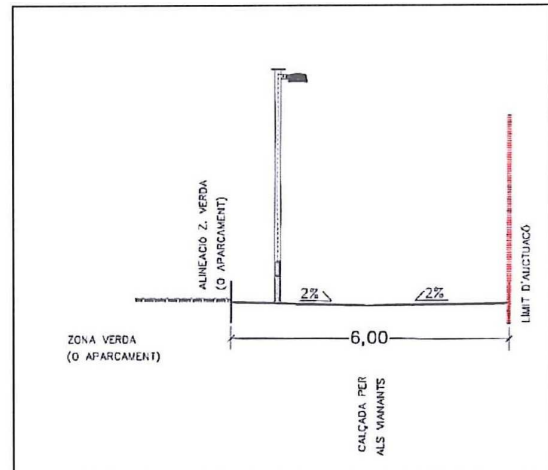
Pas peatonal (entre c. Santiago Bañeras i c. A)



C. Francesca Jahoner

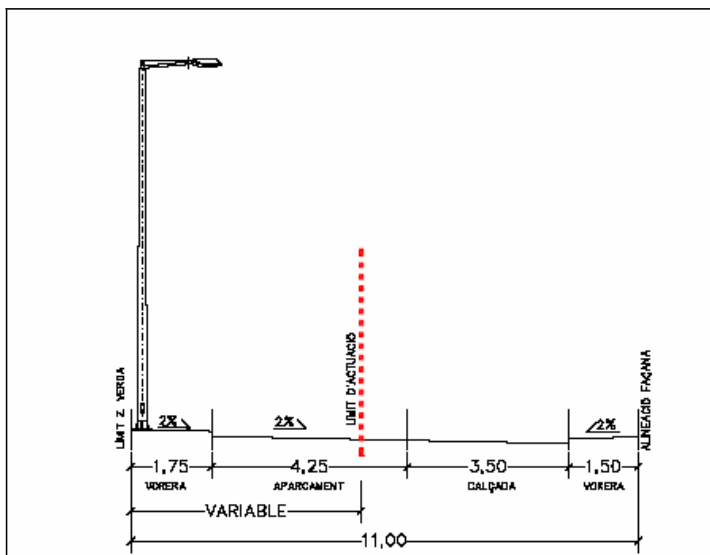


Carrer Concepció Cruanyes (a l'Est del c. Vincke)



Passatge

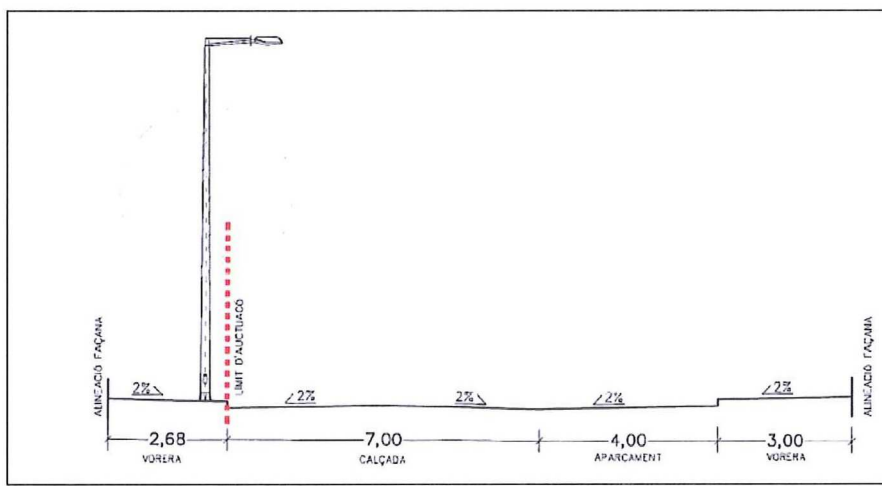
Carrers de convivència



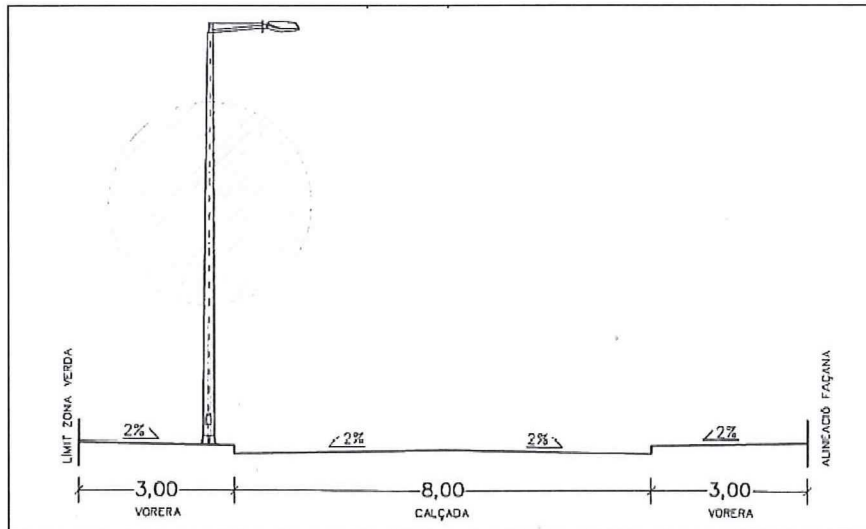
Carrer de la Font

Nota: La zona verda adjacent s'habilitarà pel pas de vianants en condicions de seguretat. Al mateix temps s'equiparà amb mobiliari urbà adequat.

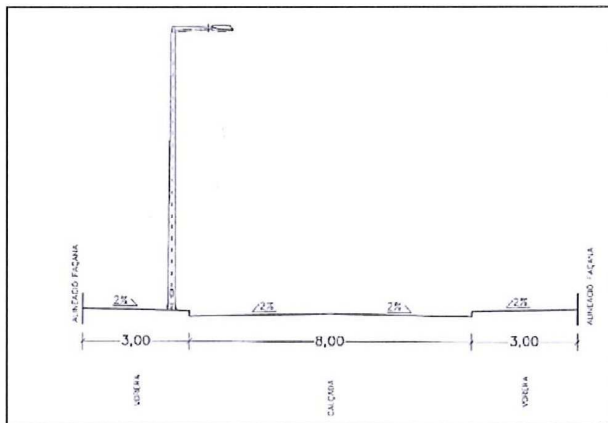
Xarxa secundària



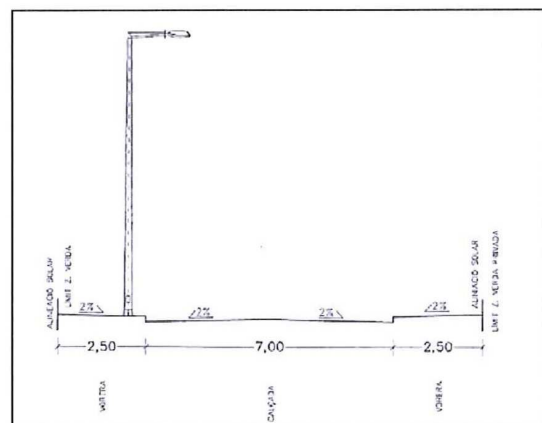
Carrer A (entre carrer de la Font i carrer Núria)



Carrer A (entre carrer de la Font i carrer Vincke)

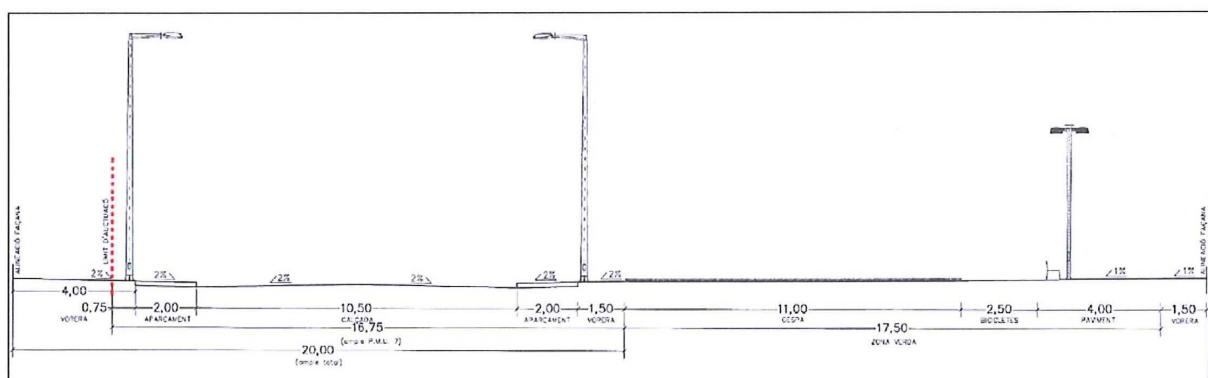


Carrer C



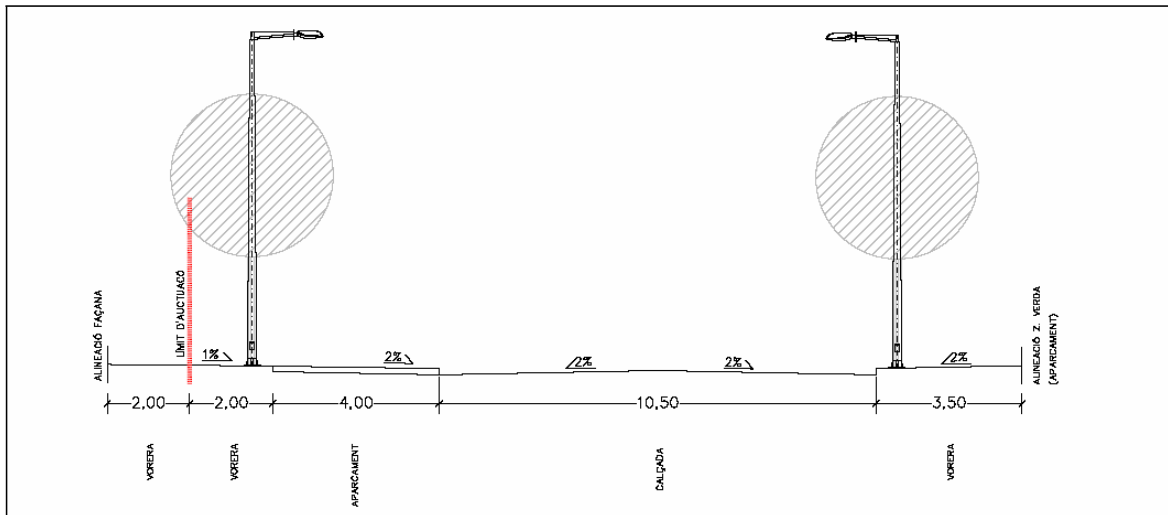
Carrer Núria

Xarxa bàsica

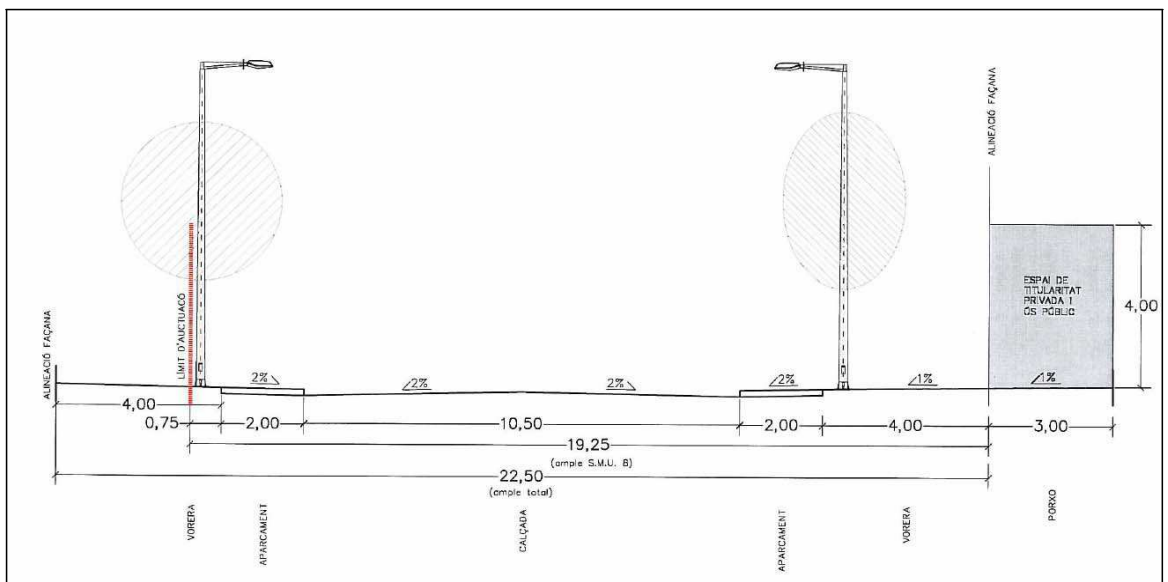


Carrer Enric Vincke (entre carrer Santiago Bañeras i carrer B)

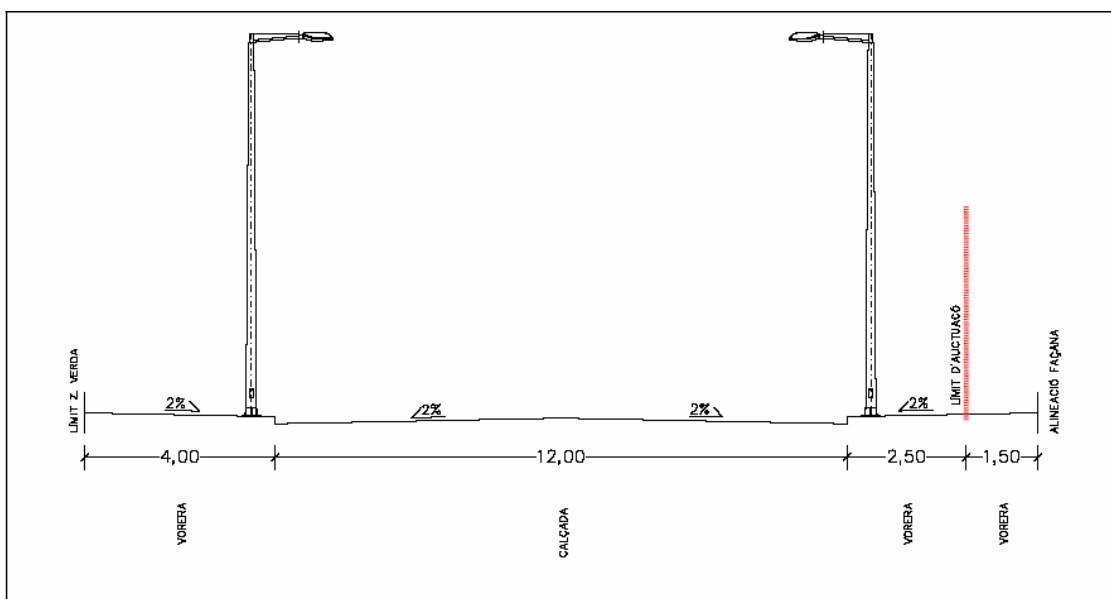
Nota: L'itinerari principal per a vianants i l'itinerari de ciclistes recorren segregats de la calçada per a la circulació de vehicles motoritzats, amb unes amplades de 5,5 m i 2,5 m respectivament.



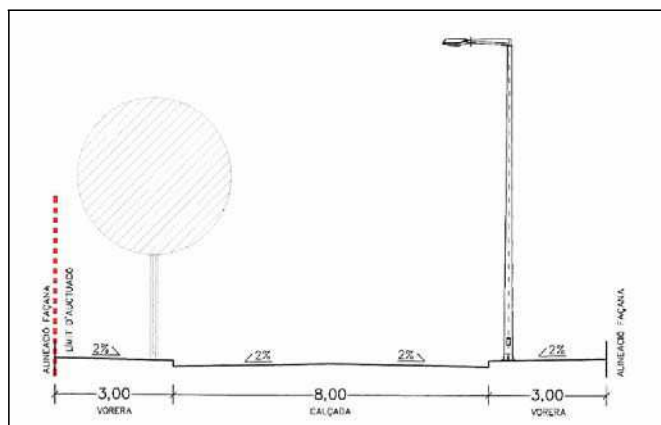
Carrer Enric Vincke (entre carrer Concepció Cruanyes i carrer G)



Carrer Enric Vincke (entre carrer C i carrer Francesca Jahoner)



Carrer B (a l'oest del carrer Vincke)



Carrer B (entre carrer Vincke i avinguda Llibertat)

7.4. LES QUATRE XARXES D'ITINERARIS

A continuació es detallen les característiques i recorreguts de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, xarxa d'itineraris per a bicicletes, xarxa de transport col·lectiu de superfície i la xarxa d'itineraris principals per a vehicles.

Per a l'establiment de les quatre xarxes s'han establert dos escenaris diferenciats:

- Primer escenari: un cop desenvolupat els sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8, i sense que s'hagin desenvolupat els sòls urbanitzables situats a l'oest i al nord de l'àmbit considerat (PP1, PP2 i PP4). Els plànols corresponents s'identifiquen amb la lletra a.
- Segon escenari: un cop desenvolupats també els sòls urbanitzables situats a l'oest del PMU-7 i PMU-8, de manera que estiguin en funcionament les connexions del carrer B i carrer Vincke amb la C-31, diversificant els eixos de penetració urbana. Els plànols corresponents s'identifiquen amb la lletra b.

7.4.1. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

Per tal de fomentar la mobilitat sostenible és necessari prioritzar els itineraris per a vianants sobre la resta de modes de transport. L'objectiu dels itineraris principals per a vianants és assegurar la connectivitat dels indrets on es generen un nombre important de desplaçaments a peu.

La xarxa d'itineraris principals per a vianants es representa en el plànol 1 de l'Annex Cartogràfic. Només es preveu un únic escenari, alhora de definir els itineraris principals per a vianants. Aquesta xarxa s'ha d'entendre en conjunt en correspondència als sectors PMU 7 i 8 i a la zona urbanitzable adjacent PP1 i PP2. i PP4. En el cas de la xarxa de vianants no es diferencien els dos escenaris previstos.

Els itineraris de vianants estan formalitzats normalment per les voreres dels carrers, passejos, àmbits delimitats en parcs i zones verdes i o zones/carrers de convivència on la prioritat és del vianant. D'acord amb el Decret 344/2006 els itineraris de vianants han de disposar d'una amplada mínima de 2 metres i una pendent màxima del 8%.

També, els itineraris de vianants disposaran i gaudiran de les següents condicions i elements:

- Els creuaments de la calçada es realitzaran per passos de vianants, amb:
 - Regulació semafòrica, en carrers de la xarxa bàsica i gran densitat de trànsit, amb una fase verda pels vianants dissenyada amb una velocitat màxima de 0,8 m/s.

- Passos sobre-elevats a nivell de vorera, en carrers de la xarxa bàsica de minsa densitat de trànsit i carrers de la xarxa secundària, on existeixi una important generació de fluxos de vianants.
- Pas convencional però amb ampliació de la vorera fins l'alçada de l'aparcament per a reduir el recorregut del vianant per la calçada.
- Els itineraris disposaran del mobiliari urbà necessari per una millor mobilitat (bancs, papereres, etc.), així com la supressió barreres arquitectòniques i desnivells en tot el recorregut.
- També es disposarà una bona il·luminació amb els nivells lumínics recomanats i els paviments que permetin una correcta circulació i passeig dels vianants.

L'itinerari previst transcorre pel vial pavimentat del carrer Enric Vincke, amb una amplada de 4 m. Prossegueix per la vorera est del carrer Enric Vincke fins a la cruïlla del carrer Francesca Jahoner, amb una amplada de 4 m (+ 3 m de l'espai privat d'ús públic). A partir d'aquest punt continua per la vorera oest del carrer Enric Vincke de 4 m d'amplada i pels vials d'ús peatonal que envolten els equipaments (c. Francesca Jahoner, c. Concepció Cruanyes i passatge) fins a connectar amb l'avinguda de la Llibertat.

7.4.2. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

La xarxa d'itineraris per a bicicletes del nou sector de creixement es grafia al plànol 2a i 2b de l'Annex Cartogràfic, diferenciant dos escenaris.

Actualment no existeix una xarxa d'itineraris per a bicicletes general per a tot el municipi. Tot i així el POUM defineix una xarxa específica i proposa zones d'aparcaments per a bicicletes. El PMU-7 i PMU-8 recullen el previst al POUM i es defineix una ciclovía pel carrer Vincke i permet establir una continuïtat amb la xarxa prevista d'itineraris per a bicicletes. En aquest sentit, la previsió de carrils per a bicicletes prevista en el PMU 7 i PMU 8 permet potenciar activament l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu al vehicle privat.

Les condicions i característiques de disseny de la xarxa de carrils bici s'indiquen a continuació:

- Radi mínim de gir de cinc metres
- Col·locació de zones d'aparcament de bicicletes en proximitats d'equipaments, centres d'atracció comercials, esportius, etc.
- Separació i especialització del carril bicicleta respecte als espais de vianants i vehicles.

El carril bici previst presenta una amplada de 2,5 m en el carril segregat del carrer Enric Vincke. Aquest carril se situa a l'est de la zona verda prevista que separa el carril bici i el passeig pavimentat per a vianants, garantint així les condicions de seguretat dels seus usuaris. En el segon escenari previst aquest carril continuarà en direcció nord, pel sector PP2. Per al càlcul dels aparcaments necessaris per a bicicletes s'utilitzen les ràtios segons usos que preveu el Decret 344/2006.

Taula XXVII Càlcul de la reserva de places d'aparcament de bicicletes per PMU-7
Font: Estudis propis, a partir del Decret 344/2006.

Activitats i usos del sòl	Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes	Amidament	Places aparcament bicicletes
Ús d'habitatge	2 places/habitatge	257 habitatges	514
Ús comercial	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció	1.510,00 m ² sostre	15
Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl	5.145,29 m ² sòl	51
TOTAL			580

Taula XXVIII Càlcul de la reserva de places d'aparcament de bicicletes per PMU-8

Font: Estudis propis, a partir del Decret 344/2006.

Activitats i usos del sòl	Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes	Amidament	Places aparcament bicicletes
PMU-8			
Ús d'habitatge	2 places/habitatge	330 habitatges	660
Ús comercial	1 placa/100 m ² de sostre o fracció	2.000 m ² sostre	20
Hoteler	2 places/100 m ² de sostre o fracció	2.000 m ² sostre	40
Assistencial	1 placa/100 m ² de sostre o fracció	3.860 m ² sostre	39
Equipaments	1 placa/100 m ² de sostre o fracció	1.018.34 m ² sostre	10
Zones verdes	1 placa/100 m ² de sòl	5.293.33 m ² sòl	53
TOTAL			822

El Decret 344/2006 estipula aquestes places d'aparcament de bicicletes fora de la via pública. Per tant les places associades a l'ús d'habitatge es localitzaran a l'interior de les edificacions o en les zones de verd privat, així com les vinculades als usos hotel·ler, assistencial i d'equipaments. Les places associades a l'ús terciari (bàsicament l'ús comercial) es situaran adossades als carrils bicicleta previstos, al llarg del carrer Vincke. Així mateix, les necessàries per a les zones verdes es situaran en situació anàloga a les anteriors, disposant-se un total de 4 aparcaments de bicicletes amb una capacitat per a 25 bicicletes cada un per a tal de donar servei tant als usuaris de les zones verdes com als usuaris i treballadors de les activitats terciàries previstes. Les 39 places restants es situaran dins les zones verdes en dues unitats de 20 places cada una, amb la qual cosa es donarà compliment a allò regulat al Decret 344/2006,

En el cas dels equipaments les places d'aparcament de bicicletes s'hauran de definir en funció de la tipologia d'equipaments que finalment s'hi ubiquin.

7.4.3. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER AL TRANSPORT COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE

El transport públic en bus urbà existent està representat al plànol 3a de l'Annex Cartogràfic. En el primer escenari es preveu modificar el traçat de la L1 passant pel carrer Enric Vincke.

En el segon escenari, un cop s'hagi desenvolupat la totalitat del teixit viari proposat pel POUM, es modificarà el traçat del transport públic adaptant-lo a l'itinerari que proposa el POUM (veure mapa 3b).

En qualsevol dels dos escenaris la disposició d'una parada de bus al carrer Vincke, junt a la cruïlla amb el carrer B, suposa una millora substancial en la mobilitat del sector, ja que la mateixa es situa a una distància inferior a 750 metres respecte dels itineraris definits per a vianants i per a bicicletes, tal i com es regula a l'article 16.4 del Decret 344/2006.

7.4.4. XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES

La xarxa principal per a vehicles motoritzats es grafia en el plànol 4a i 4b de l'Annex Cartogràfic, diferenciant els dos escenaris previstos. Els itineraris principals recorren per les vies de passar de primer nivell (carrer Enric Vincke, Carrer B) i les vies de passar de segon nivell (carrer Santiago Bañeras y Goday, carrer A, carrer C, carrer Núria, carrer B a l'est del carrer Vincke). En el primer escenari no es contempla el carrer B, ja que el tram que discorre pel PP2 no s'haurà desenvolupat.

Aquestes vies són les que suportaran una major intensitat de trànsit motoritzat. La capacitat de càrrega d'aquestes vies es suficient per tal d'evitar situacions de col·lapse.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, estableix unes reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública. Les places per a turismes tindran una superfície mínima de 4,75x2,4 m i les de motocicletes de 2,20 x 1m. Pel PMU7 i PMU8 les reserves de turismes i motocicletes són les següents:

Taula XXIX Places mínimes d'aparcament pel sector PMU7 per l'ús d'habitatge

Font: Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Aparcament	Reserva places d'aparcament	Amidament	Reserva
Turismes	1 plaça/habitatge	257 habitatges	257
Motocicleta	0,5 places/habitatge	257 habitatges	129

Taula XXX Places mínimes d'aparcament pel sector PMU8 per l'ús d'habitatge

Font: Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Aparcament	Reserva places d'aparcament	Amidament	Reserva
Turismes	1 plaça/habitatge	330 habitatges	330
Motocicleta	0,5 places/habitatge	330 habitatges	165

A continuació es detallen els aparcaments previstos en la xarxa viària existents per ambdós sectors.

Taula XXXI Places d'aparcament previstes en el sector PMU7.

Font: Càlculs a partir de la cartografia

	Tipus aparcament	Places resultants
Carrer Enric Vincke	En filera	60
Carrer Santiago Bañeras y Goday	En paral·lel	32
Carrer A	En paral·lel	32
Carrer B	En filera	24
Carrer Núria	En filera (no senyalitzats)	32
Carrer de la Font	En paral·lel	40
Aparcament PMU-7 (carrer Pedró)	Espai lliure amb parking (Va)	21
TOTAL		241

Taula XXXII Places d'aparcament previstes en el sector PMU8.

Font: Càlculs a partir de la cartografia

	Tipus aparcament	Places resultants
Carrer Enric Vincke	En filera	124
Carrer Núria	En filera (no senyalitzats)	32
Carrer C	En filera	34
Aparcament PMU-8	Espai lliure amb parking (Va)	118
TOTAL		308

El sector de millora urbana PMU-7 inclou una peça segregada situada al carrer Pedró, qualificada com a espai lliure d'aparcament (Va). Presenta una superfície de 613,00 m² i una capacitat per a 21 places.

També es preveu la creació d'un aparcament en superfície situat entre els carrers Enric Vincke, Concepció Cruanyes i carrer G, al PMU-08, amb una superfície de 2.195,05 m² i una capacitat per a 118 places.

El nombre de places en superfície del PMU-7 és de 241, incloent l'aparcament del carrer Pedró. En el cas del PMU-8 el nombre de places resultants és de 308. La capacitat d'aparcament en la via pública és de 528 unitats dins l'àmbit d'ambdós sectors, sense incloure el previst al barri del Pedró. Aquest nombre és lleugerament inferior al nombre d'habitatges previst en els dos sectors (587 habitatges), però aquesta dada és simplement indicativa per quan el Decret 344/2006 no estableix cap ràtio al respecte. Per contra el POUM estableix (article 182.2 de les NNUU) estableix una reserva mínima de 1 plaça per a vehicles per cada 300 m². de sostre, el que equival a 202 places d'aparcament a la via pública (25.700 m². de sostre total al PMU 07 i 34.960 m². de sostre total al PMU 08 segons el present expedient). La reserva supera en un 260% la reserva mínima, per la qual cosa cal considerar-la suficient per a les necessitats que generi el barri en el seu conjunt.

A més, la normativa d'ambdós plans de millora preveu una reserva mínima de 1'5 places d'aparcaments per habitatge en els garatges de les edificacions de la zona residencial, valor aquest superior al que defineix el POUM (1 plaça d'aparcament per habitatge) i, també, el Decret 344/2006.

D'aquesta manera el total de places previstes a l'interior de les edificacions és de 1.046 places, d'acord amb el següent quadre:

Taula XXXIII Places d'aparcament previstes en el sector PMU8.
Font: Càlculs a partir de la cartografia

	Habitatge	Comercial	Hoteler	Assistencial	TOTAL
Estàndard	1,5 plaça per habitatge	1 plaça per 40 m². sostre	1 plaça per 50 m². sostre	1 plaça per 100 m². sostre	
PMU 07	385	38			423
PMU 08	495	50	40	38	623
TOTALS	880	88	40	38	1.046

Tot això d'acord amb el previst a l'article 22.2 de les normes urbanístiques del present pla de millora urbana.

Aquesta reserva s'incrementa fins a 1.574 places si afegim les previstes dins l'espai viari públic. Això representa una reserva global de 2,82 places d'estacionament per habitatge. En el còmput de 1.574 places no s'han tingut en compte les 21 places previstes al barri del Pedró per la seva nul·la incidència en la mobilitat dels sectors PMU 07 i PMU 08.

Per tant, el nombre de places d'aparcament tant a l'interior de les edificacions com en la via pública és suficient per ambdós sectors de millora urbana, donant compliment als articles 182 i 183 del POUM.

Respecte la reserva de places d'aparcament de motocicletes d'ambdós plans de millora urbana, PMU 07 i PMU 08, compleixen amb allò previst a l'annex 3 del Decret 344/2006, atès que les normes urbanístiques del POUM recullen estrictament el disposat en aquest decret, i els plans de millora urbana fixen com a llindar mínim aquest mateix estàndard.

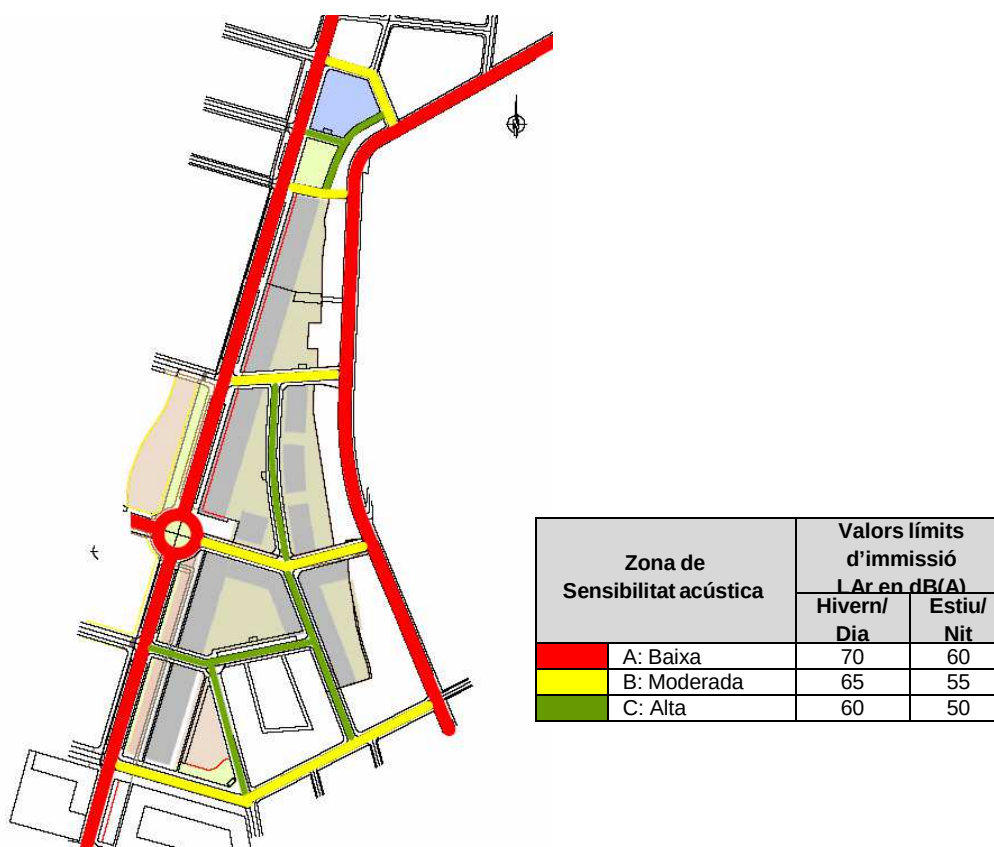
8. NIVELLS ACÚSTICS

La Llei 16/2002, de protecció contra la contaminació acústica determina la zonificació del territori en funció de la sensibilitat acústica, i fixa els valors límits d'immissió i els valors d'atenció. Al mateix temps l'article 3 de la Ordenança reguladora dels sorolls i les vibracions preveu les mateixes zones de sensibilitat acústica:

- a) Zona de sensibilitat acústica alta (A): comprèn els sectors del territori que requereixen una protecció alta contra el soroll.
- b) Zona de sensibilitat acústica moderada (B): comprèn els sectors del territori que admeten una percepció mitjana de soroll.
- c) Zona de sensibilitat acústica baixa (C): comprèn els sectors del territori que admeten una percepció elevada de soroll.

El mapa de capacitat acústica de Palamós només comprèn els vials existents, de manera que els nous vials previstos no estan zonificats. A continuació es detalla la proposta de zonificació del territori en funció de la sensibilitat acústica. Aquesta proposta ha estat consensuada amb l'àrea d'Urbanisme i obres, de l'ajuntament de Palamós.

Figura XIII Proposta de zonificació de la sensibilitat acústica.
Font: Elaboració pròpia.



Els carrers amb més intensitat de trànsit (c. Vincke i tram del c. B) presenten una sensibilitat acústica baixa, amb valors límits d'immissió de 70 dB(A) de dia (hivern) i 60 dB(A) de nit (estiu). Tenint en consideració la distància existent entre façanes no inferior als 20 m, la presència d'arbrat viari i l'alçada de les edificacions no es preveu que en aquests vials s'assoleixin valors d'immissió superiors als permesos en funció a la seva capacitat acústica. Per tant no es recomana l'ús de paviment sonoreductor. L'eficiència d'aquests paviments només és significativa per velocitats de circulació superiors als 60 km/h, quan la màxima velocitat permesa és de 50 km/h.

9. COMPROVACIÓ DEL FUNCIONAMENT

Els usos predominants proposats en els plans de millora urbana PMU-7 i PMU-8 son els residencials, la qual cosa provocarà un increment de la mobilitat obligada per raons laborals o d'estudis des de l'àmbit objecte del pla cap a altres punts del mateix municipi o cap a altres municipis. La concentració de l'activitat comercial i altres a l'eix del carrer Enric Vincke comportarà un increment dels viatges atrets, és a dir d'altres punts del municipi o d'altres municipis cap a l'àmbit considerat. Malgrat tot, l'augment de la mobilitat deguda a l'activitat comercial, encara que important, no és significativa en comparació a l'increment de la mobilitat degut a l'augment de la població.

La xarxa d'itineraris proposada per a bicicletes correspon a la proposta del POUM i s'han ampliat el nombre d'aparcaments per a bicicletes per tal de fer front a la demanda. Aquesta xarxa s'ampliarà en quant es despleguin les previsions respecte dels sectors situats a ponent de l'àmbit (PPU 01, PPU 02 i PPU 04), que inclou la urbanització del parc de la riera de l'Aubí i la implantació de la ciclovía prevista al POUM.

L'itinerari per a bicicleta enllaça amb la xarxa de transport urbà de superfície amb els itineraris principals per a vianants. Les tres xarxes enllacen amb la zona d'equipaments i les zones comercials i permeten els desplaçaments als principals punt d'interès de Palamós en condicions de seguretat i comoditat.

En quan al transport urbà en superfície la modificació del traçat s'adapta al previst al POUM. La nova parada prevista, situada a la cruïlla dels carrers Enric Vincke i B, permet millorar la cobertura del transport col·lectiu a ambdós sectors.

La xarxa bàsica per a vehicles s'ha projectat a les vies de passar de primer i de segon nivell existents a l'àmbit. Mitjançant aquestes vies es millora sensiblement la connexió del sector i, en general, de tot el nucli de Palamós, el qual es beneficiarà de l'obertura del carrer Vincke en primera instància i, més endavant, amb la urbanització del carrer B que permetrà enllaçar directament amb l'autovia C-31..

Els nous sectors previstos comportaran la generació d'uns 7.562 desplaçaments. A partir de les distribucions modals previstes es determina que els desplaçaments amb vehicles privats motoritzats serà de 4.015 desplaçaments. Considerant les corresponents mitjanes d'ocupació de vehicles obtenim que l'increment provocat com a conseqüència dels nous sectors residencials és de 3.348 vehicles/dia.

Els desplaçaments amb bicicleta i amb transport públic es preveu que siguin minoritaris, amb un 1,6% i 4,1% respectivament del total de desplaçaments generats. De totes maneres, l'establiment del carril bici pretén modificar les pautes de mobilitat actuals a Palamós en els desplaçaments cap als punts d'interès municipal, augmentant el percentatge de desplaçaments amb bicicleta i en combinació amb el transport públic.

D'acord amb el capítol 6.3 on s'ha avaluat l'increment de la mobilitat en vehicle prívonfirma que la capacitat de càrrega de les vies és superior a la intensitat de trànsit prevista.

10. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

L'ús principal és el residencial, sent l'ús comercial compatible en el carrer Enric Vincke. Malgrat considerar el sector com a implantació singular, al superar els 5.000 desplaçaments diaris, no es creu necessari un tractament especial per a la distribució urbana de mercaderies. Per tant només és convenient la reserva de places d'aparcament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, els plans hauran de reservar places de 3 x 8 m a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies. Alhora, cal reservar el 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem, tal i com estableix l'article 6.1 del Decret 344/2006.

Taula XXXIV

Estimació de les places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies

Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Sector	Reserva càrrega i descàrrega	Amidament	Reserva
PMU-7	1 plaça/1000 m ² de superfície de venda	1.510 m ²	1,51
PMU-8	1 plaça/1000 m ² de superfície de venda	2.000 m ²	2,00
TOTAL			3,51

Per tant es preveuen un mínim de 4 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies situades principalment al llarg del carrer Enric Vincke. En aquest sentit cal tenir en compte que, del total dels 528 aparcaments previstos a la via pública, 184 es situen al carrer Enric Vincke, mitjançant bandes regulades. La disposició de places d'aparcament de càrrega i descàrrega es determinarà de comú acord amb els serveis municipals competents en la matèria, encara que se'n preveuen dos entre els carrers Santiago Bañeras i B (al PMU 07) i dos més entre els carrers B i Francesca Jahoner (al PMU 08).

11. SISTEMES DE CONTROL I INFORMACIÓ DE TRÀNSIT

Els sectors de millora urbana estudiats, malgrat requerir un estudi d'avaluació de mobilitat generada com si es tractés d'una implantació singular, preveuen un creixement seguint el teixit urbà existent. Per tant, donades les característiques dels sectors, no es requereixen de sistemes de control i informació de trànsit, a part dels existents a la resta de la trama urbana de Palamós.

No obstant això, i tenint en compte el paper preponderant que ha de tenir en el futur el carrer Enric Vincke dins la trama urbana es considera necessari establir un punt d'informació del trànsit que indiqui l'estat del mateix en el centre de la població i, en especial, a la zona de la platja, amb indicació i estat de les àrees d'aparcament regulat aconsellables, així com eventuais talls de la circulació per motius específics (fires, mercat, ...). La seva ubicació es farà d'acord amb els serveis municipals competents, encara que es considera com a lloc més adient, al carrer Vincke, a l'alçada del carrer C, al PMU-08.

12. INDICADORS DE GÈNERE

Amb l'execució d'ambdós sectors de planejament derivat s'aconseguirà una evident millora de les condicions de desplaçament en quant a visibilitat, il·luminació i seguretat d'una zona rústica del terme municipal. Les millores a la mobilitat facilitarà un millor accés a tot el municipi a més de millorar les connexions interiors amb els veïns barris de Sant Joan i l'Eixample.

Les intervencions projectades a la xarxa de vianants, a les de bicicleta i la xarxa del transport públic convertirà la zona en un lloc que permetrà que els desplaçaments dels col·lectius més fràgils (gent gran, dones i nens) siguin més fàcils de fer, en especial aquells que es realitzen de forma no motoritzada. Aquest aspecte és important si es té en compte la importància d'aquests desplaçaments en el municipi i, més encara en aquesta zona, on el potencial dels desplaçaments a peu es preveu que sigui gran, en especial quant també s'hagin urbanitzat els sectors situats més a ponent, junt a la riera de l'Aubi, on es preveu la construcció d'un gran parc urbà, la construcció del qual ha de convertir el lloc en un pol d'atracció ciutadana, amb una gran component de desplaçaments a peu i en bicicleta. Un aspecte important que facilitarà encara més el desplaçaments a peu o en bicicleta és l'escac pendent del sector, que en cap punt supera l'1%.

Val a dir que, en general, els desplaçaments de les dones es donen en un entorn més proper al lloc de residència, tan pel motiu com per la menor disponibilitat de l'automòbil. Amb la millora de la xarxa de vianants, i també la de bicicletes, es garantiran unes possibilitats de mobilitat més equitatives, ja que la dona presenta una major utilització d'aquests modes. L'any 2003 les dones representaven només el 38% dels carnets de conduir (DGT, 2004), el que comporta un impediment a l'hora de moure's (en especial a mitja i llarga distància), ja que el model de mobilitat actual de la major part de Catalunya atorga un rol preponderant a l'automòbil en detriment del transport públic i els mitjans no motoritzats.

En conseqüència, amb els dos sectors de millora urbana i la tipologia de vies urbanes que projecten fan que es creïn itineraris específics per a vianants i bicicletes, potenciant aquests mitjans per damunt del cotxe privat, amb l'objectiu clar de facilitar la mobilitat de les dones i la gent gran, sobretot a petita escala. En aquest sentit, hom ha de considerar aconseguit l'objectiu de facilitar una millor mobilitat als col·lectius més fràgils, al facilitar els seus desplaçaments amb els mitjans que els hi són més propis.

13. RESUM I CONCLUSIONS

El present estudi de mobilitat generada incorpora els continguts detallats en l'article 14 del Decret 344/2006, ja que el nombre de desplaçaments generats en ambdós sectors supera els 5.000 desplaçaments diaris, tal i com especifica l'article 3.4, apartat d) del Decret 344/2006.

L'àmbit objecte del present estudi es situa a l'extrem oriental del Pla d'en Nau, a l'alçada del nucli de Sant Joan, presentant una forma triangular. Limita a l'est amb el darrere del front d'habitatges de l'Avinguda de la Llibertat, a l'oest amb el Camí de la Font, al sud amb el Carrer Santiago Bañeras i Goday, i al nord amb el carrer de la Riera.

El POUM de Palamós preveu la prolongació del Carrer Enric Vincke fins al límit del Polígon Industrial de Sant Joan, amb un únic sentit de circulació (sud). Per contra l'Avinguda de la Llibertat es convertirà en unidireccional amb sentit nord. Al mateix temps el pla preveu la creació d'un nou enllaç, a partir del nou giratori de la carretera variant de Palamós (C-31). Aquest nou enllaç, considerat com a vial principal, connectarà la C-31 amb la prolongació del carrer Enric Vincke al giratori previst dins de l'àmbit del pla de millora urbana PMU-07 en el límit amb el present sector PMU-08, ampliant la xarxa de penetració urbana en sentit est-oest. Aquest vial es correspon amb el carrer B. Per tant, el giratori previst entre els PMU-7 i PMU-8 es convertirà en la connexió viària més important del nucli urbà de Palamós.

A partir de les dades de **mobilitat obligada** per a raons de treball destaca que 54,17% es corresponen a desplaçaments interns dins del municipi. També destaca la baixa utilització del transport col·lectiu per a desplaçaments interns. L'ús de la bicicleta com a mitjà de transport també és baix. Les ciclovies existents al nucli urbà de Palamós són insuficients i no estan interconnectades.

Existeixen dues línies de bus urbà que donen servei als municipis de Calonge i Palamós (L1 i L2). Aquest servei s'amplia a l'estiu amb dues línies més que connecten Palamós amb Sant Antoni de Calonge.

La mobilitat actual als vials existents està determinada per l'avinguda Catalunya amb un IMD de 9.500 vehicles/dia i per l'avinguda de la Llibertat amb 7.000 vehicles/dia.

Malgrat tot, amb el desenvolupament del POUM es preveu una **mobilitat prevista** en l'horitzó 2024 de 10.555 vehicles/dia en el carrer B i 8.288 vehicles/dia en el carrer Enric Vincke. La mobilitat prevista durant el període de màxima afluència (mes d'agost) és de 14.061 vehicles/dia per al carrer B i 11.030 vehicles/dia per el carrer Enric Vincke.

Aplicant els criteris de l'Annex I del Decret 344/2006 es determina que la mobilitat generada en el PMU-7 serà de 2.811 viatges diaris, mentre que en el PMU-8 serà de 4.751 viatges diaris.

Per establir la distribució modal d'aquests desplaçaments s'ha utilitzat les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya de l'any 2006.

Taula XXXV

Distribució modal de la mobilitat generada als PMU-7 i PMU-8

Font: Estudis propis a partir de les dades de mobilitat quotidiana i proporció del parc mòbil

Distribució	Cotxes	Furgoneta/camió i altres	Motocicletes	A peu	Bicicleta	Col·lectiu	Total
Modal (%)	48,8	0,9	3,4	41,2	1,6	4,1	100,00
Absoluta (viatges)	3.690	68	257	3.116	121	310	7.562

Tenint en consideració les mitjanes d'ocupació dels diferents vehicles es determina que l'augment de la intensitat de trànsit és de 3.333 vehicles/dia.

Aquest augment d'intensitat de trànsit afectarà, en el primer escenari previst, a l'avinguda de la Llibertat i l'avinguda Catalunya. En aquest escenari la intensitat de trànsit en hora punta en aquestes vies és inferior a la seva capacitat de càrrega, de manera que no es produiran situacions de saturació de les vies.

En el segon escenari previst, una vegada desenvolupades les previsions del POUM en els sectors adjacents, les intensitats de trànsit de les vies principals seran de 10.555 vehicles/dia pel carrer B i de 8.288 vehicles/dia pel carrer Enric Vincke. Les intensitats de trànsit en hora punta durant el mes d'agost es xifren en 1.406 vehicles/hora pel carrer B i 1.103 pel carrer Enric Vincke. Aquestes xifres són molt inferiors a les capacitats de càrrega d'ambdós vials, xifrats en 1.620 vehicles/hora en el carrer B i 3.222 vehicles/hora pel carrer Enric Vincke. Es conclou que, en el pitjor escenari possible, la projecció de la intensitat de trànsit de les vies considerades i l'augment de trànsit derivat dels PMU-7 i PMU-8, serà inferior a la capacitat de càrrega d'ambdós vials.

L'augment de desplaçaments en bus és totalment assumible pel primer escenari previst, en el qual es modifica el recorregut passant pel carrer Vincke. En el segon escenari el recorregut del bus urbà seguirà les previsions del POUM, passant pel carrer Enric Vincke en sentit sud, i pel carrer E. Per tant, la cobertura del servei de bus urbà serà molt bona per els dos escenaris.

Els 3.116 desplaçaments a peu amb origen i destí als sectors de millora urbana PMU-7 i PMU-8 és totalment assumible per la xarxa viària prevista i, especialment, en els sectors d'ús exclusiu per a vianants o carrers de prioritat invertida. En ambdós planejaments s'han establert mesures per afavorir els desplaçaments a peu, amb vials exclusivament peatonals, altres amb prioritat per a vianants i voreres amples (4 m) en els carrers més transitats.

L'estudi preveu els **criteris** per establir l'organització de la mobilitat del sector fent esment dels següents aspectes:

- Sobre la xarxa viària i la circulació de vehicles de motor
- Sobre la mobilitat a peu i l'espai urbà per als vianants
- Sobre la mobilitat en transport públic col·lectiu
- Sobre la mobilitat en bicicleta
- Sobre el transport de mercaderies
- Sobre la millora de la qualitat ambiental urbana

La **jerarquització** dels carrers en funció de la tipologia de vies es detalla a continuació:

- Vies de passar:
 - De primer nivell: Correspon als carrers de la xarxa bàsica (carrers Enric Vincke i B).
 - De segon nivell: Carrers interns inclosos a la xarxa secundària (carrers Santiago Bañeras, A, C i Núria, amés del carrer B a l'est del carrer Vincke).
- Vies d'estar:
 - Zona de prioritat per a vianants: Carrer de la Font.
 - Zona exclusiva per a vianants: Francesca Jahoner (a l'est del carrer Vincke), Concepció Cruanyes (a l'est del carrer Vincke), Pas peatonal (entre carrers Santiago Bañeras i La Font), passatge, vial peatonal al carrer Enric Vincke.

Proposta de xarxa d'itineraris

- **Vianants:** L'itinerari previst (mapa 1) transcorre pel vial pavimentat del carrer Enric Vincke, amb una amplada de 4 m. Prossegueix per la vorera est del carrer Enric Vincke fins a la cruïlla del carrer Francesca Jahoner, amb una amplada de 4 m (+ 3 m de l'espai privat d'ús públic). A partir d'aquest punt continua per la vorera oest del carrer Enric Vincke de 4 m d'amplada i pels vials d'ús peatonal que envolten els equipaments, fins a connectar amb l'av. de la Llibertat.
- **Bicicletes:** El carril bici previst presenta una amplada de 2,5 m en el carril segregat del carrer Enric Vincke. Aquest carril se situa a l'est de la zona verda prevista que separa el carril bici i el passeig pavimentat per a vianants, garantint així les condicions de seguretat dels seus usuaris (mapa 2a). En el segon escenari previst aquest carril continuarà en direcció nord, pel sector PP2 (mapa 2b). Al mateix temps es preveu la creació de 4 aparcaments de bicicletes amb una capacitat per a 25 bicicletes annexes a la ciclovia del carrer Enric Vincke, per tal de donar servei tant als usuaris de les zones verdes com als usuaris i treballadors de les activitats comercials previstes.
- **Transport públic:** En el primer escenari (mapa 3a) es preveu modificar el traçat de la L1 passant pel carrer Enric Vincke. En el segon escenari, un cop s'hagi desenvolupat la totalitat del teixit viari proposat pel POUM, es modificarà el traçat del transport públic adaptant-lo a l'itinerari que proposa el POUM (mapa 3b).
- **Vehicles:** La xarxa principal per a vehicles motoritzats es grafia en el plànol 4a i 4b de l'Annex Cartogràfic, diferenciant els dos escenaris previstos. Els itineraris principals recorren per les vies de passar de primer nivell (carrer Enric Vincke, Carrer B) i les vies de passar de segon nivell (carrers Santiago Bañeras, A, C i Núria, amés del carrer B a l'est del carrer Vincke). En el primer escenari no es contempla el carrer B, ja que el tram que discorre pel PP2 no s'haurà desenvolupat. Aquestes vies són les que suportaran una major intensitat de trànsit motoritzat. La capacitat de càrrega d'aquestes vies es suficient per tal d'evitar situacions de col·lapse.

La **capacitat d'aparcament** (528 places) en la via pública és lleugerament inferior al nombre d'habitatges (587). No obstant això, a les normes urbanístiques del plans de millora es preveu una reserva de 1'5 places d'aparcaments per habitatge dins de la zona residencial. D'aquesta manera el total de places d'aparcament i estacionament previstes, tant a l'interior de les edificacions com en els vials i aparcaments és de 1.574 places, el que representa una reserva global de 2,82 places per habitatge.

Per tant, el nombre de places d'aparcament en superfície és suficient per ambdós sectors de millora urbana, donant compliment als articles 182 i 183 del POUM.

En quan a la **contaminació acústica** generada en el sector derivada del trànsit motoritzat cal destacar que, tenint en consideració les característiques de les vies i el trànsit assignat, no es preveu que en aquests vials s'assoleixin valors d'immissió superiors als permesos en funció a la seva capacitat acústica. Per tant no es recomana l'ús de paviment sonoreductor.

Al respecte de la **distribució urbana de mercaderies** cal destacar la necessitat de crear 4 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies situades principalment al llarg del carrer Enric Vincke amb una dimensió de 3 x 8 m. La disposició de places d'aparcament de càrrega i descàrrega es determinarà de comú acord amb els serveis municipals competents en la matèria.

Conclusions finals

Les mesures contingudes en el present estudi i incloses en els corresponents projectes d'urbanització permeten gestionar de manera sostenible la nova mobilitat, posant especial èmfasi en la potenciació dels mitjans de transport amb baix o nul impacte sobre el medi.

En aquest sentit, es preveu la creació d'un vial d'ús exclusiu per a vianants al carrer Enric Vincke que permeti millorar la connectivitat dels vianants en l'eix nord-sud. Al nord del carrer B l'itinerari de vianants prossegueix per la vorera del mateix carrer, que presenta una amplada mínima de 4 m, fins a enllaçar amb els carrers d'ús exclusiu de vianants que envolten la peça d'equipaments. També es preveu un carrer de convivència (zona 30) i un vial peatonal, entre els carrers Santiago Bañeras y Goday i el carrer A. Per tant, el sector garanteix la mobilitat dels vianants en condicions de seguretat.

La proposta d'itineraris de bicicletes preveu la creació d'un carril segregat en el carrer Enric Vincke que es completarà amb l'execució del PP2. Al mateix temps els carrers peatonals previstos permeten l'ús de la bicicleta, garantint la seguretat tant dels ciclistes com dels vianants.

La mobilitat en transport públic en els sectors de millora urbana queda garantida amb la modificació de la línia 1 en el primer escenari, i la creació d'una nova parada situada a les proximitats de l'encreuament entre el carrer Enric Vincke i el carrer B. En el segon escenari el recorregut del bus urbà s'adaptarà al proposat en el POUM.

En quan a la mobilitat de vehicles cal destacar que el sector, a part de la pròpia mobilitat generada haurà de suportar un elevat trànsit de pas. Aquest trànsit de pas s'ha establert en el segon escenari previst per l'horitzó 2024, una vegada desenvolupats els sectors urbanitzables adjacents, que permetran la connexió del carrer B amb la C-31. A partir de les intensitats de trànsit assignades es pot afirmar que la capacitat de càrrega de les vies es suficient per absorbir tant el trànsit de pas com el propi generat en el sector.

Totes les determinacions contingudes en el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada son condicions d'organització formal del projecte d'urbanització. Els costos d'aquestes mesures es consideren càrregues d'urbanització, mesura aquesta que respon a les determinacions dels articles 44 i 45 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2005.

Després de l'avaluació de la mobilitat generada i de la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport es conclou que les solucions proposades s'ajusten als criteris i objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, així com als continguts al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

14. PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Degut a les característiques del municipi i l'oferta de transport públic existent, no es proposa cap xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu dins pla de millora urbana a curt termini.

Tot i així, a llarg termini quan la totalitat de la trama viària s'hagi desenvolupat per aquest motiu que es proposa el finançament del transport públic en aquest àrea.

Segons el decret 344/2006, de 19 de setembre, el càlcul del dèficit anual de transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \times r \times p \times 0,7$$

On: D: dèficit d'explotació del transport públic de superfície

R: increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada

p: preu unitari del km recorregut

D'acord amb això en resulta

$$D = 365 \times 5,3 \times 1,98 \times 0,7 = 2.681$$

La distància 5,3 Km. és el resultat de multiplicar per 6 l'increment de distància del recorregut de la xarxa d'autobús urbà prevista pel segon escenari.

Actualitzant aquest dèficit anual a l'any 2011, a partir de l'IPC mitjà (3,5%) obtenim que aquest dèficit es xifra en 3.076,51 per l'any 2014.

D'acord amb l'article 19.2 del Decret 344/2006 el dèficit acumulat per un període de 10 anys, considerant un increment interanual de l'IPC de 3,5% és de **36.091,63 €**. Aquest import es correspon al global de les dues actuacions urbanístiques que s'engloben en aquest estudi de la mobilitat generada, pel que el seu valor caldrà repartir-lo proporcionalment a l'aprofitament urbanístic que de cada un dels sectors en resulta.

Equip redactor del present *Estudi d'avaluació de la mobilitat generada dels plans de millora urbana PMU-7 i PMU-8 de Palamós*:



Pere Serrano Garriga
Llicenciat en Ciències ambientals
Col·legiat nº: 679



Anna Camp Casanovas
Llicenciada en Ciències ambientals
Col·legiada nº: 829

Comprovació i adaptació



Antoni Palou Ballester
Arquitecte

Girona, gener de 2014

PLANS DE MILLORA URBANA

PMU-7, Camí de la Font Sud

PMU-8, Camí de la Font Nord

(PALAMÓS)

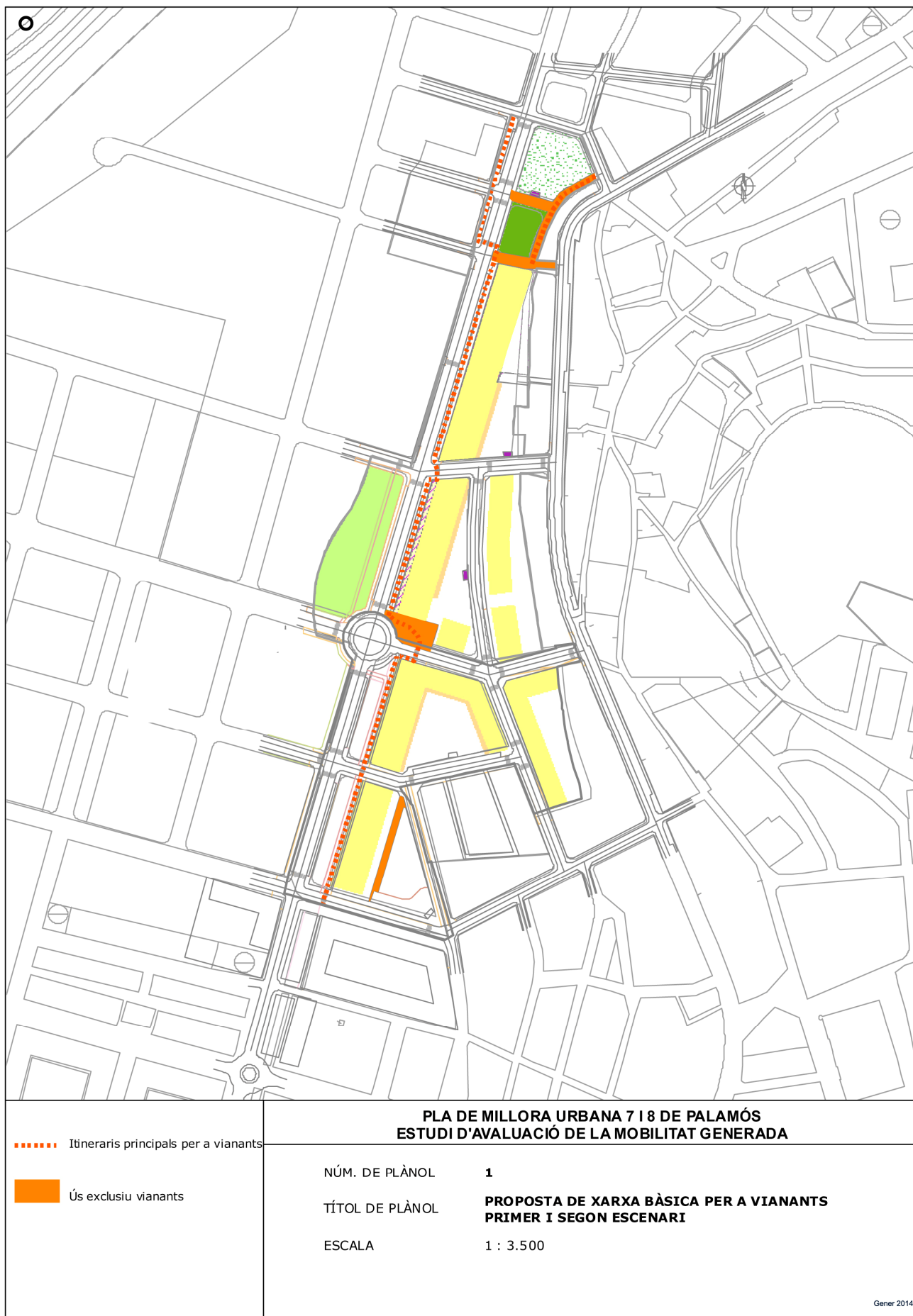
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

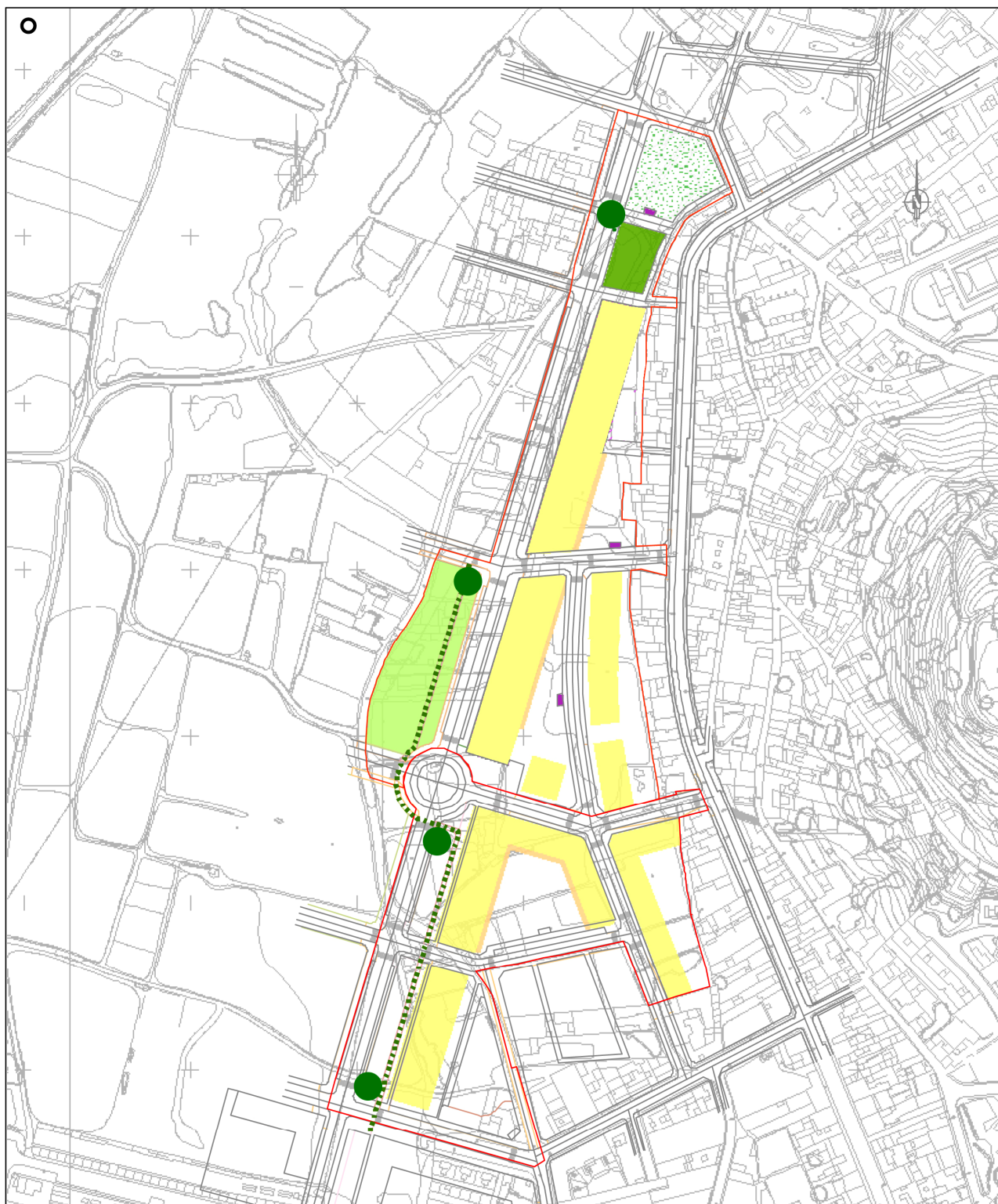
ANNEX CARTOGRÀFIC



SPORA
SERVEIS AMBIENTALS

Pg. Països catalans, 158 3r
17190 Salt (GIRONA)
T. 972 41 71 14 - F. 972 01 38 89
spora@spora.es - www.spora.es





Aparcament per a bicicletes



Ciclovia

PLA DE MILLORA URBANA 7 I 8 DE PALAMÓS
ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

NÚM. DE PLÀNOL

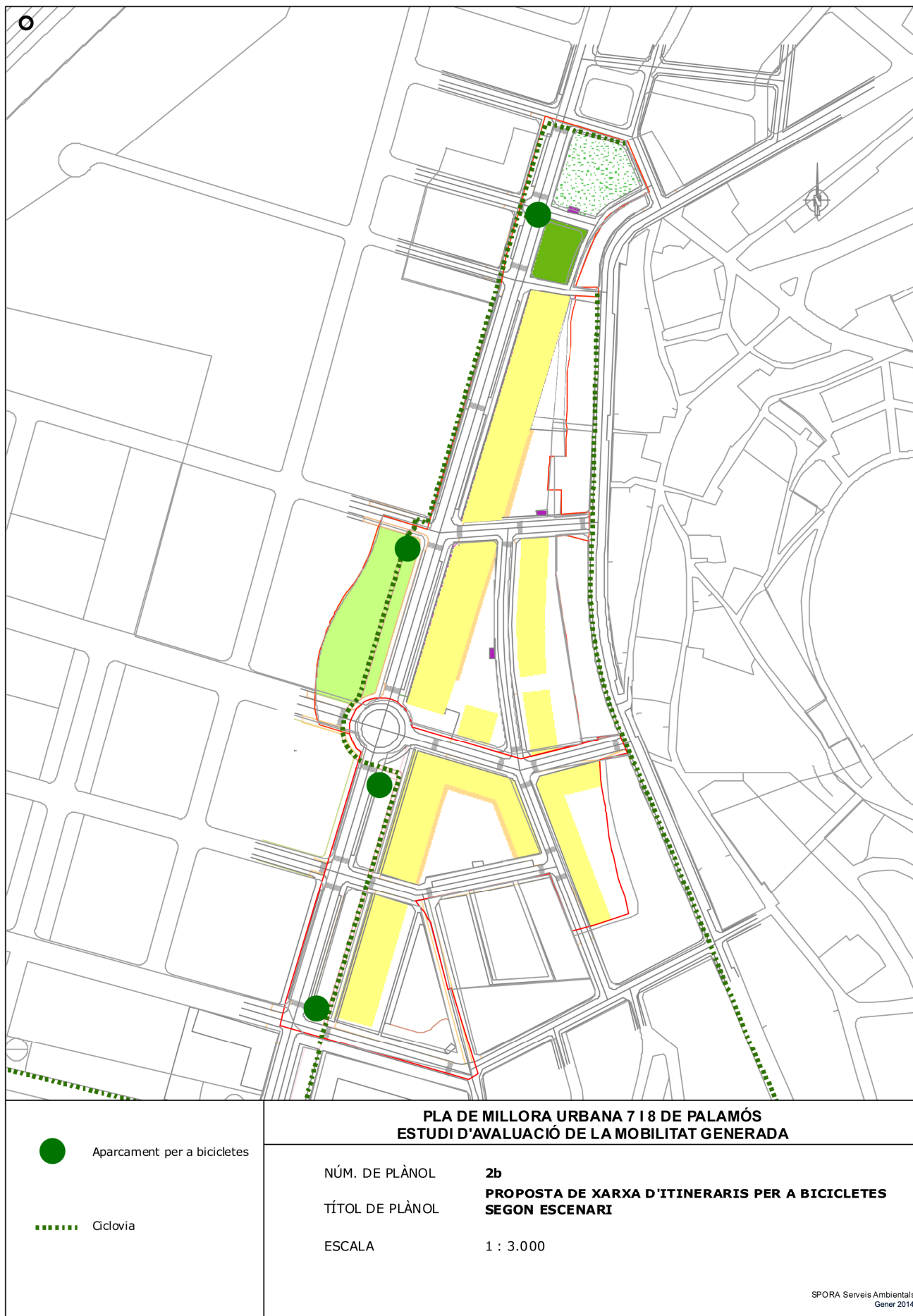
2a

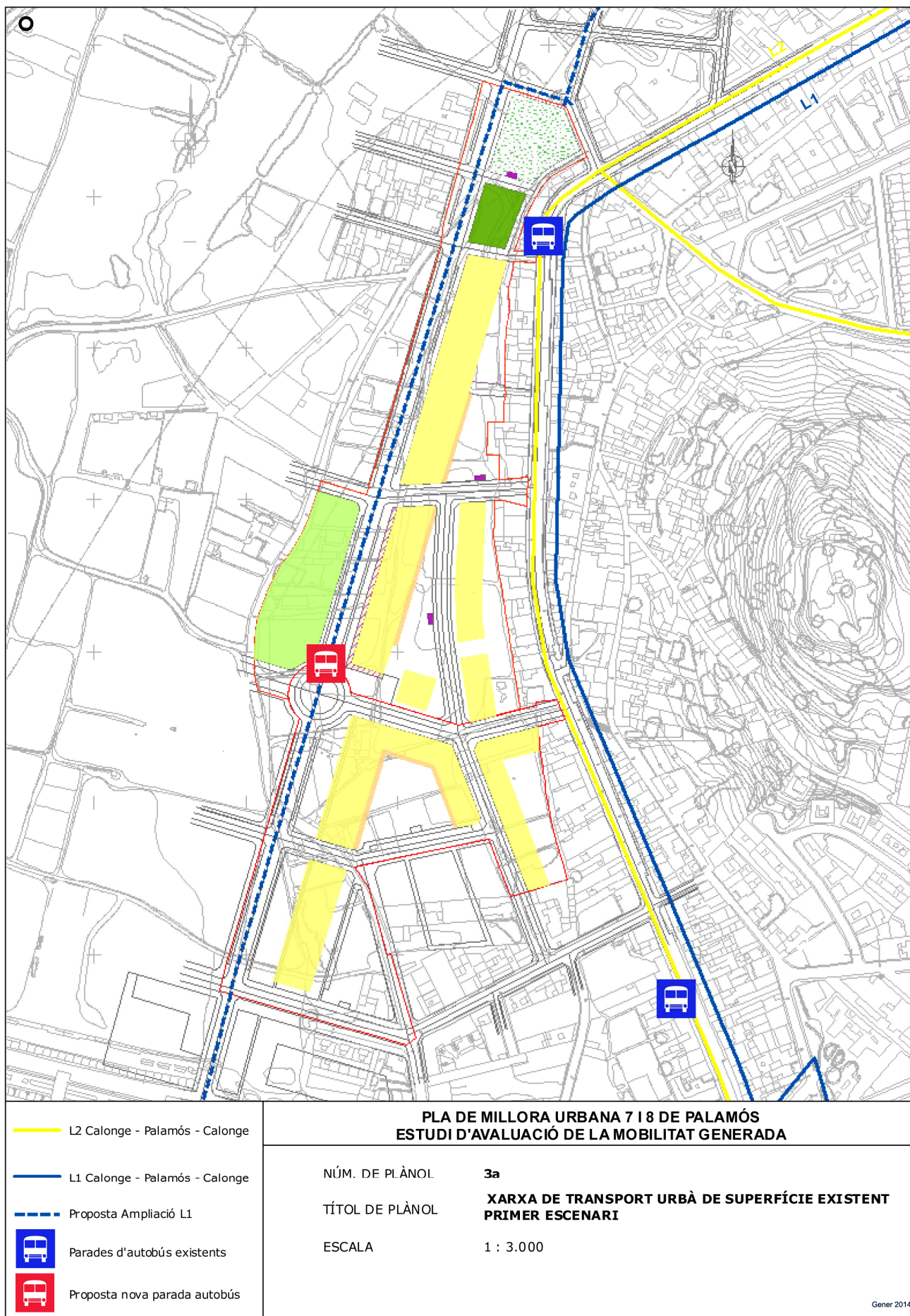
TÍTOL DE PLÀNOL

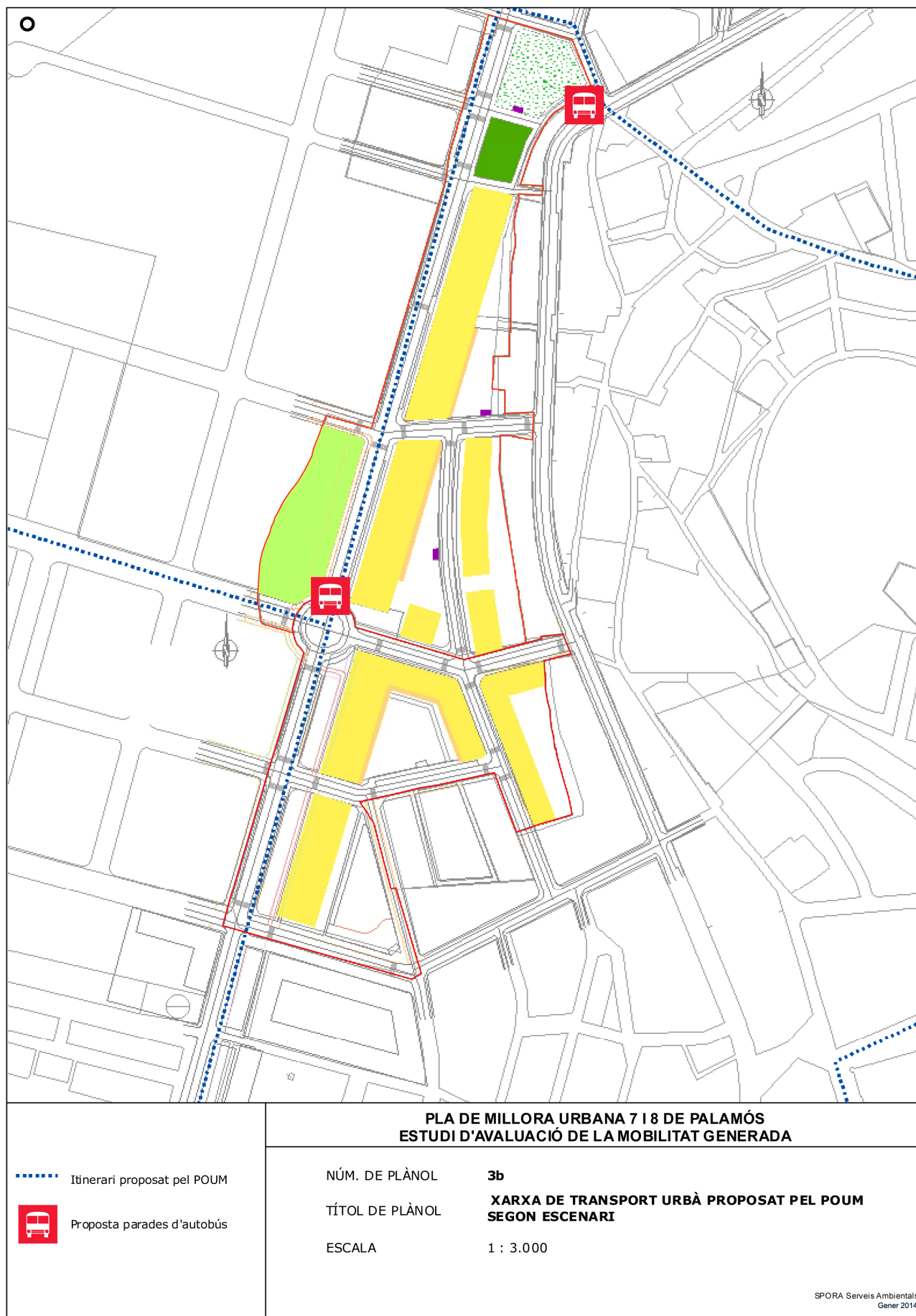
**PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES
PRIMER ESCENARI**

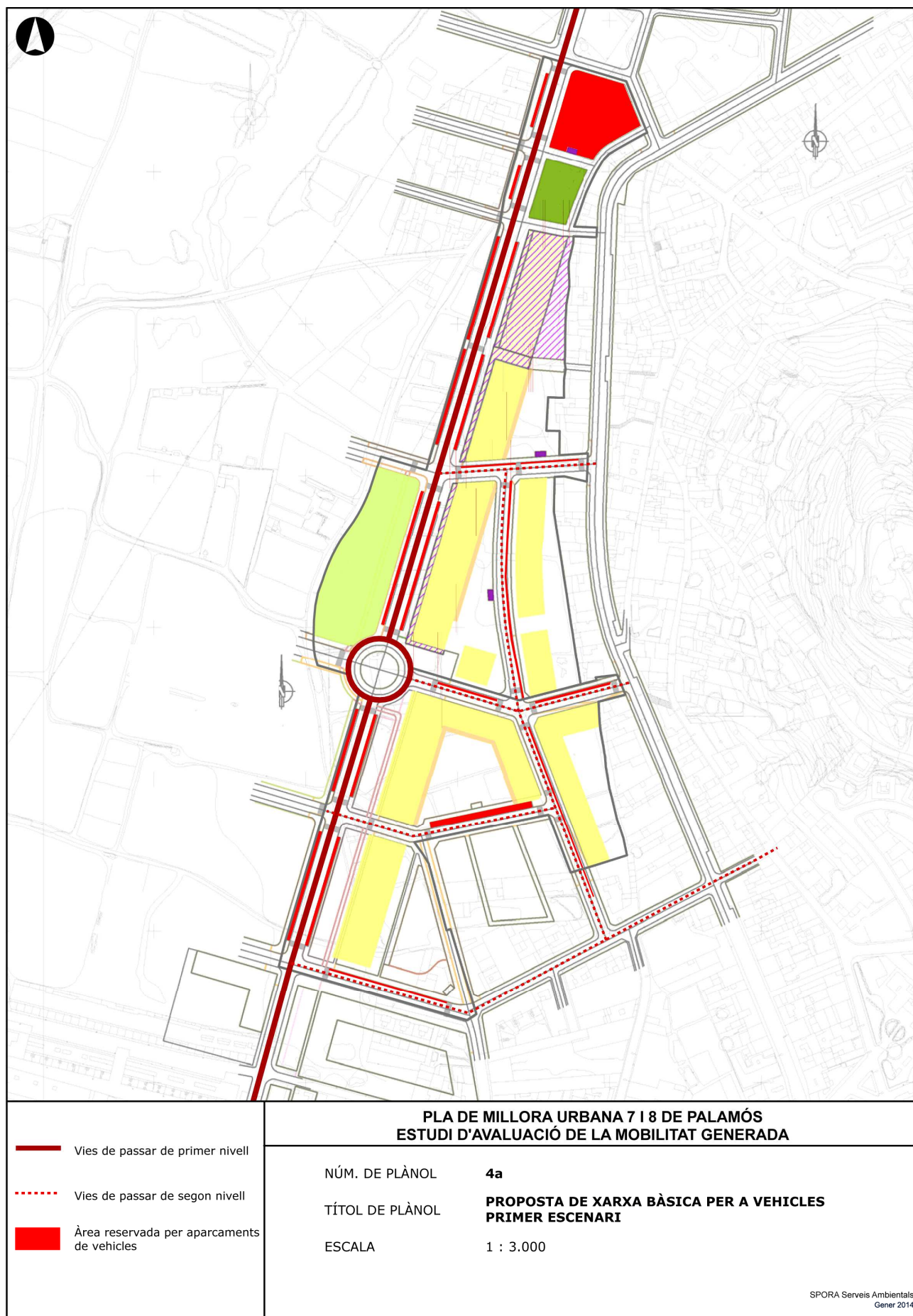
ESCALA

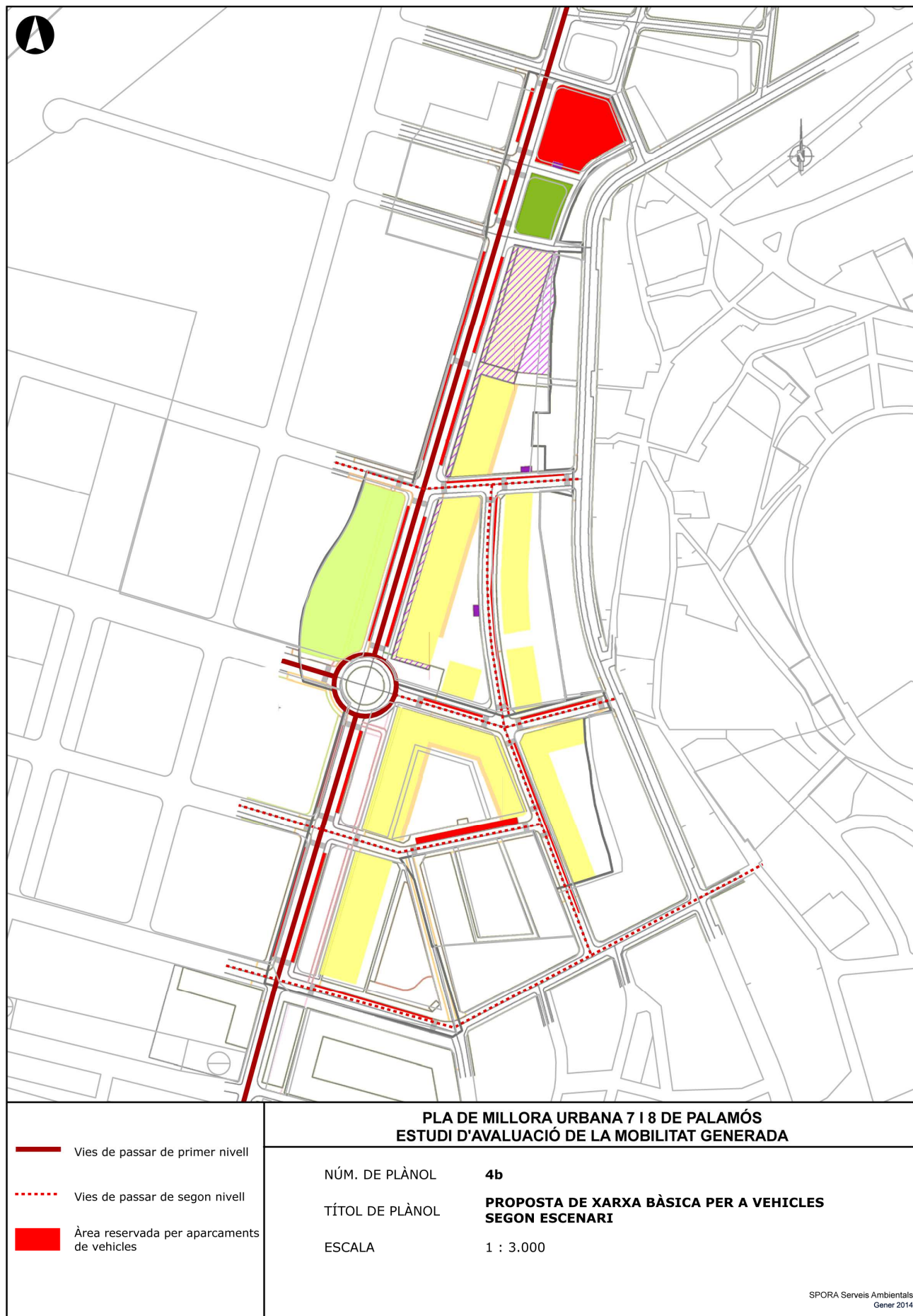
1 : 3.000

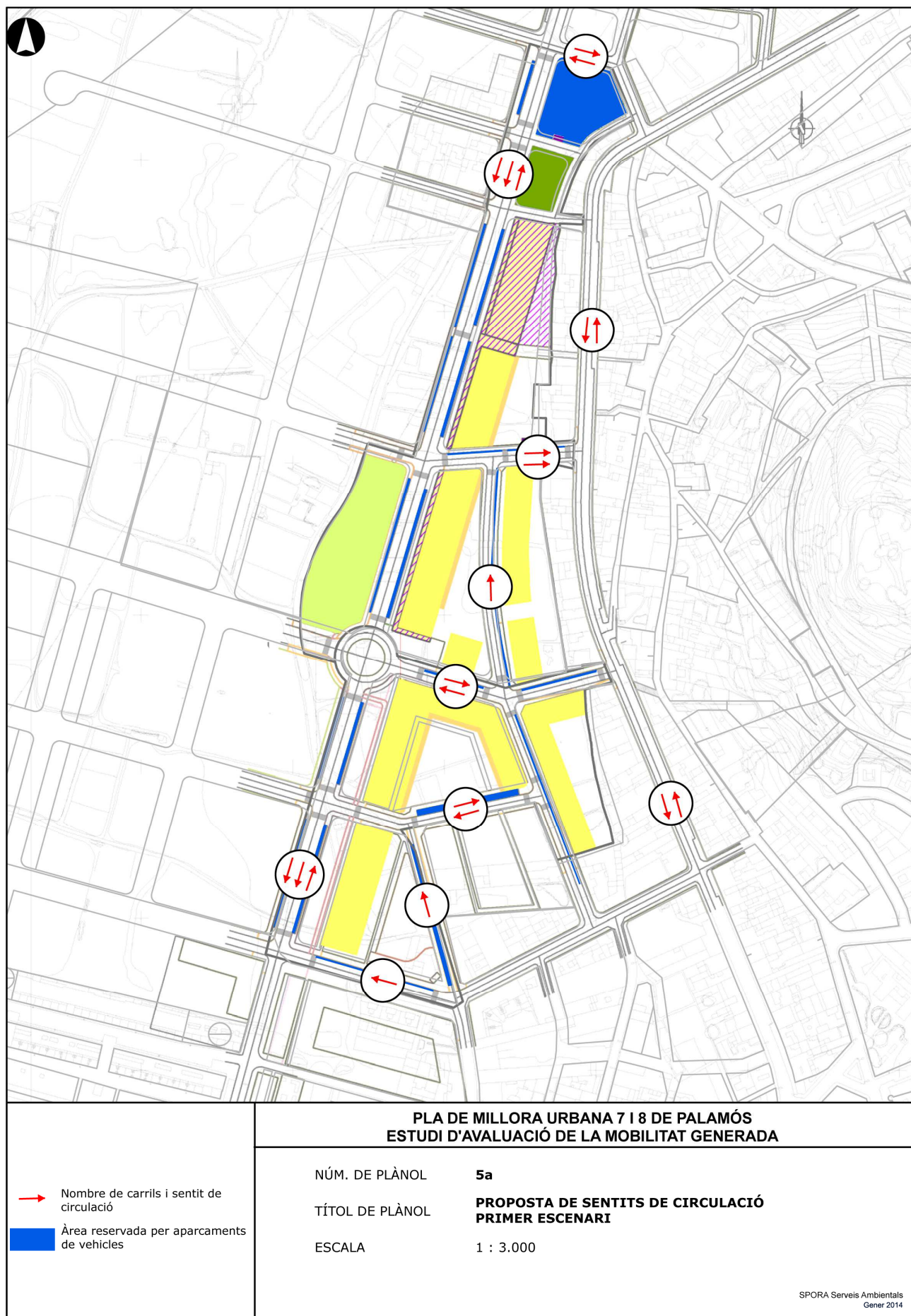


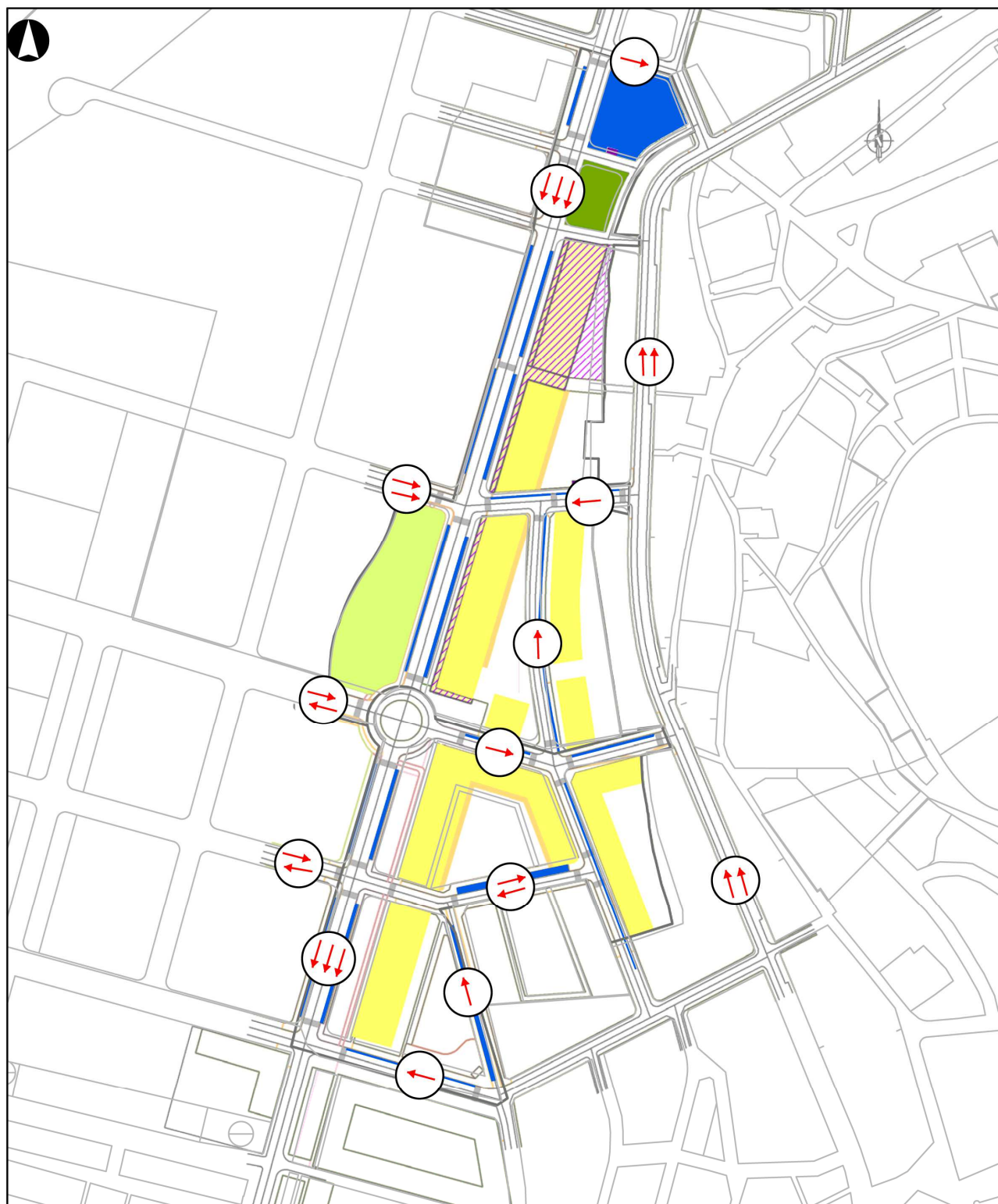












**PLA DE MILLORA URBANA 7 I 8 DE PALAMÓS
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**

→ Nombre de carrils i sentit de circulació
Àrea reservada per aparcaments de vehicles

NÚM. DE PLÀNOL **5b**
TÍTOL DE PLÀNOL **PROPOSTA DE SENTITS DE CIRCULACIÓ SEGON ESCENARI**
ESCALA 1 : 3.000

PLANS DE MILLORA URBANA

PMU-7, Camí de la Font Sud

PMU-8, Camí de la Font Nord

(PALAMÓS)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

***INFORME DE LA SECRETARIA DE LA MOBILITAT
DE 8 D'ABRIL DE 2009***

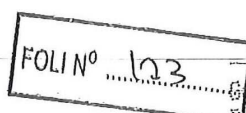


SPORA
SERVEIS AMBIENTALS

Pg. Països catalans, 158 3r
17190 Salt (GIRONA)
T. 972 41 71 14 - F. 972 01 38 89
spora@spora.es - www.spora.es



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques (BCN-Av. J.
Tarradellas)

Número: 03655/20671/2009
Data: 09/04/2009 09:57:45

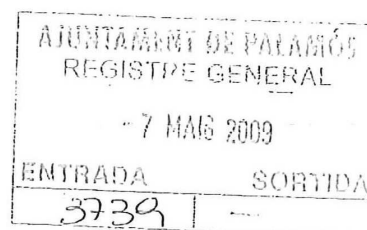
Resistre de sortida

Il·lma. Sra. M. Teresa Ferrés Ávila
Alcalde de l'Ajuntament de Palamós
Plaça Ajuntament, 12
17230 Palamós

Informe relatiu als plans de millora urbana 07 i 08 "Camí de la Font" de Palamós

Identificació de l'expedient

Assumpte: Planejament derivat
Municipis: Palamós
Petitionari: Ajuntament de Palamós
Referència: I - 43/2009



Antecedents

L'ajuntament de Palamós promou els plans de millora urbana 07 i 08 "Camí de la Font" al seu terme municipal i n'envia còpia sol·licitant l'informe de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

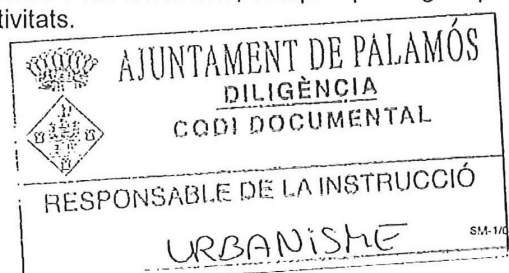
Aquests plans preveuen en conjunt un total de 580 nous habitatges, 3.500m² de sostre comercial, 1.000 m² d'equipaments i més de 10.000 m² de zones verdes.

Fonaments de dret

La Llei 9/2006 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat, a l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

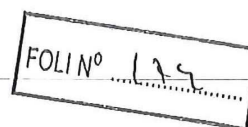
El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix a l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions, sempre que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Av. de Josep Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona
Tel. 93 495 80 00
Fax 93 495 84 60
<http://www.gencat.net/plop>





Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures



Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat dels plans de millora urbana 07 i 08 "Camí de la Font" presenta gairebé tots els continguts que demana el Decret 344/2006 del 19 de setembre.

Tot i així l'estudi presenta algunes mancances. En primer lloc cal multiplicar per dos els desplaçaments que genera el pàrking del sector discontinu ja que tan sols s'ha calculat un desplaçament per vehicle quan cada vehicle genera un desplaçament d'entrada al garatge i un de sortida. Alhora, cal reservar el 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem tal i com estableix l'article 6.1 del Decret 344/2006. D'altra banda no queda clar quin és l'itinerari final que es proposa per a la línia 1 de transport públic ni es justifiquen els 5,3 km que s'utilitzen pel càlcul del dèficit.

També cal dir que els ràtios d'ocupació utilitzats pel càlcul de vehicles i motocicletes son excessius tenint en compte que segons l'EMQ 2006 el factor d'ocupació de vehicle en dia feiner a les comarques gironines és 1,20.

De conformitat amb tot el què ha estat exposat, des del punt de vista de mobilitat, informo favorablement aquest pla a condició que es resolguin les mancances identificades.

Restem a la vostra disposició,

Lara Medina Romero
Enginyera de camins, canals i ports
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures

Vist i plau,

Miguel Angel Dombriz Lozano
Responsable de l'àrea de mobilitat
Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures.

Barcelona, 8 d'abril de 2009

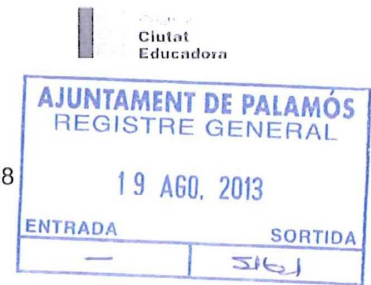
A N N E X 3

**ACORD DE L'AJUNTAMENT DE PALAMÓS
DE 12 D'AGOST DE 2013**



AJUNTAMENT DE PALAMÓS
Urbanisme i Obres

Sr.. ANGEL LAPEDRA DIAZ rep.
JUNTA DE COMPENSACIÓ DEL CAMI DE LA FONT NORD PMU08
C/ JOSEP FABREGA I POU, 15
17230 PALAMOS



Exp. F999 EA 2012/63 (2012/2891)

NOTIFICACIÓ

La Junta de Govern Local, en sessió de data 12 d' agost de 2013 va prendre, entre d'altres, el següent acord:

02.- OBRES I URBANISME
0604.04.- MODIFICACIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA DEL PMU08 "CAMÍ DE LA FONT NORD".
Exp. 311/08

A proposta de l'Alcaldia, la Junta de Govern Local, per unanimitat adopta el següent,

ACORD

PRIMER.- Admetre com a motivació el contingut de l' informe de l'arquitecte municipal de data 30 de juliol de 2013, i, en conseqüència, suspendre d'acord amb l'art. 89.2 de DL 1/2010 per qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'urbanisme, l'aprovació inicial de LA Modificació de Pla de millora urbana del PMU08 "Camí de La Font Nord" promoguda per la Junta de Compensació.

SEGON.- Advertir a la promotora d'aquesta documentació que si, transcorregut un termini de 3 mesos, no es presenta a l'Ajuntament degudament corregides de les deficiències esmentades als informes abans referits, es produirà la caducitat de l'expedient, segons allò que preveu d'art. 92 de la Llei 30/1992 de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.

Contra el present acord, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar recurs contenciós-administratiu davant el Jutjat del contenciós-administratiu de Girona en el termini de dos mesos comptats a partir del dia següent al de la recepció d'aquesta notificació, sens perjudici que s'exerceixi qualsevol altra acció que s'estimi procedent.

Amb independència d'això, també pot interposar-se, amb caràcter potestatiu, recurs de reposició davant el mateix òrgan autor de l'acte en un termini d'un mes des de l'endemà de la recepció de la present notificació.

El secretari per substitució



Joan Puig Cayuela
Palamós, 14 d'agost de 2013



AJUNTAMENT DE PALAMÓS

Serveis Tècnics

02.	URBANISME I OBRES.
0604	Plans de Millora Urbana.
04.	Pla de millora urbana del PMU 08 "Camí de la Font Nord".
Tema:	Modificació del PMU 08, consistent en la.

El Sr. Àngel Lapedra Díaz, en la seva condició de secretari de la Junta de compensació del sector "Camí de la Font Nord", clau PMU 08, presenta una modificació del Pla de millora urbana per tal que l'Ajuntament procedeixi a la tramitació i aprovació, d'acord amb el que estableix l'art. 85 del TRLU, per remissió de l'art. 96.

El Pla de millora urbana del sector PMU 8 es va aprovar definitivament per acord de Ple del 14 de juliol de 2009, es va verificar el text refós per acord de 23 de febrer de 2010 i es va publicar en el BOP 194, del 7 d'octubre de 2010, amb correcció d'errades publicades en el BOP 201, del 19 d'octubre de 2010.

Els objectius de la modificació són els següents:

- Fixar les condicions idònies que facilitin la instal·lació d'un centre assistencial per a la tercera edat, incorporant aquest ús als previstos en el PMU.
- Incorporar en l'ordenació del sector l'edificabilitat addicional destinada a usos hotelers prevista en el POUM (0,05 m² de sostre/m² sòl), i que en la formulació del PMU s'hi va renunciar.
- Modificar lleugerament l'àmbit del PMU per tal d'ajustar-lo a la realitat i excloure la part situada damunt del reg del Molí d'algunes finques que llinden amb el carrer Àngel Guimerà i la major part de les quals se situa fora del sector.

I la proposta es concreta en:

- Incorporar dues noves zonificacions: Assistencial (clau 4.a.3(A)) i Residencial mixt: habitatge i Hotel·ler (clau 4.a.3(M)); i anul·lar la vigent de zona d'Habitatge mixt, clau 4.a.3(M).
- Reduir en 239,46 m² la superfície del sector (de 39.086,31 m² a 38.846,85 m²).
- Incrementar en 1.745 m² el sostre permès en el sector (de 33.215 m² a 34.960 m²), esgotant així l'edificabilitat bruta fixada en el POUM per aquest sector (0,8 m²/m² + 0,05 m²/m² hotel·ler + 0,05 m²/m² comercial)
- Reduir en 4.165 m² el sostre destinat a habitatges (de 31.265 m² a 27.100 m²), la qual cosa comporta la reducció del sostre residencial de nova implantació i, conseqüentment, del sostre destinat a habitatges de protecció pública.
- Incrementar en 50 m² el sostre destinat a exclusivament a l'ús comercial (de 1.950 m² a 2000 m²).
- Destinar 3.860 m² de sostre a usos exclusivament assistencials a ubicar a l'illa "D" que es qualifica íntegrament com a zona assistencial amb la clau 4.a.3(A).
- Destinar 2.000 m² de sostre a usos exclusivament hotelers que s'insereixen en la Illa "C", juntament amb l'ús d'habitatge, incrementant en una planta l'alçada permesa en aquesta illa (de PB+5 a PB+6) que es qualifica com a zona residencial mixt: Hotel·ler i habitatge, clau 4.a.3(M).



AJUNTAMENT DE PALAMÓS

Serveis Tècnics

Les dades generals de la proposta són:

1. Superfície de sòl:

	sup. Modificació	%	dif. PMU vigent
- Sistema d'espais lliures públics:	5.293,33 m ²	13,626%	00 m ²
- Sistema d'equipaments comunitaris	982,31 m ²	2,529%	+0,51 m ²
- Sistema d'aparcament	2.217,49 m ²	5,708%	+22,44 m ²
- Infraestructures tècniques	116,79 m ²	0,301%	+43,24 m ²
- Vialitat	13.437,33 m ²	34,591%	-181,78 m ²
- Sòl públic	22.047,25 m ²	56,755%	-115,59 m ²
- Sòl privat	16.799,60 m ²	43,245%	-123,87 m ²
- Total	38.846,85 m²	100,000%	-239,46 m²

2. Distribució de l'aprofitament urbanístic.

2.1 Aprofitament urbanístic per Illes.

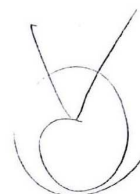
	Sostre	habitatges
- ILLES A i B. Zona de blocs d'habitatges, clau 4.a.3.		
. habitatge de renda lliure	17.970,00 m ²	220 hab.
. habitatge protegit preu concertat	2.710,00 m ²	34 hab.
. habitatge protegit règim general	305,00 m ²	4 hab.
Total habitatge	20.985,00 m ²	258 hab.
. Usos comercials	2.000,00 m ²	
Total illes A i B.....	22.985,00 m ²	258 hab.
- ILLA C. Zona residencial mixt, clau 4.a.3.		
. habitatge de renda lliure	1.000,00 m ²	10 hab.
. Hotelers	2.000,00 m ²	
Total illa C	3.000,00 m ²	10 hab.
- ILLA D. Zona assistencial, clau 4.a.3 (A)		
. Total Assistència illa D	3.860,00 m ²	
- ILLA E. Zona de bloc d'habitatges amb protecció oficial, clau 4.a.3 (Hpp).		
. Total hab. protegit règim genral. IllaE.....	5.115,00 m ²	62 hab.
Aprofitament total sector	34.960,00 m²	330 hab.

2.2 Aprofitament urbanístic per usos.

. Aprofitament habitatges	27.100,00 m ²	330 hab.
. Aprofitament assistencial	3.860,00 m ²	
. Aprofitament comercial	2.000,00 m ²	
. Aprofitament hotelers	2.000,00 m ²	
Aprofitament total sector	34.960,00 m²	330 hab.

3. Coeficients d'edificabilitat per usos.

. Coef. d'edificabilitat net habitatges	0,6976 m ² /m ²	
. Coef. d'edificabilitat net assistencial	0,0993 m ² /m ²	
Sub Total	0,7969 m²/m²	< 0,80 m²/m²
. Coef. d'edificabilitat net comercial	0,0514 m ² /m ²	
. Coef. d'edificabilitat net hotelers.....	0,0514 m ² /m ²	
Total	0,8997 m²/m²	< 0,90 m²/m²





AJUNTAMENT DE PALAMÓS

Serveis Tècnics

4. Densitats:

. Densitat d'habitatges 84,95 Habitatges/ha < 85 habitatges /ha

5. Compliment de la previsió d'habitatges de protecció pública:

. Hpp=20% 27.100 m²/330 ha= 5.420 m²/66 hab ≤ 5.420 m²/ 66 habitatges

. Ha =10% 27.100 m²/330 ha= 2.710 m²/33 hab. ≤ 2.710 m²/ 34 habitatges

Per a la valoració de la proposta cal tenir en compte les consideracions següents:

- a. L'art. 101.3 del TRLU estableix que la iniciativa privada no té dret al tràmit per a l'aprovació de les propostes de modificació dels plans d'ordenació urbanística municipal que presenti. Tanmateix, l'ajuntament pot assumir expressament la iniciativa pública per a formular-les. Per tant, en no referir-se l'articulat al planejament derivat, hom entén que la iniciativa privada està legitimada a la tramitació de les seves modificacions, però, l'Ajuntament n'ha de valorar la concurrència dels interessos públics i privats i, en cas de fer-ne una valoració negativa, d'acord amb el que estableix l'art. 97.1 del TRLU, denegar-la
- b. Es tracta d'un sector on el planejament derivat es va presentar per la iniciativa privada, que disposa de Junta de compensació constituïda i que el projecte de reparcel·lació, que ja ha estat presentat a l'Ajuntament, es fonamenta en el PMU vigent, per la qual cosa, hom entén que la sol·licitud de modificació, que altera l'aprofitament urbanístic del sector, l'hauria de sol·licitar l'assemblea general de la Junta de compensació ,per acord pres amb el quòrum necessari establert als estatuts vigents.
- c. L'art. 118.1 del RLU estableix que les modificacions dels plans urbanístics 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 públics i equipaments públics.
- d. L'art. 118.4 del RLU estableix que les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada a la finalitat, contingut i abast de la modificació. En tot cas, han d'incorporar l'informe ambiental corresponent les modificacions de plans urbanístics que se sotmetin a avaluació ambiental o aquelles altres que tinguin alguna repercussió ambiental. En aquest sentit cal tenir en compte:
 - a) Atès que el PMU no està subjecte a avaluació ambiental, esdevé innecessari incorporar amb la documentació un informe ambiental.
 - b) L'art. 3.1.c del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix que caldrà incorporar-lo en aquelles modificacions del planejament derivat que comportin la implantació de nous usos o activitats, com és el cas de la present modificació, per la qual cosa s'adjunta una modificació de l'EAMG que contenia el PMU aprovat.



AJUNTAMENT DE PALAMÓS
Serveis Tècnics

- e. L'art. 96 del TRLU estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, amb les excepcions que s'estableixin reglamentàriament i les particularitats establertes al mateix article. Per tant, la tramitació i els terminis se subjectaran als establerts a l'art. 85 del TRLU i 110 i 111 del RLU, que cal complementar amb la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú,
- f. D'acord amb l'art. 81 del TRLU, l'aprovació definitiva de la modificació correspon a l'Ajuntament, sense necessitat d'aprovació provisional, i durant el termini d'informació pública caldrà sol·licitar informe a la CTU de Girona, que disposa del termini de 2 mesos per emetre'l (art. 87.1 TRLU).
- g. Per a la tramitació del document caldrà tenir en compte que:
- El document no està subjecte a valuació ambiental.
 - Durant el termini d'informació pública, a banda de l'informe de la CTU de Girona abans esmentat, d'acord amb el que estableix l'art. 85.5 del TRLU, només s'ha de sol·licitar informe respecte l'EAMG.
 - Atès que el sector no confina amb altres termes municipals, no s'ha de concedir audiència a cap Ajuntament durant la informació pública.
- h. La modificació no comporta un increment del pressupost de les obres d'urbanització, per la qual cosa no s'ha de complementar l'aval dipositat d'acord amb l'art. 101.3 del TRLU.
- i. Tot i que la modificació del Planejament derivat comporta un increment de l'aprofitament urbanístic (1.745 m² de sostre), aquest no ultrapassa el previst a la fitxa del POUM que regula el sector i, per tant, hom entén que no li són d'aplicació les majors reserves per a espais lliures públics i equipaments comunitaris previstes a l'art. 100.1 del TRLU, atès que el POUM determina les reserves per a sistemes del sector d'acord amb la seva superfície, cosa que aconsegueix la present modificació, i no segons l'aprofitament urbanístic atribuït o materialitzat.

De les dades abans referides se'n dedueix que la proposta compleix amb les determinacions del POUM pel que fa a l'aprofitament urbanístic màxim i les cessions mínimes per a sistemes, però, per tal de poder valorar l'oportunitat d'aprovar el document cal justificar alguns aspectes legalment establerts i introduir en el document algunes modificacions, aquestes són:

1. La sol·licitud de modificació del PMU haurà de ser acordada per l'assemblea general de la Junta de compensació, per la majoria establerta en els Estatuts vigents.
2. D'acord amb el que estableix l'art. 97 del TRLU, caldrà raonar i justificar més abastament la necessitat de la iniciativa i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents.
3. En el plànol 02, corresponent a "Edificabilitat", s'ha d'indicar amb un "1" la possibilitat d'edificar les plantes baixes que sobresurten de l'ocupació prevista a les plantes pis.
4. Caldria acotar el nombre màxim d'unitats d'allotjament a enquibir en la zona hotelera.
5. Caldria acotar el nombre màxim d'unitats d'allotjament assistencials a enquibir en la zona assistencial.



AJUNTAMENT DE PALAMÓS
Serveis Tècnics

6. Caldria preveure major diversitat d'usos a les zones on aquests no tenen caràcter de mínims, com el cas de l'ús hotel·ler i d'habitatge de protecció pública.
7. D'acord amb l'art. 3.1.c del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, atès que la modificació té per objectiu la implantació de nous usos o activitats, caldrà que el document contingui una modificació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que conté el Pla de millora urbana vigent.
8. Manca el resum de l'abast de l'actuacions proposades i el plànol d'identificació dels àmbits en els que l'ordenació proposada altera la vigent i resum de l'abast d'aquesta alteració, d'acord amb el que disposa l'art. 8.5.a.segon del TRLU.

Vist això, es recomana suspendre la modificació del Pla de millora urbana fins que no es presenti un text refós que introdueixi les esmenes més amunt apuntades.

En el supòsit que s'introdueixin les esmenes de manera correcte i l'Ajuntament valori positivament la concurrència dels interessos públics i privats, procedint a l'aprovació inicial del document, durant el termini d'informació pública, caldrà sol·licitar-lo als organismes següents:

- Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, d'acord amb l'art. 79.1 i 85.1 del TRLU, el qual s'haurà d'emetre i comunicar en el termini de dos mesos.
- Secretaria de Mobilitat del DPTOP, d'acord amb la disposició transitòria segona del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Aquest és el meu informe que poso a disposició de qualsevol altre, més documentat.

Palamós, 30 de juliol de 2013
L'arquitecte municipal

Jaume Viñolas Segarra

