

**MODIFICACIÓ PUNTUAL 1/2014 del POUM DE SANT JOAN DE LES ABADESSES**

Relativa a l'ampliació de l'alineació viària de la finca núm. 6 de la Ctra. de Camprodon.



Ramon Fortet i Bru. Arquitecte

2.014

# MODIFICACIÓ PUNTUAL 1/ 2014 DEL POUM DE SANT JOAN DE LES ABADESSES

Relativa a l'ampliació de l'alineació viària de la finca núm. 6 de la Carretera de  
Camprodon.

## ÍNDEX

### MEMÒRIA DE LA MODIFICACIÓ

1. Dades Preliminars
2. Objectius i criteris de la modificació.
3. Descripció i justificació de la solució adoptada.
4. Quadres comparatius d'aprofitaments i de superfícies de sòls, segons el planejament vigent i el proposat.
5. Documentació a modificar

### DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

1. Situació. 1/ 2.000
2. Ortofoto. Àmbit.
3. POUM vigent:  
Qualificació. Superfícies. 1/ 1.000
4. POUM vigent:  
Alineacions. Rasants. Catàleg. 1/1000
5. POUM modificat:  
Qualificació. Superfícies. 1/ 1.000
6. POUM modificat:  
Alineacions. Rasants. 1/ 1.000 i 1/500
7. Detall nova alineació.



# MODIFICACIÓ PUNTUAL 1/2014

DEL POUM DE SANT JOAN DE LES ABADESSES

**Relativa a l'ampliació de l'alineació viària de la finca núm. 6 de la Carretera de Camprodon.**

## MEMÒRIA

### 1. DADES PRELIMINARS

#### Promoció i redacció

Aquest document, promogut per l'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, i redactat per Ramon Fortet, arquitecte, té per a objectiu la modificació puntual del vigent Pla d'Ordenació Urbanística de Sant Joan, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona, el dia 1 de Juny de 2010, pel que fa a les alineacions de la vialitat de la finca núm. 6 de la Carretera de Camprodon.



Imatge de l'edifici existent dins l'àmbit de la modificació, a la foto de l'esquerra des de la Carretera de Camprodon, i a la de la dreta des del carrer Mestre Ramon Serrat.

## 2. OBJECTIUS I CRITERIS DE LA MODIFICACIÓ

### 2.1. Situació actual.

#### **Descripció de l'àmbit de la modificació**

L'àmbit territorial de la modificació es limita als terrenys de sòl urbà de la finca situada al número 6 de la Carretera de Camprodon dins el nucli urbà de Sant Joan de les Abadesses, que correspon a la travessera urbana de la carretera N-260.

L'àmbit té una extensió de 358,28 m2, segons medició sobre cartografia municipal, i té forma de quadrilàter; limita amb els carrers Carretera de Camprodon i Mestre Ramon Serrat, pel nord-oest i sud-oest, respectivament; pel nord-est amb finca veïna de la Carretera de Camprodon, i pel sud-est amb finca veïna del carrer Mestre Ramon Serrat.

#### **Planejament municipal vigent**

El planejament general vigent és el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Sant Joan de les Abadesses, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona l'1 de juny del 2010, i publicat al DOGC el 10 de novembre del 2010.

Als plànols nº 03 i 04 d'aquest document es reproduïx la classificació i qualificació del sòl, així com les condicions d'ordenació de l'edificació, establertes pel pla d'ordenació urbanística municipal, que en síntesi són les següents:

Classificació: sòl urbà consolidat

Qualificació : Zona d'Eixample Urbà en illa tancada, (7.2)

Tipus d'Ordenació de l'edificació: entre mitgeres.

Alineacions de l'edificació:

Vialitat: les assenyales als plànols.

Fondària edificable respecte la ctra. de Camprodon: 16 m.

Alçada reguladora: PB+3PP ( 12,5 metres)

Catàleg de béns protegits:

No hi ha cap determinació del Catàleg de Béns Protegits del POUM que afecti l'àmbit, el qual es troba fora de l'entorn de protecció de l'església de Sant Pol.

#### **Propietat del sòl**

Dins l'àmbit d'aquesta modificació hi ha una única finca cadastral la superfície de la qual coincideix amb la del propi àmbit, és la que es troba identificada amb les següents dades cadastrals :

Cr Camprodon 6  
Naturalesa: Urbana

Referència cadastral: 1362201DG4716S0001BZ

Superfície de sòl: 356 m2

Sostre edificat: 956 m2

Propietat: Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses

#### **Usos actuals del sòl i de l'edificació**

La finca està ocupada en la seva totalitat per una edificació. Es tracta d'una edificació de planta baixa i dues plantes pis; la planta baixa és l'única planta que ocupa la totalitat de la parcel·la, les plantes pis ocupen una superfície de 268 m2 segons cadastre, i adopten una forma en L, oberta cap sud, és a dir, cap al pati interior d'illa i al carrer Mestre Ramon Serrat; l'alineació de la façana de cada planta pis sobre aquest espai recula sobre l'alineació de la inferior, formant un escalonament, ordenació que permet a la primera planta pis disposar d'un terrat sobre la planta baixa. El sostre total construït és de 956 m2 segons cadastre.

La planta baixa ha estat destinada fins aquest any a Centre de Salut, el qual es previst que es traslladi al nou edifici que ha estat construït al carrer Joan Maragall i Ramon d'Urg. Les plantes pis havien allotjat la seu diverses entitats socials locals, però actualment estan desocupades.

### 2.2. Motivació i justificació de la Modificació

1.- L'establiment de noves línies de transport de viatgers que serveixen el nucli urbà de Sant Joan de les Abadesses, en les que la de Sant Joan és una parada intermèdia, ha anat augmentat al llarg dels darrers anys, de manera que el nombre d'autobusos que passen per la població diàriament, de les línies Ripoll-Camprodon i Ripoll-Olot, és d'una quarantena. Les parades dins el nucli urbà estan limitades a tres, una al centre urbà; i les altres dues, una es troba al barri del Roser, i l'altra a la Coromina del Bac.

2.- L'emplaçament de l'estació d'autobusos, al sud de l'Escola del Mestre Andreu, si bé és satisfactòria tant pel que fa a l'accessibilitat de la població servida, com pel que fa a l'accessibilitat dels autobusos que hi tenen l'origen o final de trajecte, resulta en canvi poc eficient per aquelles línies d'autobusos en les que Sant Joan és una parada intermèdia del recorregut.

Per als autobusos d'aquestes línies, que recorren per la carretera N-260, l'accés a la zona de l'estació d'autobusos comporta fer un recorregut addicional fora del recorregut de la carretera, per carrers adjacents, dins de la trama del nucli urbà, que a més de proporcionar condicions poc favorables per a la maniobrabilitat dels autobusos, obliguen a fer un recorregut llarg i lent addicional al trajecte interurbà, que penalitza el temps de recorregut de tota la línia i la fa menys eficient i competitiva en relació al vehicle privat.

Aquesta circumstància ha fet que la funcionalitat de l'estació d'autobusos hagi quedat reduïda actualment a aparcament dels serveis discrecionals, i que la parada del centre urbà es vingui fent des de fa un temps sobre els dos mateixos carrils de circulació de la travessera urbana de la carretera N-260, amb males condicions de seguretat i causant pertorbacions en el trànsit.

3. Amb l'objectiu de trobar un emplaçament més adequat per a les parades dels autobusos interurbans, tant pel que fa a l'eficiència de les línies com per a l'accessibilitat de la població servida, han estat estudiades diferents possibilitats:

Una primera possibilitat era convertir la parada de la Coromina del Bac, en parada del centre urbà, resituant-la en una zona més propera al centre, no obstant, per a proporcionar unes bones

condicions per a la parada dels autobusos l'escurçament del recorregut a peu al centre urbà resulta molt poc significatiu, de manera que continua resultant apartat del centre urbà on resideix la població i on s'hi concentra el major nombre d'activitats.

Una segona possibilitat estudiada ha estat la de la zona de Sant Pol. En aquest punt, el traçat de la mateixa carretera que descriu dues corbes successives de diferent signe, així com el desnivell que presenta la secció transversal, plantejaven dificultats tècniques que requerien actuacions d'urbanització de certa envergadura, malgrat les quals no era possible resoldre satisfactòriament la funcionalitat pretesa, ensems que calia introduir alteracions significatives de determinats elements urbans que no contribuïen a la protecció de l'entorn de Sant Pol.

La tercera opció analitzada és la de la zona de l'antic CAP, a la mateixa carretera de Camprodon, és a dir a la mateixa zona on actualment s'efectua la parada dels autobusos al centre urbà, però millorant considerablement la situació existent, millora que pot ser plantejada gràcies al fet que ha estat construït un nou centre de salut que ve a substituir l' existent; aquesta opció és la que es descriu al punt següent.

### 3. DESCRIPCIÓ I JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

El tram de carretera de Camprodon on es pretén efectuar la millora de la parada d'autobusos, el que confronta amb l'antic CAP, té una amplada entre alineacions d'ambdós dos costats de carrer de quasi dotze metres, depenent dels punts; aquest tram presenta una secció asimètrica, de manera que la vorera del costat nord té una amplada 3,80 m; la del costat sud no arriba a dos metres, i la calçada fa 6 metres.

A més, les edificacions situades al costat nord d'aquest tram de carrer, entre la Plaça Anselm Clavé i el carrer Abat Ramon de la Bisbal presenten en planta baixa un porxo, de tres metres d'amplada, per tota la llargada dels edificis, amb servitud de pas públic. En total l'amplada de l'espai destinat a vianants al costat nord és de 6,80 m.

Aquesta circumstància permetria per una banda condicionar el porxo per tal de dotar-lo de les condicions exigibles per al pas públic de vianants, és a dir resolent les barreres urbanístiques que en algun punt presenta, i dotant-lo d'enllumenat públic; i per altra, habilitar una part de l'actual vorera per a estacionament d'autobús, segregat de la calçada, en el sentit Ripoll.

Pel costat sud d'aquest tram, ni l'amplada de la vorera ni les característiques de l'edificació existent permeten una solució semblant, no obstant havent quedat sense ús l'edifici de l'antic CAP, un cop entrat en funcionament el construït de nou al carrer Joan Maragall i Ramon d'Urg es proposa el seu enderrocament, i l'ampliació del carrer de manera que es pugui disposar també d'un estacionament per a autobús, segregat de la calçada en el sentit Camprodon o Olot.

La modificació de l'alineació de la carretera de Camprodon consisteix a recular 4,50 metres la planta baixa de la nova edificació en tota la seva longitud de façana sobre aquesta via, suficient per a permetre la construcció d'un estacionament per a autobús segregat de la calçada de circulació; en els 4,50 metres més propers a la finca veïna pel costat est, es preveu en forma de porxo, per tal de que en plantes pis la nova edificació s'adossi a la paret mitgera; també es preveu un porxo en planta baixa per a resoldre la cantonada i la visibilitat dels conductors de vehicles que procedeixen del carrer Mestre Ramon Serrat per a incorporar-se a la carretera de Camprodon. Aquests porxos tenen a més la funció de ser utilitzats com a protecció de les inclemències atmosfèriques per als usuaris de les parades de les línies d'autobusos.

L'Ajuntament de Sant Joan de les Abadesses, havent consultat les altres administracions concurrents, Carreteras del Estado, Direcció General de Mobilitat, les diferents opcions, ha

considerat que l'opció d'emplaçar les parades d'autobús a la zona de l'antic CAP reuneix els requisits per a satisfer les insuficiències observades en els altres emplaçaments: així en aquesta opció, l'emplaçament continua en una zona cèntrica del nucli urbà, en la qual és possible crear un espai per a l'estacionament de l'autobús separat dels carrils de circulació rodada, de manera que l'autobús no barri el pas als vehicles que hi circulen.

La proposta, si bé comporta una disminució del sostre edificable d'una finca de propietat municipal, es considera que és compensada pel major benefici que la millora de la qualitat del servei de transport generarà per a la població en general i per les activitats econòmiques implantades al centre urbà.

### 4. QUADRES DE COMPARACIÓ D'APROFITAMENTS, I DE SUPERFÍCIES DE SÒLS, SEGONS EL PLANEJAMENT VIGENT I EL PROPOSAT

	Planejament vigent	Planejament modificat
Sostre màxim edificable (m2) :		
Planta baixa	358,28	239,24
Planta primera	358,28	277,11
Planta segona	358,28	277,11
Planta tercera	358,28	277,11
<b>Total</b>	<b>1.433,12</b>	<b>1.070,57</b>
Superfícies dels terrenys destinats a sistemes urbanístics (m2):		
Comunicacions Viàries (2.1)	0,00	81,17
<b>Total</b>	<b>0,00</b>	<b>81,17</b>
Superfícies dels terrenys destinats a zones (m2):		
Zona d'Eixample Urbà (7.2)	358,28	277,11
<b>Total</b>	<b>358,28</b>	<b>277,11</b>

De l'aplicació de les noves condicions d'edificació dins l'àmbit, es dedueix una disminució del sostre edificable, resultat del manteniment del sostre de les plantes pis, i la disminució sostre edificable en planta baixa respecte del sostre edificat, sense increment de la intensitat d'ús.

## 5. DOCUMENTACIÓ A MODIFICAR

### **Descripció de la modificació a efectuar a la documentació del POUM**

Per tal d'assolir els objectius explicitats al capítol 2 d'aquesta Memòria, i d'acord amb les consideracions respecte a les disposicions urbanístiques i territorials que s'hi efectuen, es proposa:

1.- Establir una nova alineació de la vialitat i de l'edificació al llarg del front de la finca núm. 6 de la carretera de Camprodon, més reculada respecte de l'eix de la carretera que l'alineació existent actualment, que permeti la creació d'un espai per a estacionament d'autobús interurbà, segregat dels carrils de circulació; tot mantenint a la resta de la finca les condicions d'edificació i usos generals admesos establertes al pla d'ordenació urbanística municipal.

### **Documentació del POUM que resulta modificada:**

La documentació que resulta modificada és:

#### **Plànols**

Els plànols que resulten modificats són els de les sèries: Sèrie 2: Qualificació de sòl urbà i urbanitzable; i Sèrie 3: Alineacions i rasants del sòl urbà, E 1/1000, en els que es delimiten les qualificacions urbanístiques i es defineixen les noves alineacions, respectivament.

