



Ajuntament de l'Ametlla de Mar

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

POUM

Revisió del planejament general vigent

TEXT REFÓS. MARÇ 2017

SEGONS ACORDS CTUTE 6-11-2008, 2-07-2009 i 13-10-2016

Equip redactor: Ferran Navarro Acebes, arquitecte

REDACTAT A PARTIR DEL TEXT REFÓS MARÇ DE 2009

Coordinador: Bernat Soler i Antich

Equip redactor: Artur Llansà i Martí - Josep González i Ballesteros
ECCP Advocat

PROGRAMA D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL

PROGRAMA D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL**Índex**

<u>1</u>	<u>INTRODUCCIÓ</u>	<u>2</u>
<u>2</u>	<u>OBJECTIUS DEL PAUM</u>	<u>3</u>
<u>3</u>	<u>ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES PROGRAMADES</u>	<u>6</u>
3.1	Millores ambientals i de sostenibilitat.....	6
3.2	Creació d'un eixample del nucli urbà de La Cala.....	6
3.3	Desdoblament de la carretera N-340 per la N-340a.....	7
3.4	Vial Costaner i Variant de La Cala	7
3.5	Aparcaments i parc públic al nucli urbà de La Cala	8
3.6	Protecció de zones no urbanitzables	8
3.7	Modernització del circuit de Calafat	8
3.8	Sistemes urbanístics vinculats a sectors o polígons.....	9
3.9	Pla local de l'habitatge i Oficina local d'habitatge	9
<u>4</u>	<u>DELIMITACIÓ DE LES ACTUACIONS</u>	<u>10</u>
4.1	Polígons d'Actuació Urbanística i Plans de Millora Urbana	10
4.2	Sectors de Sòl Urbanitzable.....	11
4.3	Sòls urbanitzables No Delimitats.....	11
<u>5</u>	<u>CALENDARI D'EXECUCIÓ I SISTEMES DE GESTIÓ</u>	<u>13</u>
5.1	Terminis d'execució.....	13
5.2	Pla d'etapes	15
5.3	Sistemes de gestió.....	16
<u>6</u>	<u>AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA</u>	<u>17</u>
6.1	Memòria d'avaluació econòmica	17
6.2	Valoració de les obres a realitzar	23
<u>7</u>	<u>ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER</u>	<u>31</u>
7.1	Inversions totals d'ens públics.....	31
7.2	Inversions a càrrec de l'Ajuntament.....	31
7.3	Sobre la inversió privada.....	31

1 Introducció

L'Agenda del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de l'Ametlla de Mar té per objecte relacionar les actuacions urbanístiques a realitzar, i determinar l'agent, públic o privat, encarregat de la seva promoció i de la seva execució.

També estableix quina és la iniciativa en el desenvolupament de les actuacions i l'ens executor i relaciona aquelles actuacions per l'obtenció d'equipaments i espais lliures, segons les necessitats detectades i justificades a la Memòria del POUM. Finalment, també estableix els períodes en què s'han d'executar les actuacions.

El present Programa d'Actuació Urbanística Municipal de l'Ametlla de Mar es redacta paral·lelament a l'elaboració del POUM i es formula de conformitat amb allò que disposen d'una banda, els articles 60 i 61 del decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i de l'altra, i com a desenvolupament d'aquests, els articles 76 i 77 del decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.

L'article 60 s'ocupa de la definició d'aquests instruments, de determinar el seu contingut, finalitats i previsions, així com d'establir el seu caràcter potestatiu i el procediment a seguir per a la seva adopció, actualització i revisió, distingint si es tramiten com a document independent, o bé com a part integrant del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM). Per tant, el PAUM és l'expressió de les polítiques municipals de sòl i habitatge i conté les previsions i els compromisos assumits per al desenvolupament dels plans d'ordenació urbanística municipal corresponents, pel que fa a la reforma i la millora urbanes, als equipaments i a la generació d'activitat econòmica, dins del marc del desenvolupament urbanístic sostenible. El PAUM apareix en particular com el marc de referència adequat per a la concertació d'actuacions en matèria de sòl i habitatge entre l'ajuntament i l'Administració de la Generalitat.

La documentació que conforma el contingut del present PAUM es detalla a l'article 61 i consisteix bàsicament en una memòria amb la relació d'actuacions programades, el calendari d'execució, l'avaluació econòmica i financera, els estudis complementaris necessaris, i els plànols escaients. També es determina en aquest article la necessitat que aquesta figura justifiqui la seva coherència amb el planejament territorial i urbanístic.

L'article 76 del reglament regula en cadascun dels seus apartats tres tipus de documents: el PAUM, l'agenda i l'avaluació econòmica i financera. El primer apartat estableix amb major precisió les determinacions que el PAUM ha d'incloure necessàriament; el segon apartat atribueix a l'agenda la funció d'establir les previsions temporals d'execució pels supòsits en els que es tramita un POUM sense PAUM; i, finalment, el tercer apartat s'ocupa del contingut de l'avaluació econòmica i financera.

En el punt tercer de la seva Disposició Transitòria Segona estableix el següent:

3. L'informe de sostenibilitat econòmica a què fan referència els articles 59.3.d, 61.1.d i 66.1.d del Text refós de la Llei d'urbanisme, en la redacció donada per aquest Decret llei, s'aplica als instruments de planejament aprovats inicialment amb posterioritat a l'1 de juliol de 2007.

El POUM de l'Ametlla de Mar va ser aprovat inicialment en data 22 de juny de 2007, i per tant, en aplicació d'aquesta disposició Transitòria, no li és d'aplicació la modificació del contingut de l'avaluació econòmica i financera que especifica el Decret Llei 1/2007.

El PAUM conté, doncs, les previsions per el desenvolupament del POUM i contempla la totalitat de les figures de planejament derivat que s'ha previst desenvolupar en el termini que contempla el Pla. Malgrat que la seva vigència sigui indefinida, amb independència de l'abast temporal de les seves determinacions, aquest programa s'ha de revisar al cap de sis anys des de la seva aprovació.

En aquest Text refós de Gener de 2017 s'han marcat com a NR (no regulats) tres àmbits d'actuació (PMU Bon Repòs, PPU Port Olivet i PPU Artilleria), tal com s'explica a la memòria, i per tant no s'han considerat en aquest PAUM. Únicament es fa esment del sector Artilleria en referència a la càrrega externa assignada a aquest sector.

2 Objectius del PAUM

L'objectiu principal del PAUM de l'Ametlla de Mar, atesa la seva naturalesa d'eina planificadora de les polítiques en matèria de sòl i d'habitatge, és programar i temporalitzar aquelles actuacions urbanístiques contemplades al POUM, i que en el seu conjunt han de permetre que l'Ametlla de Mar esdevingui un municipi físicament sostenible i socialment desitjable.

Dins el període en el que es desenvoluparà el POUM, l'objectiu fonamental del Programa és posar en marxa el desplegament de tots els estudis, projectes i instruments de desenvolupament de les determinacions estratègiques del nou Pla, que han de permetre dur a terme el procés de transformació urbanística proposat per al municipi al llarg del període de desenvolupament del POUM.

D'altra banda, el Programa d'Actuació Urbanística Municipal com a marc de definició dels processos i la temporalitat de les actuacions del Pla, contempla l'encaix prioritzat de les mateixes amb el criteri d'assolir l'inici del procés de desenvolupament de totes elles al llarg del període total previst en les projeccions del Pla, però amb la plena consciència que donada la complexitat i l'envergadura econòmica de la majoria d'elles, no es pot esperar el seu total compliment o acabament dins d'aquest període.

El conjunt de les actuacions s'agrupen en diferents línies de desenvolupament urbanístic que no es poden entendre d'una forma segregada, sinó que mostren una clara interrelació, en alguns casos també de subordinació, respecte diferents prioritats estratègiques del municipi. En algunes ocasions la dependència entre el desenvolupament del sector, respecte a la realització d'una operació de caràcter més global, és total. És precisament aquest nivell d'interrelació el que portarà a establir un ordre de prioritats tant en el procés de desenvolupament dels nous sectors de planejament derivat com en l'execució d'algunes actuacions de caràcter general, pautant en el seu conjunt el procés de transformació de l'Ametlla de Mar en els propers anys.

En tot cas, el grau de desenvolupament de les respectives actuacions dins del període global plantejat, hauria de ser el suficient com per permetre que el desenvolupament i la transformació urbanística definits en el Pla puguin desenvolupar-se dins el període de desenvolupament definit. Aquest objectiu enunciat no es limita a una simple declaració de principis ni tampoc s'adreça únicament als nous desenvolupaments urbanístics residencials del municipi, sinó que pretén anar més enllà amb la finalitat de completar l'ordenació i urbanització d'aquells sectors amb dèficits urbanístics històrics.

D'acord amb el contingut del Decret legislatiu 1/2005, el PAUM ha d'avaluar i atendre les necessitats de sòl i habitatge del municipi, i si s'escau de sòl per a usos industrials, per tant ha de:

- Preveure totes o alguna de les figures de planejament urbanístic derivat a que fa referència el POUM.
- Determinar la preferència de la iniciativa pública o de la privada per a la promoció del planejament urbanístic derivat.
- Concretar i distribuir l'oferta de sòl pel que fa a la construcció d'habitatges de protecció pública.
- Establir terminis per a l'execució de les obres d'urbanització i les mesures per a l'adequada culminació urbanística d'urbanitzacions existents.

Per assolir aquest objectiu, l'Ajuntament va endegar un procés sistemàtic anomenat "Acció urbanística de l'Ametlla de Mar, 2005-2007", mitjançant el qual i a través de la interrelació entre nous instruments de planificació urbanística (POUM, PAUM i planejament derivat), d'execució (projectes de reparcel·lació i d'urbanització), ambientals (Agenda 21 Local) i de gestió (Programa integral de gestió del patrimoni municipal del sòl i de l'habitatge), es pretén:

- Revisar l'actual planejament general per tal adaptar-lo a la normativa urbanística vigent.
- Completar l'ordenació dels sectors que han de tenir un creixement més immediat i executar-la.
- Dur a terme la planificació d'una política d'habitatge de protecció pública.

Amb el POUM, es vol assolir també com a objectiu primordial, adequar el model de creixement a les actuals necessitats del municipi, ja justificades a la Memòria i Memòria Social. Els criteris que s'han seguit per a l'assoliment d'aquests objectius primordials, donant compliment a allò que estableix l'article 9 de la Llei d'urbanisme i els articles 5, 6 i 7 del Reglament de la Llei d'urbanisme són:

- Integració territorial del municipi.
- Model de desenvolupament més sostenible que el planejament actual amb un creixement poblacional sostingut.
- Protecció i preservació d'àrees d'alt valor natural i de connectors biològics.

- Desenvolupament del nucli de primera residència i polítiques d'habitatge social.
- Mobilitat més sostenible.
- Desenvolupament econòmic basat, però no centrat exclusivament, en el turisme.

Taula 1: Objectius del planejament en sòl urbà

Polígon	Objectiu
PAU Tres Cales 1a fase	Les parcel·les d'equipaments privats actualment abandonades i en desús es qualifiquen com a residencial, ordenat com a habitatges plurifamiliars aïllat. Aquesta operació permet finançar la transformació de l'actual N-340 en la futura carretera de costa.
PAU Ribes Altes	L'objectiu és descarregar la primera línia de mar d'edificacions convertint-la en un espai de verd públic. S'adequa el vial d'accés i sortida al port amb les dimensions adequades pel trànsit pesant.
PAU Mediterrani	Donar continuïtat al carrer Mediterrani i tancar la mitgera existent ordenant així la façana marítima.
PAU Roques Daurades	Es recull el trasllat del sostre de primera línia de mar cap a segona línia, deixant la punta de Bon Caponet com a espai lliure d'edificació segons estudi de detall tramitat a l'empara del planejament vigent. El sostre total es redueix gairebé a la meitat i es situa a la parcel·la interior, alliberant la primera línia de la costa d'edificacions.
PAU Sant Jordi d'Alfama	L'objectiu és desenvolupar aquest àmbit de l'antiga unitat d'actuació 5 que encara no s'ha desenvolupat i preservar la primera línia de costa limitant l'alçada permesa.
PAU Calafat	L'objectiu és el trasllat de sostre d'una parcel·la no edificada situada vora un barranc que creua la urbanització per deixar-la com a sistema de zones verdes. El destí serà un àmbit interior de Calafat actualment lliure d'edificacions.
PMU Sant Jordi d'Alfama	Finalitzar el procés d'urbanització.
PMU Roques Daurades	Finalitzar el procés d'urbanització.
PMU Calafat	Finalitzar el procés d'urbanització.
PMU Escoles Velles	Es reordena la illa d'equipaments de les Escoles Velles ubicada dins l'àmbit de la Cala i definida pels carrers Jacint Verdaguer, de la Llibertat, Batlle Josep Pijoan i Sant Joan.

Taula 2: Objectius del planejament en sòl urbanitzable

Sector	Objectiu
PPU 22b1	Es delimita amb l'objectiu de permetre l'expansió del casc urbà de l'Ametlla cap a la part nord, constituint l'eixample de La Cala. El sector es connectarà el desdoblament de la TV-3025 per tal d'aconseguir cosir els dos teixits urbans, de forma adaptada per a vianants, bicicletes i trànsit rodat.
PPU F - Pixavaques	Desenvolupar aquest sector com a àmbit de primera residència donant lloc al creixement del nucli urbà cap a l'est, disposant les connexions adequades damunt el barranc de Pixavaques, cosint el sector amb el nucli de La Cala. El desenvolupament d'aquest sector es condiona al previ desenvolupament del sector 22b1.
PPU A - Tres Cales 2a fase	El POUM recull algunes de les determinacions d'aquest pla parcial que ja es s'està tramitant però possibilita l'increment de densitat de 9 a 18 hab/ha vinculant a aquest àmbit el sistema urbanístic vinculat núm. O.3. Es trasllada tot el sostre comprès entre el litoral i la línia ferroviària cap a l'interior del sector qualificant-ho d'espai lliure públic i mantenint les edificacions construïdes.
PPU O - Sant Jordi Golf	El POUM recull les determinacions d'aquest sector de segona residència que ja s'està tramitant.
PPU Sector K1	El POUM recull les determinacions d'aquest sector de segona residència que ja s'està tramitant.
PPU B - Sant Jordi Bosc	Es tracta d'un sol urbanitzable que no s'ha desenvolupat i es manté com a sòl urbanitzable en el POUM.
PPU J - Castell de Sant Jordi	El POUM recull les determinacions d'aquest pla parcial aprovat definitivament, amb la reparcel·lació efectuada i el projecte d'urbanització aprovat definitivament.
PPU 22b2	Aquest sector està destinat a l'ús terciari cobrint l'actual necessitat del municipi d'un espai que concentri aquest usos.
PPU Lleure	Aquest sector està destinat a cobrir les necessitats del municipi d'una zona de lleure i usos mixtos.
PPU Ampliació 22b2	Aquest sector està destinat a acollir un ús comercial i terciari com a ampliació del PPU 22b2.
PPU 21	Aquest sector està destinat a la ubicació d'implantacions industrials que per les seves característiques hagin d'allunyar-se del nucli de La Cala.

Taula 3: Objectius del sòl urbanitzable no delimitat

Àmbit	Objectiu
SND Ampliació 22b1	Aquesta reserva està destinada a la construcció d'habitatges i altres usos compatibles amb l'habitatge. L'objectiu és dotar al municipi d'una reserva de sòl destinat a primera residència. La delimitació mínima de superfície d'aquest sector està condicionada a la cobertura financera d'una de les dues variants de La Cala.
SND K2	Aquesta reserva es destina principalment a usos no residencials, en concret usos com el comercial i l'hoteler vinculat al circuit de Calafat.
SND N – Auxiliar serveis Calafat	Aquest sector es destina principalment a serveis auxiliars amb l'objectiu principal de desenvolupar un complex esportiu vinculat al circuit de Calafat.

3 Actuacions estratègiques programades

Dins de les actuacions previstes pel POUM, es destaquen les operacions que tenen un caràcter estratègic dins del municipi de l'Ametlla de Mar, ja sigui per actuar en infraestructures, en la millora de la mobilitat, per la dotació de nous equipaments i de zones verdes, per la desclassificació de sòl urbanitzable i la consolidació, eixample i millora del nucli urbà de la Cala. Moltes d'aquestes actuacions van associades al desenvolupament d'operacions sectorials més concretes i alhora al desenvolupament del planejament derivat previst; amb això es justifica la prioritització d'unes operacions per sobre d'altres. A continuació es recullen i es destaquen les principals característiques d'aquelles actuacions que es consideren estratègiques pel desenvolupament de l'Ametlla de Mar.

3.1 Millores ambientals i de sostenibilitat

El POUM presenta algunes característiques que fan que sigui l'alternativa l'escollida en el desenvolupament de l'Ametlla de Mar. Algunes es dedueixen de l'anàlisi efectuat a l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, i altres es deriven de les solucions generals adoptades. Tot seguit s'enumeren:

- Moderat consum de sòl, ja que és l'alternativa que ocupa una menor quantitat de sòl. Es desclassifica una superfície de sòl de 400 ha. així com sectors de la costa. Densifica sectors de densitats d'habitatge baixes i en les noves ordenacions preveu que aquestes siguin més elevades. Contempla tipologia plurifamiliar, així com potencia la primera residència.
- Consideració de la matriu territorial, desclassifica 400 hectàrees de sòl de valor natural i sectors ubicats a primera línia de costa. Les àrees desclassificades tenen un valor natural considerable, mentre que s'ocupen zones sense tan valor. S'opta per concentrar més els creixements i es valoren els riscos ambientals per evitar problemes associats.
- Densifica sectors que presentaven densitats clarament insostenibles de l'ordre de 1 a 5 habitatges per hectàrea. Té en compte mesures per afavorir desplaçaments a peu i en bicicleta i procura millorar les comunicacions entre urbanitzacions. Els nous creixements estaran comunicats amb les zones de serveis i es concentra el desenvolupament al voltant del nucli.
- Preveu un creixement més compacte al voltant del nucli urbà, en àrees sense tan interès natural i molt properes als nuclis actuals, és a dir, en zones que actualment ja presenten afeccions ambientals indirectes motivades per la proximitat.
- S'ajusten les densitats i característiques dels sectors a paràmetres considerats més sostenibles i es preveuen mesures d'ecoeficiència en les noves construccions.
- Planteja diferents solucions que faciliten la mobilitat i pretenen assolir una major sostenibilitat en aquest aspecte.
- S'actualitza el planejament amb tota la normativa sectorial ambiental, contemplant tant les zones protegides com les prescripcions tècniques pertinents a incloure en la normativa urbanística.
- Es restringeixen de manera considerable els usos en les àrees de sòl no urbanitzable no protegides, admetent tots els que permet la normativa només en dos sectors que ocupen un total de 82 hectàrees, aproximadament.
- Es tenen en compte zones definides com a connectors biològics locals o territorials en l'anàlisi ambiental previ.
- Es recupera una zona ambiental d'alt valor per la fauna mediterrània a la zona de Port Olivet, situada a primera línia de mar.
- Es traslladen sostres de primera línia de mar a l'interior per preservació del paisatge a les zones costaneres a les Tres Cales.

3.2 Creació d'un eixample del nucli urbà de La Cala

S'ha definit un sector de creixement residencial de primera residència al nord-oest del nucli de La Cala (PPU 22b1) i un sector encarat cap als serveis (PPU22b2), ambdós ja delimitats en el planejament vigent. En el cas del residencial, les vivendes són majoritàriament plurifamiliars i la densitat d'habitatges per hectàrea és similar a la del nucli (al voltant dels 55 hab/ha), evitant la dispersió permetent així un manteniment eficient.

Es troben situats prop del nucli de la Cala però amb la doble barrera que conformen la línia de ferrocarril i l'autopista. Per la tipologia d'edificació prevista (plurifamiliar amb alguns baixos comercials) crearà un

nucli urbà lligat a l'actual, pel que és del tot necessària una bona connexió entre ambdós nuclis, que es durà a terme mitjançant el desdoblament de la connexió actual (TV-3025) amb un pont paral·lel a l'existent, i convertint en eix principal d'entrada a La Cala el vial que va del barri de l'Estació al mercat de La Cala (vorejant l'aparcament del Galetet).

Aquesta connexió serà de gran importància ja que permetrà connectar tota la zona residencial i d'equipaments del sector de creixement amb el nucli urbà; a més la connexió disposarà de voreres protegides per vianants i carril bici, ambdós segregats de la calçada de vehicles. Per tant els dos nuclis tenen connexió d'itineraris per vianants, bicicletes, vehicles i transport públic, i això permetrà que els residents a l'exemple tinguin capacitat d'arribar al centre urbà sense necessitat d'utilitzar exclusivament el vehicle privat. Les despeses addicionals d'urbanització es financen amb l'ajust de la densitat.

El sector 22b2, queda separat del sector 22b1 per la carretera TV-3025; precisament aquesta carretera és el nexa d'unió més important del sector amb el nucli urbà. La proximitat amb el sector 22b1 fa que els itineraris per a vianants, bicicletes i transport públic es connectin i donin continuïtat amb el nucli urbà de La Cala. La xarxa per vehicles quedarà totalment coberta amb el desdoblament de la carretera TV-3025 que dona sortida cap al nucli urbà, l'autopista i la carretera N-340. Per tal de garantir la seguretat dels desplaçaments a peu i amb bicicleta s'adequarà la secció de la carretera TV-3025, dotant-la de voreres protegides dels vehicles i carril bici segregat també per el costat del 22b2.

3.3 Desdoblament de la carretera N-340 per la N-340a

L'actual traça de la carretera N-340 es transformarà en una carretera local que ha de servir de connector entre el nucli urbà de La Cala i les diverses urbanitzacions del municipi. El seu futur desdoblament en via de gran capacitat, autovia A-7, es durà a terme per l'antiga traça, la N-340a, de manera que transcorrerà allunyada del nucli urbà i les urbanitzacions. Aquesta mesura està consensuada pels municipis de les Terres de l'Ebre i l'acord entre els partits CiU, PSC, ERC, PP i ICV, i es plasma amb la presentació de l'estudi de traçat i d'impacte ambiental on es reflecteix que el traçat segueix la N-340a.

Les millores que es plantegen per a l'actual traçat de la N-340 que va d'El Perelló a L'Almadrava aniran enfocades a la mobilitat municipal per tal de disminuir els problemes de disgregació dels nuclis existents i futurs del municipi. És per això que s'adapta el tram que transcorre des del sector industrial fins als sectors de Tres Cales i Sant Jordi com a principal connector municipal en el qual es prioritzen els desplaçaments a peu, bicicleta i transport públic.

Aquesta transformació beneficiarà la connexió entre els nuclis del nord del municipi, els més desenvolupats, amb el nucli urbà de La Cala i els sectors de creixement que preveu aquest POUM, tan el de l'exemple com l'industrial, fomentant la cohesió del municipi, a més d'obtenir una mobilitat més sostenible en el global de la població. A la vegada, es pretén evitar la barrera de mobilitat interna que representa aquesta carretera per a algunes urbanitzacions.

El Ministerio de Fomento ja ha dut a terme l'exposició pública de l'Estudi Informatiu i l'Estudi d'Impacte ambiental de la proposta de traçat seguint la carretera N-340a de l'interior.

3.4 Vial Costaner i Variant de La Cala

El POUM projecta la creació d'un vial costaner que ajudi a la comunicació dels diferents nuclis del municipi que es troben a primera línia de mar sense necessitat d'anar a buscar les infraestructures que creuen el municipi per l'interior, millorant la mobilitat de tot el municipi.

Aquest vial anirà des de La Cala, al sud, fins a Sant Jordi d'Alfama i Castell de Sant Jordi al nord. Per evitar que s'incrementi el trànsit de pas al nucli de La Cala, que no té una mobilitat fàcil degut al traçat complex i sinuós dels carrers que provoca la topografia existent, es durà a terme una variant que permeti fer la circumval·lació de La Cala.

La variant, que passarà paral·lela a l'autopista AP-7 pel costat muntanya, permetrà també ordenar les connexions amb les infraestructures de la xarxa principal com l'autopista AP-7 i el ferrocarril.

Aquesta variant es compon de tres trams: la Variant Sud, entre Ribes Altes i el sector 22b1, el tram central corresponent al pas pels sectors 22b1 i 22b2, i la Variant Nord entre el sector 22b2 i la zona de Pixavaques.

En primer lloc, i degut a la prioritat de desenvolupament dels sectors 22b1 i 22b2 que s'indica al pla d'etapes, es desenvoluparà el tram central. Aquests sectors seran els encarregats d'efectuar el desdoblament de la carretera TV-3025 per absorbir els desplaçaments generats i evitar el previsible

col·lapse de la comunicació amb el nucli de La Cala tal i com s'indica a l'avaluació de la mobilitat generada.

Aquest col·lapse no es preveu que es produeixi fins al desenvolupament del sòl residencial SND Ampliació 22b1. A aquests efectes, el desenvolupament d'aquest sector s'ha vinculat a l'execució de la resta de trams de la variant (Variant Sud i Variant Nord) que permetran l'accés directe a les zones Nord i Sud de la Cala sense sobrecarregar els vials interiors de La Cala.

La mínima delimitació del SND Ampliació 22b1 anirà condicionada a l'execució de com a mínim una d'aquestes infraestructures de comunicació noves, essent la prioritat d'execució Variant Sud pel fet que millora les comunicacions amb tots els sectors del sud de La Cala i a la vegada les del Port pesquer, amb la reducció de pas de vehicles pesants pel casc urbà de La Cala que això suposa.

Els sectors al sud de La Cala tenen, degut a la trama de vials del nucli de La Cala per on es veuen obligats a passar, una comunicació més deficient amb la resta de municipi i amb les infraestructures de comunicació d'àmbit supramunicipal.

3.5 Aparcaments i parc públic al nucli urbà de La Cala

Actualment el nucli urbà de La Cala no té cabuda per molts dels desplaçaments amb vehicle que es realitzen cap a ell, i fins i tot té un dèficit per cobrir les necessitats de la població resident al nucli urbà. A tals efectes ja s'ha executat, a l'entrada del poble, l'arranjament d'un espai anomenat aparcament de Galetet que permet l'estacionament de vehicles abans de l'entrada al nucli de La Cala, reduint l'impacte del trànsit al casc urbà. Aquesta zona, tot i no estar estrictament al casc urbà, queda molt propera al mercat, punt de destí de molts trajectes provinents de les urbanitzacions del municipi.

Dins del que és estrictament el nucli urbà ja s'han iniciat els estudis d'execució del que s'anomena Pàrking Central de l'Ametlla, que estarà situat a l'illa de les escoles velles. Aquest aparcament constarà d'entre 230 i 345 places d'aparcament en els seus 2.750 m2, depenent de les plantes que tingui (dues o tres). Aquesta infraestructura pot pal·liar part del dèficit actual, però no pot cobrir la demanda futura amb el creixement previst a tot el municipi tenint en compte el factor de nucli comercial que exerceix el nucli de La Cala respecte les urbanitzacions del municipi.

Així doncs, es considera necessària la construcció d'un aparcament soterrat a la zona de Bon Repòs, amb una cabuda mínima per a 600 vehicles distribuïts en dues plantes. Amb aquesta infraestructura es podria absorbir gran part del creixement de mobilitat generada pel creixement poblacional. Tant aquest aparcament com el Pàrking Central de l'Ametlla s'executarien via concessió de servei públic.

3.6 Protecció de zones no urbanitzables

S'han introduït categories de sòl no urbanitzable de protecció per les àrees que determina el planejament sectorial que s'han de protegir, per tal de reduir el risc de transformació d'aquestes zones.

Certs usos que permet la normativa sectorial i urbanística vigent en SNU tals com càmpings, turisme rural, golf, pitch and putt... , només es permetrà que es desenvolupin en l'antic sector G2 i la part més propera a Tres Cales i Sant Jordi Bosc de l'antic sector G1. La resta de SNU del terme és molt més restrictiu en aquest sentit i amb aquestes activitats, tal com es pot comprovar en la normativa. Aquests usos també es permeten en sectors molt petits al llarg de la N-340, que contenen certes edificacions i serveis però no estan regularitzats.

Classificació dels sectors que en el PGOU vigent són de sòl urbanitzable cap a sòl no urbanitzable: les àrees G-1, G-2 i G-3, nova ametlla i l'estany (seguint la normativa del PDUSC I i II).

Dins dels equiptaments o serveis tècnics previstos, es contempla l'opció d'una deixalleria municipal.

3.7 Modernització del circuit de Calafat

El desenvolupament urbanístic dels sectors de segona residència a l'Ametlla de Mar, ha suposat la creació d'una important oferta de vivendes en les proximitats del circuit de Calafat. Aquest creixement porta inherent un dinamisme i potencial a la zona, que planteja la necessitat d'adequar els nous desenvolupaments de les activitats existents.

El sector N, en sòl urbanitzable no delimitat, configura el sector de serveis del circuit de Calafat. El desenvolupament d'aquest sector possibilitarà la configuració d'un complex orientat al món del motor amb una oferta d'oci complementària. A la vegada es fa imprescindible la millora de les instal·lacions del circuit actual, per tal d'adaptar-lo a les especificacions tècniques actuals.

Una premissa bàsica del desenvolupament d'aquest sector és la urbanització respectuosa amb les condicions naturals de la zona, minimitzant l'impacte sobre l'entorn i cuidant el disseny urbà i paisatgístic.

Així doncs, a banda de modernitzar les instal·lacions del circuit de Calafat i el seu entorn, al SND N - Auxiliar circuit de Calafat és previst de desenvolupar-hi les infraestructures i serveis, mentre que el SND K2 ha de permetre la dotació hotelera i comercial vinculada a aquest centre d'oci i lleure.

3.8 Sistemes urbanístics vinculats a sectors o polígons

L'article 35 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, regula la inclusió o vinculació de sistemes urbanístics en sectors o polígons d'actuació. En el present POUM, s'han relacionat algunes infraestructures i obres necessàries pel municipi amb els sectors de planejament, com a sistemes exteriors vinculats al sector o polígon. La finalitat és que aquells dèficits urbanístics històrics del municipi quedin degudament resolts, a banda, naturalment, de disposar aquelles infraestructures necessàries per tal de garantir un creixement sostenible.

En la taula 27, dins l'apartat d'avaluació econòmico-financera, que també forma part integrant del PAUM, es resumeixen els imports corresponents a les infraestructures comunes, és a dir aquelles que s'assumeixen entre diversos sectors o polígons, i aquelles particulars de cada sector o polígon. Seguint aquesta diferenciació, s'enumeren a continuació:

- Infraestructures comunes:
 - o Transformació de l'actual carretera N-340 en la Carretera de Costa.
 - o Vial costaner entre La Cala i els nuclis del nord del municipi.
- Infraestructures particulars:
 - o Rotonda d'accés al sector PPU 21.
 - o Mitjana i desdoblament
 - o Variant Sud del nucli de La Cala.
 - o Variant Nord del nucli de La Cala
 - o Xarxa de drenatge d'aigües pluvials del sector 22b1.
 - o Accés principal als sectors 22b1 i 22b2 des de La Cala desdoblant la TV-3025.

Als plànols d'ordenació del POUM es grafien cadascuna de les parts dels sistemes urbanístics vinculats a cada sector o polígon.

3.9 Pla local de l'habitatge i Oficina local d'habitatge

El principal objectiu del present document és engegar durant el primer quadrienni de desplegament del POUM, un procés que permeti a l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar, mitjançant la redacció d'un Pla local d'habitatge (PLH) i la creació de la corresponent Oficina local d'habitatge (OLH) projectar i dotar de continuïtat i coherència una política efectiva d'habitatge, amb la finalitat última que els ciutadans i ciutadanes puguin accedir-ne a un de digne i assequible.

El PLH tindrà per objecte definir el programa d'actuació de l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar en matèria d'habitatge a curt i mitjà termini, a través d'un instrument de caràcter tècnic que reculli la determinació de la política municipal en aquest àmbit, la seva articulació a través de programes d'actuació i la concreció de les mesures previstes en el moment de la seva elaboració. Definirà les estratègies i concretarà les actuacions a promoure o desenvolupar des del govern local en relació amb el sòl i el sostre residencial, existent o de nova creació, per un període d'entre quatre i sis anys, amb l'objecte de fomentar l'assoliment del dret dels ciutadans i ciutadanes a gaudir d'un habitatge digne en condicions assequibles. També ha de servir com a instrument de concertació amb la resta d'administracions públiques, adaptant aquesta cooperació al perfil dels usuaris (joves, gent gran, altres col·lectius específics) i a la naturalesa, tipologia i règim de tinença dels habitatges que determinin les característiques i les necessitats pròpies de l'Ametlla de Mar i el sistema territorial d'habitatge on es circumscriu.

Les disposicions legals aprovades darrerament posen èmfasi en aquesta nova orientació, multiplicant i diversificant tota mena d'iniciatives referides a l'accés a l'habitatge, la gestió del parc públic, la rehabilitació, la intermediació, etc. Un bon exemple és l'actual projecte de Llei per a l'accés a l'habitatge, on en el seu article 20 es regulen els plans locals d'habitatge.

Per tant, la implantació dels anomenats "serveis d'habitatge" tenen per objecte posar a l'abast del ciutadà totes aquestes iniciatives, amb l'objecte d'informar, centralitzar, i gestionar la prestació d'aquests serveis.

4 Delimitació de les actuacions

Les actuacions que es generen per l'aplicació del present POUM i que comporten inversió urbanística són les següents:

- Polígons en sòl urbà. (PAU)
- Plans de Millora en sòl urbà.(PMU)
- Sectors en sòl urbanitzable (PPU)
- Sòls urbanitzables no delimitats (SND)
- Sistemes urbanístics vinculats a sectors o polígons d'actuació (infraestructures i serveis tècnics exteriors als sectors que estan vinculats)

Tots ells estan reflectits en els plànols d'ordenació del POUM. Donades les característiques de cada actuació s'estableixen les previsions temporals de desenvolupament en cada cas. Corre a càrrec dels propietaris la realització de les inversions, les cessions dels espais públics, i la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic a l'Ajuntament excepte en els polígons d'actuació en sòl urbà consolidat.

4.1 Polígons d'Actuació Urbanística i Plans de Millora Urbana

El POUM estableix un total de 6 polígons d'actuació i 4 plans de millora en el total de la superfície del municipi. Els Polígons d'Actuació tenen, en tots els casos, ús residencial. L'altre Pla de Millora té ús no residencial. Les característiques principals de cadascun es resumeixen en les taules següents:

Taula 4: Polígons d'actuació urbanística i Plans de millora en sòl urbà consolidat. Ús residencial.

Polígons d'actuació i Plans de millora en SUC		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre total (m ²)	Sostre resid. (m ²)	Hab. totals
PAU	ROQUES DAURADES	Residencial	52.615	41,0%	59,0%	0,55	28.929	28.529	288
PMU	SANT JORDI D'ALFAMA	Residencial	190.342	26,4%	73,6%	0,29	56.069	56.069	108
PMU	ROQUES DAURADES	Residencial	153.949	32,6%	67,4%	0,20	30.133	22.679	92
PMU	CALAFAT	Residencial	975.513	35,1%	64,9%	0,41	404.434	391.556	1.927
TOTAL			1.372.419				519.565	498.833	2.415

Font: elaboració pròpia

Taula 5 Polígons d'actuació urbanística en sòl urbà no consolidat. Ús residencial.

Polígons en SNC Residencials		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre total (m ²)	Sostre resid. (m ²)	Hab. totals
PAU	TRES CALES 1º FASE	Residencial	74.912	17,0%	83,0%	0,51	38.205	38.205	320
PAU	RIBES ALTES	Residencial	6.398	92,7%	7,3%	0,25	1.600	1.600	7
PAU	CARRER MEDITERRANI	Residencial	221	26,3%	73,7%	2,20	486	486	5
PAU	SANT JORDI D'ALFAMA	Residencial	43.873	26,6%	73,4%	0,14	6.200	6.200	31
PAU	CALAFAT	Residencial	14.646	15,1%	84,9%	0,22	3.214	3.214	26
TOTAL			140.050				49.449	49.449	390

Font: elaboració pròpia

Taula 6: Plans de Millora Urbana en sòl urbà no consolidat. Ús residencial.

Plans de Millora en SNC Residencials		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre total (m ²)	Sostre resid. (m ²)	Hab. totals
PMU	BON REPÒS	Residencial	39.959	52,0%	48,0%	0,85	33.965	31.567	333
TOTAL			39.959				33.965	31.567	333

Font: elaboració pròpia

Taula 7: Plans de Millora Urbana. Ús no residencial.

Plans de Millora en SNC No Residencials		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre total (m ²)
PMU	ESCOLES VELLES	Terciari o altres	2.604	60,0%	40,0%	0,40	1.042
TOTAL			2.604				1.042

Font: elaboració pròpia

4.2 Sectors de Sòl Urbanitzable

El POUM estableix un total de 11 sectors de sòl urbanitzable, dels quals 7 tenen ús residencial. La resta tenen tots ells diferents usos, distribuïnt-se en terciari, lleure, comercial/hoteler i industrial. Les característiques principals dels polígons d'actuació i dels plans de millora es resumeix en les taules següents:

Taula 8: Sectors de sòl urbanitzable. Ús residencial.

Sectors Residencials		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Hab. totals	Sostre Total (m ²)	Sostre resid. (m ²)
PPU	22B1	Residencial	303.251	60,00%	40,00%	0,68	1.668	206.211	188.016
PPU	F - PIXAVAQUES	Residencial	118.592	37,00%	63,00%	0,45	474	53.366	52.299
PPU	A-TRES CALES 2ª FASE	Residencial	1.526.616	55,50%	44,50%	0,24	2.747	366.388	306.438
PPU	O - SANT JORDI GOLF	Residencial	263.098	25,70%	74,30%	0,17	151	45.253	33.253
PPU	K1	Residencial	787.952	50,60%	49,40%	0,23	1.234	183.700	169.200
PPU	B - SANT JORDI BOSC	Residencial	1.556.963	25,00%	75,00%	0,16	574	250.671	244.956
PPU	J - CASTELL SANT JORDI	Residencial	85.400	84,60%	15,40%	0,2	43	16.829	7.842
TOTAL			4.641.872				6.891	1.122.418	1.002.004

Font: elaboració pròpia

Taula 9: Sectors de sòl urbanitzable. Ús no residencial

Sectors No Residencials		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre Total (m ²)
PPU	22B2	Terciari	58.438	30,0%	70,0%	0,75	43.828,5
PPU	LLEURE	Lleure	25.573	25,0%	75,0%	0,62	15.855,3
PPU	AMPLIACIÓ 22B2	Comercial i hoteler	84.739	35,0%	65,0%	0,75	63.554,3
PPU	21	Industrial	265.996	32,0%	68,0%	0,80	213.026,0
TOTAL			434.746				336.264,0

Font: elaboració pròpia

4.3 Sòls urbanitzables No Delimitats

El POUM estableix un total de 3 sòls urbanitzables no delimitats, tots ells amb usos diferents. Trobem un àmbit no delimitat d'ús residencial vinculat a la zona d'eixamples de La Cala, un àmbit d'ús hoteler vinculat a la zona costanera nord del municipi, i un àmbit destinat a serveis vinculat al circuit de Calafat. Les característiques principals d'aquests àmbits es resumeixen en les taules següents:

Taula 10: Àmbits de sòl urbanitzable no delimitat. Ús residencial.

Àmbits de Sòl No Delimitat Residencial		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Hab. totals	Sostre Total (m ²)	Sostre resid. (m ²)	Densitat hab./ha.
SND	AMPLIACIÓ 22B1	Residencial	391.267	60,0%	40,0%	0,75	2.348	293.450	264.105	60,0
TOTAL			391.267				2.348	293.450	264.105	

Font: elaboració pròpia

Taula 11: Àmbits de sòl urbanitzable no delimitat. Ús no residencial.

Àmbits de Sòl No Delimitat No Residencial		Ús	Superfície (m ²)	% Sòl públic	% Sòl privat	Edif. bruta (m ² st/m ² sòl)	Sostre Total
SND	K2	Hoteler	87.791	30,0%	70,0%	0,12	10.535
SND	N - AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	Serveis	535.577	25,0%	75,0%	0,12	64.269
TOTAL			623.368				74.804

Font: elaboració pròpia

5 Calendari d'execució i sistemes de gestió

5.1 Terminis d'execució

El POUM de l'Ametlla de Mar es desenvolupa a través de polígons i sectors de planejament derivat. La participació de la iniciativa privada serà clau a l'hora de desenvolupar aquest planejament derivat, tot i així, en la gestió del POUM, l'Ajuntament tindrà mecanismes per impulsar el desenvolupament d'aquells polígons o sectors que inclouen actuacions estratègiques per a implementar els objectius i directrius del POUM. El mateix POUM precisa que el sistema d'actuació serà de reparcel·lació per cooperació, amb la intenció que l'Ajuntament pugui jugar un paper motor en la seva gestió.

Es preveu el desenvolupament del POUM en 4 quadriennis. En termes de calendari d'execució, el POUM distingeix aquells sectors de planejament derivat que caldria desenvolupar durant els primers quadriennis de desplegament del POUM per tal de garantir l'assoliment dels seus objectius. Aquest planejament derivat de desenvolupament prioritari ha estat seleccionat i agrupat en funció de les grans línies d'actuació del POUM.

Durant els dos primers quadriennis, 2008-2016, es programen aquelles actuacions que es consideren imprescindibles per dur a terme el procés de consolidació del sòl urbà, millora i integració territorial del municipi, desenvolupament del nucli de primera residència i assoliment d'una mobilitat més sostenible.

També es centren, les accions del Programa, en el plantejament i l'inici d'aquelles actuacions estratègiques que tenen un major grau de dificultat intrínseca en el seu procés de desenvolupament i tenen, forçosament, uns horitzons de realització més llargs. Es tracta, per tant, de començar a impulsar-les des dels primers moments de la vigència del nou Pla per tal de poder assolir la seva realització en uns terminis que no resultin excessivament allunyats de les necessitats i les expectatives que es plantegen entorn a la seva execució.

No es pot oblidar atendre el desenvolupament d'aquells sectors en què el planejament ha previst l'obtenció del sòl necessari per tal que la ciutat pugui afrontar la localització dels equipaments comunitaris públics.

El planejament derivat que desenvoluparà el POUM, tal i com s'ha descrit en el capítol anterior, conté:

- En sòl urbà:
 - o 6 polígons d'actuació urbanística
 - o 4 plans de millora urbana
- En sòl urbanitzable delimitat:
 - o 11 plans parcials urbanístics
- En sòl urbanitzable no delimitat:
 - o 3 àmbits de sòl urbanitzable no delimitat

Els terminis s'han ampliat respecte l'aprovació inicial i provisional d'aquest POUM per adaptar-los millor a la crisi financera actual que està afectant molt les promocions urbanístiques a tot l'estat i que previsiblement provocarà un retard en l'inici de desenvolupament dels diferents polígons i sectors.

La programació i els terminis d'execució dels polígons d'actuació urbanística i dels plans de millora urbana es sintetitza en les taules següents:

Taula 12: Esquema de la programació dels polígons d'actuació. Sòl urbà.

Polígon d'actuació	Terminis màxims d'urbanització i d'edificació			
	1r quadrienni	2n quadrienni	3r quadrienni	4t quadrienni
PAU Tres Cales 1 ^a fase				
PAU Ribes Altes				
PAU C/ Mediterrani				
PAU Roques Daurades				
PAU Sant Jordi d'Alfama				
PAU Calafat				

	Termini màxim d'urbanització
	Termini màxim d'edificació

Taula 12: Esquema de la programació dels plans de millora urbana. Sòl urbà.

Pla de millora urbana	Termini màxim d'urbanització			
	1r quadrienni	2n quadrienni	3r quadrienni	4t quadrienni
PMU Sant Jordi d'Alfama				
PMU Roques Daurades				
PMU Calafat				
PMU Escoles Velles				

	Termini màxim d'urbanització
--	------------------------------

Taula 14: Esquema de la programació dels sectors de planejament. Sòl urbanitzable delimitat.

Sector de planejament	Termini màxim d'urbanització			
	1r quadrienni	2n quadrienni	3r quadrienni	4t quadrienni
PPU 22b1				
PPU F - Pixavaques				
PPU A - Tres Cales 2ª fase				
PPU O - Sant Jordi Golf				
PPU K1				
PPU B - Sant Jordi Bosc				
PPU J - Castell de Sant Jordi				
PPU 22b2				
PPU Lleure				
PPU Ampliació 22b2				
PPU 21				

La superació dels terminis màxims establerts per a la urbanització i per a l'edificació permetrà aplicar les disposicions legalment establertes quan concorrin aquestes circumstàncies.

5.2 Pla d'etapes

Els diferents polígons i sectors contemplats en aquest PAUM tenen diferents previsions d'execució pel que fa al seu inici. A continuació s'esmenta una relació d'ordre on es prioritzen els sectors i polígons que o bé poden aportar una major cobertura de les necessitats immediates del municipi de l'Ametlla de Mar, o bé permeten dur a terme millores puntuals en zones que necessiten una intervenció el més aviat possible.

Aquesta relació és indicativa excepte en els casos on s'especifica clarament que el desenvolupament del sector està condicionat al previ desenvolupament d'un altre. Per la resta, l'ordre descrit és només indicatiu de les previsions de desplegament del POUM permetent-se la seva alteració per raons d'interès públic.

Els sectors que cal iniciar en primer lloc són el PPU 22b1 i el PPU A – Tres Cales 2ª Fase en quant a l'ús residencial, el PPU 21 en referència a l'ús industrial, i el PPU 22b2 pel que fa a l'ús terciari.

El PPU 22b1 és de gran importància per l'estructura general del municipi de l'Ametlla, ja que representa la construcció d'un eixample per on podrà créixer La Cala i cobrirà necessitats d'habitatge (generació d'un gran nombre d'habitatges protegits tant de règim general com de preu concertat) i de comunicacions del municipi (desdoblament de la única via de comunicació de La Cala amb l'interior i millora dels enllaços existents). Aquesta actuació la durà a terme conjuntament amb el PPU 22b2, pel que el desenvolupament d'aquest caldrà dur-lo a terme també de forma prioritària.

El PPU A – Tres Cales 2ª Fase permetrà ordenar un espai molt gran del municipi, un actiu que actualment es troba

El PPU 21 representa la creació d'una important superfície industrial molt ben comunicada, situada a l'enllaç de la N-340 amb la TV-3025, que permetrà dotar el municipi d'un polígon modern que ha de servir per atreure indústries cap al municipi.

A més d'aquests sectors, També és important executar el més aviat possible el polígon PMU Escoles Velles, ja que constituirà una dotació de serveis important pel nucli de La Cala.

Un altre factor a tenir molt present a l'Ametlla de Mar és l'existència de diverses àrees edificades que no han acabat el procés d'urbanització o l'estat d'aquest és deficient. S'ha contemplat l'inici de la regularització d'aquestes urbanitzacions prioritzant les que es troben situades més a prop del nucli de La Cala.

Així doncs, en segon lloc es preveu l'execució dels polígons PMU Roques Daurades i PAU Roques Daurades, PAU Ribes Altes i PAU Carrer Mediterrani.

En tercer lloc es preveu l'inici del PAU Tres Cales 1ª Fase.

A continuació caldria iniciar la resta de polígons relacionats amb la ordenació de diverses urbanitzacions del municipi (PMU Calafat i PAU Calafat, PMU Sant Jordi d'Alfama i PAU Sant Jordi d'Alfama) així com altres sectors que estan en fase de tramitació: PPU O – Sant Jordi Golf, PPU J – Castell de Sant Jordi, PPU K1, tots ells de tipus residencial allunyats del nucli urbà.

L'últim sector delimitat proper a La Cala que es preveu que s'iniciï és el PPU F- Pixavaques, vinculat a la finalització prèvia dels sectors 22b1 i 22b2 ja que la seva funció és la de ser un segon eixample que permeti el creixement del nucli urbà posterior al 22b1.

Finalment es preveu que els últims sectors delimitats a executar-se siguin el PPU B – Sant Jordi Bosc, sector residencial de baixa densitat, el PPU Lleure, sector destinat a l'oci i altres usos mixtes, i el PPU Ampliació 22b2 que es destina a comercial i hotelier i ha de servir per cobrir les possibles necessitats d'aquests sectors després del sector 22b2.

Posteriorment, es preveu que es puguin dur a terme les delimitacions dels àmbits SND K2, SND N – Auxiliar circuit de Calafat, i SND Ampliació 22b1. Aquest darrer estarà expressament vinculat al previ desenvolupament del sector 22b1 ja que tant la xarxa viària interna com els serveis públics aniran lligats a aquest sector.

5.3 Sistemes de gestió

Pel que fa als sistemes de gestió a emprar, tots es regiran pel sistema de reparcel·lació en modalitat de cooperació, tan pel que fa a polígons i plans de millora en sòl urbà com pel que fa a sectors en sòl urbanitzable i àmbits de sòl no delimitat.

6 Avaluació econòmica i financera

Totes les operacions incloses en aquest PAUM formen part de l'Avaluació econòmica i financera del POUM i per tant estan comptabilitzades, incloses i amb un finançament dins les possibilitats del municipi de l'Ametlla de Mar.

La delimitació de sectors i polígons urbanístics té com a finalitat facilitar les transformacions urbanes proposades pel POUM, per tant, la seva conveniència cal situar-la en la idoneïtat per a complir amb els objectius que proposa el POUM. A més, el Decret Legislatiu 1/2005, estableix que els sectors i polígons han de complir un seguit de criteris tècnics i també criteris econòmics, en el sentit que han de ser sostenibles i viables econòmicament.

La transformació del territori genera unes càrregues i uns beneficis que han de ser equilibrats de manera que no es pot obligar a emprendre operacions de transformació urbanística generadora de pèrdues econòmiques netes. Amb l'entrada en vigor del Decret Legislatiu 1/2005, els beneficis urbanístics de la transformació urbana es veuen minvats ja que part de l'aprofitament urbanístic, cal cedir-lo gratuïtament a l'Ajuntament i part del sostre residencial de nova creació, s'ha de destinar a habitatges de protecció pública.

Des del punt de vista de les càrregues o costos de transformació urbana, l'entrada en vigor del Decret Legislatiu 1/2005 va implicar assumir costos com els del real·lotjament de famílies afectades o els de les infraestructures de transport que, amb anterioritat, s'externalitzaven i constituïen el que es coneix com costos socials del desenvolupament urbanístic.

Tots aquests aspectes posen de manifest que el benefici "privat" de la transformació urbana minva, que els costos incrementen i que les garanties per promoure les operacions de transformació són més sòlides.

Establert el nou marc legal, cal apuntar que un contingent important dels habitatges de nova construcció estan subjectes a règim de protecció pública i que el valor econòmic del sòl serà aquell que sigui compatible amb aquest nou marc de regulació de l'aprofitament urbanístic.

D'altra banda, el sòl, com a bé escàs, ha de ser utilitzat amb criteris, d'economia, eficàcia i eficiència, i amb la voluntat de que les generacions futures puguin gaudir del municipi de l'Ametlla de Mar.

Sota aquest principi de sostenibilitat, el POUM aposta per una transformació urbana que, respectant la diversitat dels teixits urbans, permeti generar el major nombre d'habitatges per unitat de sòl i alhora preservar al màxim els espais lliures d'edificació. En aquesta direcció, els sectors i polígons del POUM són limitats i incorporen una densitat d'habitatge per hectàrea superior a l'actual, en els sòls urbanitzables. Aquests criteris de sostenibilitat aconsellen apostar per un creixement contingut i la concentració dels creixements en pocs àmbits que aportin un bon rendiment en termes urbanístics i socials.

6.1 Memòria d'avaluació econòmica

En aquest punt es representen i justifiquen totes les previsions d'inversions en noves infraestructures i el repartiment de costos que se'n deriven entre els àmbits i sectors de creixement.

Les previsions de creixement del municipi de l'Ametlla de Mar fan necessàries la realització d'una sèrie d'obres a nivell municipal per tal de satisfer les futures necessitats en mobilitat, sanejament, xarxes d'abastament. El POUM proposa la realització de les següents obres per tal de garantir una bona qualitat de vida dels habitants de l'Ametlla de Mar i cobrir les futures necessitats del municipi.

A continuació s'inclou la descripció de les infraestructures a avaluar.

6.1.1 Infraestructures de transport

Les infraestructures aquí descrites són les necessàries per a la creació dels eixos de comunicació previstos per a una bona mobilitat municipal, la necessitat dels quals està justificada en l'apartat anterior. Aquest vials, que formaran la xarxa de comunicacions principal dels nuclis del municipi, estan reflectits en els plànols dels sistemes urbanístics vinculats als sectors o polígons d'actuació.

El plànol d'ordenació del POUM on es grafien tots els sistemes urbanístics vinculats als sectors o polígons d'actuació és el número 0.8, i és al que fan referència els números que acompanyen les descripcions de les infraestructures que hi ha a continuació.

6.1.1.1 Transformació de l'actual N-340 des de Calafat fins als sectors industrial i lleure

Tal i com s'ha explicat a l'estudi de mobilitat generada, el traçat de l'autovia que deriva del desdoblament de la N-340 té una gran influència sobre el municipi, ja que és gràcies a seguir la traça de la N-340a (antiga nacional que passa pel nord del municipi) que l'actual traçat es transformarà en una carretera de costa.

El tram de nacional N-340 que es veuria afectat per la remodelació (sistemes urbanístics vinculats O1 a O6) és de 6 km i conté 4 enllaços tipus rotonda amb dos carrils de 4 m de calçada anular.

Iniciant el recorregut des de Calafat, al nord del terme municipal, trobem una primera rotonda que substituirà el doble enllaç en T existent. L'emplaçament serà el mateix que per l'enllaç actual però es podrà mantenir el pas elevat de l'enllaç actual. Tot i que no augmentaran les possibilitats de gir dels vehicles respecte l'enllaç actual (permet tots els girs), s'aconseguirà tant la reducció efectiva de velocitat a l'entrada del tram com que els vianants i ciclistes puguin creuar a nivell, sense necessitat d'enfilarse pel pas sobreelevat actual, resultant-ne itineraris més planers.

Continuarà un tram de remodelació que transcorre en terreny molt planer, de manera que com a obres puntuals requerirà l'ampliació de les obres de drenatge dels dues lleres innominades que trobem abans del Torrent de Cala Llisès, on es farà també l'ampliació però les obres tindran una mica més d'envergadura. En els tres casos es portarà a terme prolongant la longitud de les obres de pas aigües amunt i aigües avall de la calçada actual de la nacional.

Després d'aquest torrent de major envergadura la geomorfologia torna a ser com la de l'inici de tram, amb un parell de torrents de poca entitat que es salvaran amb facilitat ampliant les obres de pas existents, mentre que la resta consistirà en augmentar l'explanació actual en terreny planer.

El segon enllaç consistirà també en una rotonda que substituirà l'actual creuament d'accés a St. Jordi d'Alfama, augmentant la seguretat dels girs actuals de forma important. Es durà a terme aprofitant l'explanació de l'enllaç existent ja que s'ha previst de diàmetre menor que l'anterior.

A continuació trobem el pas sobre el Torrent de Sant Jordi, un dels més importants al llarg de tot el recorregut. La plataforma actual és de 16m, pel que s'aprofitarà aquesta per a la calçada futura (14m d'ample). Es planteja ampliar en ambdues bandes per a les voreres mitjançant pòrtics independents, separats de la calçada, tipus passarel·les per a vianants adossades a la calçada central.

Fins a l'enllaç de Tres Cales 2a Fase no trobem cap altra estructura a destacar, essent el relleu planer i suau com anteriorment i consistent, les obres, en l'ampliació de la calçada existent i l'execució de les voreres per a vianants i bicicletes. Aquí es construirà la tercera rotonda, semblant a la segona, que permetrà donar accés a tot el sector, aconseguint tots els girs per a vehicles, reduint la velocitat de la via i possibilitant un creuament segur per a vianants i bicicletes.

Després de l'enllaç caldrà fer l'ampliació de l'obra de drenatge del Torrent de Cala Forn amb la tipologia usada en els dos primers torrents descrits. La resta de tram de Tres Cales és molt planer i sense elements a destacar fins que arribem al Torrent del Pi, el més important de tot el tram de remodelació de la carretera. Per a l'ampliació d'aquest torrent s'ha pensat en la mateixa solució usada en el Torrent de Sant Jordi i descrita anteriorment.

El següent enllaç, al que s'arriba havent de prolongar diverses obres de drenatge existents, és el quart i últim de la millora. Es troba situat a l'enllaç de la TV-3025 amb la N-340, i consisteix en una rotonda de diàmetre considerable, a semblança de la primera. Ha de fer la mateixa funció que s'ha descrit en el cas de la primera rotonda, ja que haurà d'aconseguir una reducció efectiva de la velocitat dels vehicles per tal que no perillin els creuaments a nivell de ciclistes i vianants.

La creació d'aquesta rotonda portarà la supressió del pas superior actual, amb la consegüent eliminació dels ramals actuals d'entrada i sortida de la N-340 i la possibilitat d'esponjar i fer una mica més atractiva la façana del polígon industrial que es vol desenvolupar en el PPU 21.

Després d'aquest enllaç es contempla l'adaptació d'un tram més de carretera, fins a l'accés al sector industrial existent. En aquest tram es farà la transició de la secció actual de la nacional a la secció futura de carretera de costa, a més de permetre l'adaptació del traçat a l'entrada del propi enllaç. Amb aquesta nova secció s'arranjarà el lateral que transcorre davant del sector lleure.

6.1.1.2 Connexió dels sectors PPU 22b1 i PPU 22b2 amb La Cala

Els sectors 22b1 i 22b2, que es desenvolupen seguint la TV-3025 actual cap a l'interior, tenen una tipologia residencial i comercial que genera una important quantitat de desplaçaments nous. A l'estar situats, respecte al nucli de La Cala, al costat oposat de l'autopista i el ferrocarril no es pot realitzar un

creixement regular, amb un bon cosit de vials, sinó que cal crear un únic eix de comunicació que tingui capacitat suficient per absorbir els viatges generats a més dels actuals.

A aquests efectes es proposa el desdoblament de la carretera TV-3025 des de la futura rotonda de l'estació, on es troben els dos ramals provinents de La Cala (el pont i el calaix sota el ferrocarril) fins al final d'aquests sectors.

Començant la descripció de les obres des del pas inferior existent sota el ferrocarril, on només es durà a terme una remodelació de la pavimentació: es reduirà la vorera oest del calaix per tal que inclogui el carril bici. S'ha mantingut la vorera principal de 3m per a vianants a la banda est degut a la presència del poliesportiu, el mercat i el pàrking de Galetet. La connexió entre aquests tres serveis serà la que generarà més desplaçaments a peu.

Un cop passat el calaix, el carril bici es farà creuar cap a la banda oest del vial, fet que permetrà aprofitar la calçada i voreres del vial actual. Aquest creuament es farà utilitzant els elements reductors de velocitat tals com bandes rugoses o passos sobreelevats, sobretot pel carril d'accés a la Cala (que té una forta pendent descendent). El carril bici consistirà en una ampliació de la vorera de ponent del vial, evitant al màxim les afeccions sobre el pàrking del Galetet.

L'alineació seguirà l'actual vial fins a la futura rotonda que es construirà en el creuament amb la TV-3025, a l'alçada del barri de l'estació. En aquest punt es troben les dues vies col·lectores del trànsit sortint de La Cala, i és a partir d'aquí i en direcció a la N-340 on cal dur a terme el desdoblament de la TV-3025. Aquesta rotonda servirà, també, per a substituir l'enllaç actual d'accés al barri de l'estació, que té greus deficiències geomètriques.

La TV-3025 entre la nova Rotonda de l'Estació i la rotonda d'accés a l'autopista AP-7, a l'entrada dels sectors 22b1 i 22b2, es desdoblarà mitjançant l'execució d'un nou pont paral·lel a l'existent i l'ampliació de la rotonda d'accés a l'AP-7 existent (sistema urbanístic vinculat O10). La TV-3025 actual quedarà per als 2 carrils sentit nord (sortida de La Cala), mentre que la nova calçada de l'ampliació tindrà, a més dels 2 carrils sentit sud (entrada a La Cala), una vorera àmplia (de 6m) per a vianants i bicicletes.

La continuació del desdoblament de la TV-3025 al llarg del sector 22b1 és necessària en gran part per l'increment de trànsit generat per aquest sector residencial.

L'actual TV-3025 es mantindrà pel traçat actual i la secció es veurà modificada per la construcció de l'aparcament entre aquesta i el límit del sector 22b2, que s'encarregarà de costejar aquesta obra (sistema urbanístic vinculat O18).

Tot i que la nova plataforma es construirà dins l'àmbit del sector 22b1, tant l'arranjament de la mitjana entre les dues plataformes com una part de les rotondes d'accés al sector 22b1 estaran fora de l'àmbit del sector, essent la mitjana el sistema urbanístic vinculat O16 i les rotondes d'accés els sistemes urbanístics vinculats O9 i O10.

6.1.1.3 Connexions del sector PPU Ampliació 22b2

La carretera TV-3025 és la que comunica el SND 21 i la N-340 amb el nucli urbà, situat a 2,2 km, al llarg dels sectors PPU 22b1, PPU22b2 i PPU ampliació 22b2. Per tal de crear una xarxa real de voreres per a vianants i de carrils bici, aquests sectors incorporaran com a obra imprescindible la construcció de les voreres protegides paral·leles a la calçada principal i que recorreran per l'interior de cadascun d'aquests sectors.

A més de les voreres i el carril bici, aquest sector PPU Ampliació 22b2 haurà de dur a terme el desdoblament de la TV-3025 fins a l'actual N-340. La nova plataforma serà la continuació de l'ampliació duta a terme pel sector 22b1, o sigui per l'oest de la carretera, i es durà a terme dins l'àmbit del sector excepte pel que fa a l'enllaç amb la futura rotonda de la carretera de costa i la mitjana de connexió de les dues plataformes (sistema urbanístic vinculat O8).

Les modificacions que haurà de dur a terme aquest sector inclouran la construcció de l'enllaç de la TV-3025 desdobla amb la futura carretera de costa que apareixerà de modificar l'actual N-340.

6.1.1.4 Connexions de l'àmbit PPU 21

El sector 21 es troba al nord de l'actual N-340, futura carretera de costa. Com ja s'ha explicat en la descripció feta de les obres a realitzar en aquesta carretera, es construirà una gran rotonda en l'encreuament amb la TV-3025. Com a alternativa, i per no supeditar el desenvolupament del sector a la reforma de la N-340 en la que hi ha implicats diversos sectors, es preveu la possibilitat d'executar una rotonda al sud del sector.

Per a l'execució d'aquesta rotonda (sistema urbanístic vinculat O7), que servirà per millorar la connexió de la TV-3025 amb el ramal de la N-340, s'ha traçat dins les zones de domini públic de les dues carreteres, i s'ha obtingut autorització tant a la diputació de Tarragona (TV-3025) com al ministeri de foment (ramal N-340).

6.1.1.5 Variant de La Cala

En una primera instància, i per al desenvolupament dels sectors abans esmentats, les infraestructures municipals cobriran les necessitats de mobilitat generada, millorant especialment pel que fa a les comunicacions del nucli urbà de La Cala.

En cas, però, que es desenvolupi l'àmbit de sòl no delimitat SND Ampliació 22b1, de caire residencial, les infraestructures de comunicació de La Cala amb l'interior descrites abans no seran suficients, de manera que es planteja l'execució d'un nou vial que superi els obstacles que representen l'autopista i el ferrocarril: una variant al nucli de La Cala.

L'augment de desplaçaments cap al nucli urbà (centre històric i de serveis) generats per la mobilitat dels residents en aquest àmbit es compensaran amb l'execució d'aquesta infraestructura.

A aquests efectes, el desenvolupament d'aquest sector s'ha vinculat a l'execució dels dos trams de la variant (Variant Sud i Variant Nord) que, enllaçades pels vials principals dels sectors 22b1 i 22b2, permetran l'accés directe a les zones Nord i Sud de la Cala sense sobrecarregar els vials interiors de La Cala.

La mínima delimitació del SND Ampliació 22b1 anirà condicionada a l'execució de com a mínim una d'aquestes infraestructures de comunicació noves, essent la prioritat d'execució Variant Sud per les raons exposades al capítol 3 del present PAUM.

La variant Sud s'inicia a la zona de Ribes Altes amb una secció de vial de costa que permet l'ús tant per part de bicicletes (gràcies al carril bici que portarà) com per part de vianants (voreres àmplies) i vehicles. En aquesta zona les velocitats seran reduïdes.

A l'alçada de Roques Daurades es construiran els ponts que permetran superar el ferrocarril i l'autopista AP-7, fent-se l'enllaç al costat mar en tipologia de rotonda. A continuació discorre per terrenys rústics fins arribar a enllaçar amb el vial principal del sector 22b1, tot superant la depressió del Torrent del Bon Caponet amb una obra de drenatge tipus calaix o similar.

La variant nord, que s'iniciarà des de la part sud del sector 22b2, serà la que tancarà el circuit al voltant del nucli urbà de La Cala. S'iniciarà a la rotonda d'accés a l'AP-7, continuarà amb un pont sobre el Barranc de Pixavaques, després tindrà dos creuaments a diferent nivell (el primer amb l'autopista AP-7 i el segon amb el ferrocarril) i acabarà al sector Pixavaques, on es connectarà amb el Vial Costaner Nord.

6.1.1.6 Connexions del sector F-Pixavaques

Per a una bona connexió del sector amb La Cala és imprescindible la construcció d'un pont que creui el Barranc de Pixavaques, obra que haurà de contemplar aquest sector quan es defineixi el planejament derivat. Aquest sector tindrà com a eixos principals la Variant Nord i el Vial Costaner Nord.

El pont abans esmentat permetrà la comunicació amb La Cala i serà l'inici del Vial Costaner que comunicarà el sector amb els adjacents tot seguint la costa cap al Nord. El pla parcial que desenvolupi el sector haurà d'estudiar la connexió de la Variant Nord amb aquest i amb el pont de La Cala, que acaba connectant aquest sector amb el Nucli Urbà, efectuant-se dins dels límits del sector amb un sol enllaç on arribin els tres eixos de comunicació.

Pel que fa a l'execució del Vial Costaner Nord fins a Calafató, s'arranjarà el camí existent actualment augmentant-ne la secció per tal de dotar-lo de voreres per a vianants i bicicletes. En aquest tram no es contempla la necessitat d'executar obres singulars remarcables.

També s'encarregarà, aquest sector, de la millora de la connexió amb el cementiri, vial que dotarà de voreres (sistema urbanístic vinculat O19) per a facilitar l'accés als vianants i a les bicicletes. La remodelació del vial s'haurà de fer també en el tram que discorre dins el sector, que és el que connecta amb el Vial Costaner Nord.

6.1.1.7 Connexió dels espais lliures del sector M amb la zona residencial de Tres Cales

El Vial Costaner Nord arriba, provinent de Pixavaques, als espais lliures discontinus del sector M – Artilleria (NR: no regulat), situats al sud del nucli de Tres Cales. Aquí trobem el barranc profund del

Torrent del Pi, que el camí actual creua mitjançant un gual després d'un sinuós descens. Un cop superat el gual, torna a fer un zig-zag ascendent amb pendents considerables i arriba a Tres Cales per l'Avinguda Del Medio.

Per superar aquest barranc es planteja la realització d'un pas elevat mitjançant un calaix de secció hidràulica mínima igual o superior a la que té la obra de fàbrica del ferrocarril, situada 70 m aigües amunt de la nova estructura.

D'aquesta manera es reduirà la longitud de trajecte, millorarà la comoditat i seguretat de conducció, s'evitarà el risc de creuament del gual inundable en cas de fortes avingudes, i s'aconseguirà una rasant plana enlloc del fort desnivell de descens i ascens del gual actual. Aquesta rasant plana és un element imprescindible per al foment de l'ús dels carrils bici plantejats i el passeig per les voreres per part dels vianants.

6.1.1.8 Arranjament dels passos inferiors de l'AP-7

La millora dels passos inferiors de les infraestructures al llarg de tot el municipi que s'ha plantejat a l'estudi de mobilitat hauria de consistir, bàsicament, en una substitució de la pavimentació, la col·locació de diversos elements pacificadors de trànsit (quan comparteixin secció de pas el trànsit de vehicles lents amb bicicletes i vianants), i un enllumenat adequat, sobretot a les boques d'entrada i sortida, que permeti millorar la seguretat en general.

També caldria millorar la senyalització vertical i horitzontal, sobretot la senyalització indicativa de pas inundable quan es tracti d'obres de drenatge del ferrocarril i l'autopista per on passen torrenteres habitualment seques. En el cas de torrents que en pluges intenses puguin experimentar grans crescudes de cabal seria aconsellable desviar els vials i camins existents cap a passos més segurs.

Aquesta proposta ja es planteja pels passos inferiors dels sectors estudiats a "l'Estudi de Mobilitat dels Plans Parcial K1 i O de l'Ametlla de Mar".

6.1.1.9 Estacionament

Està prevista l'execució d'un aparcament sota les escoles velles, que podria ser de dues o tres plantes. Amb la superfície disponible de 2750 m² es calcula que hi hauria unes 115 places per planta, o sigui un màxim de 350 places.

També es preveu l'execució d'un pàrking de dues o tres plantes sota la superfície final d'equipament i zona verda, sota la qual es construirà el pàrquing. Es pretén que s'executin un mínim de 600 places d'aparcament en total, entre públiques i privades, i reurbanitzar la superfície executant un parc públic com a millora i reposició de l'existent.

En quant als futurs creixements, cal indicar que també es preveu que al sector de Pixavaques, es construeixi un aparcament soterrat amb cabuda aproximada per a 500 vehicles, vinculat als equipaments públics del sector. La seva ubicació i capacitat final serà la que determini el pla parcial.

6.1.2 Xarxa bàsica de sanejament i drenatge

En tots els sectors s'haurà d'establir un sistema separatiu que permeti que les aigües pluvials i les aigües residuals es recullin de forma independent.

La orografia de la zona és el primer condicionant a l'hora de realitzar un drenatge superficial, ja que condiciona l'escorrentiu natural del territori i distribueix les aigües en els diferents cursos d'aigua que la travessen formant les diferents conques fluvials.

El terme municipal de l'Ametlla de Mar té muntanyes al nord i al sud. La gran part del terme és una plana, situada al centre, solcada per barrancs que van a parar al mar. Per aquests barrancs transcorren els torrents que recullen les aigües caigudes en l'època de pluges torrencials (estiu, tardor) són en general molt profunds, degut a les característiques geològiques del terreny. En general té un pendent del 2-3%, des del barranc del Torrent del Pi cap al sud, essent un terreny parcel·lat, on la superfície mitja de les parcel·les ronda les 3 Ha.

En tots els sectors de creixement previstos el drenatge superficial s'efectua mitjançant la recollida en embornals i la circulació per col·lectors fins als torrents propers on s'efectua el desguàs. En el cas dels drenatges dels sectors 22b1, 22b2, i 21 cal fer menció perquè requereixen d'alguna infraestructura addicional per fer arribar l'aigua recollida al torrent de destí. Es descriuen a continuació.

6.1.2.1 Drenatge superficial dels sectors PPU 22b1 i PPU 22b2

És en el context de la plana on es troben situats els sectors de creixement 22b1 i 22b2. La urbanització d'aquests es planteja seguint la pendent general del terreny abans descrita pels carrers que transcorren paral·lels a la carretera TV-3025, mentre que en els carrers perpendiculars es planteja una lleugera pendent descendent cap al sud.

El sector es desenvolupa al voltant del barranc de Galetet, que s'haurà de soterrar en el seu pas pel sector. S'haurà de preveure l'execució d'una galeria que absorbeixi el cabal d'aigua d'inundació que aporta la conca del torrent, però degut als problemes que s'originen al nucli de La Cala quan s'esdevenen períodes importants de pluja, es desaiugarà al torrent que desemboca a la cala de Bon Caponet (sistema urbanístic vinculat O17).

D'aquesta manera s'aconsegueix assegurar la canalització de la torrentera dins el sector i descarregar la xarxa de drenatge del nucli urbà de La Cala, on actualment desaigua tota la zona coberta pel sector 22b1. El col·lectors que van cap a La Cala es quedaran només amb l'aportació del vial de connexió principal d'aquests sectors amb La Cala.

Pel que fa a la recollida d'aigües pluvials de la superfície de cadascun dels sectors aquesta s'efectuarà mitjançant embornals que conduiran l'aigua cap als col·lectors. La xarxa de col·lectors desaiugarà per gravetat fins al punt baix, que es situarà prop del barranc de Pixavaques. Abans d'arribar al torrent, caldrà que l'aigua passi per un dipòsit Anti-DSS.

Els dipòsits Anti-DSS serveixen per retenir els sòlids de naturalesa urbana que l'aigua ha arrossegat, de manera que es millora la qualitat de les aigües abocades al torrent i, d'aquesta manera, la qualitat de les platges aigües avall. Aquests dipòsits també contribueixen en la laminació de les grans avingudes (en major o menor mesura depenent de la seva capacitat), podent controlar en part els cabals abocats al Torrent de Pixavaques. Una altra virtut d'aquests dipòsits és que degut al lent procés de repòs i sedimentació de les aigües, aquestes resten emmagatzemades i es poden reaprofitar per al reg de vials i zones verdes.

Des del dipòsit Anti-DSS sortirà una conducció soterrada seguint la traça de la futura Variant Nord de la Cala fins a desaiugar al torrent de Pixavaques.

Es preveu que els sectors PPU 22b1 i PPU22b2 comparteixin el mateix dipòsit Anti-DSS sempre que les conduccions tinguin pendent i cota suficient per arribar al dipòsit per gravetat.

6.1.2.2 Drenatge superficial de l'àmbit PPU 21

El sector 21 també es troba situat en el mateix context orogràfic que els anteriors, tot i que més a l'interior. La urbanització d'aquest àmbit també es planteja seguint la pendent general del terreny abans descrita pels carrers que transcorren paral·lels a la carretera TV-3025, mentre que en els carrers perpendiculars es plantegen amb una lleugera pendent descendent cap a la carretera TV-3025.

El drenatge també s'efectuarà amb un únic punt de recollida situat a l'est de la carretera TV-3025, al Sud-Est del sector, per damunt de la N-340. Com en el cas anterior, es construirà dins els límits del sector un dipòsit Anti-DSS per assegurar la qualitat de les aigües abocades al torrent de Pixavaques.

6.1.2.3 Aigües residuals

Les aigües residuals s'abocaran sempre després de passar per un procés de depuració. En el cas dels sectors 21, i 22b1 i 22b2 es preveu connectar-los amb la depuradora del nucli Urbà de La Cala, per a la que es preveu una ampliació que doni garanties de servei, tant pel màxim de població estival com per la nova població prevista en el desenvolupament del sector 22b1.

Per a les urbanitzacions situades al nord del barranc del Torrent del Pi i fins al final del terme municipal (límit nord amb el municipi de Vandellòs) s'ha previst, conjuntament amb l'ACA, l'execució d'una nova depuradora. És imprescindible però totes aquestes urbanitzacions disposin definitivament d'una xarxa de sanejament, tal i com s'ha previst en aquest pla, per poder dur a terme la concentració de les aigües residuals a la xarxa d'impulsió que les ha de conduir a la nova depuradora.

Per als sectors del sud del nucli de La Cala, cal dur a terme un conjunt de col·lectors que acabin portant les aigües residuals fins al barranc de la platja del Bon Caponet. Des d'aquí serà necessària una conducció impulsada fins al sector 22b1 que, com s'ha explicat anteriorment, disposarà d'un sistema d'impulsió per superar el barranc de Pixavaques i fer arribar les aigües residuals a la depuradora existent.

En qualsevol cas, mentre les xarxes de recollida i transport d'aigües residuals fins a les respectives depuradores no estiguin operatives, caldrà que es facin servir sistemes de tractament provisionals, com per exemple el que s'està utilitzant al sector L (cala Calafató) consistent en una fossa sèptica amb filtre biològic. Aquest sistema permet reutilitzar l'efluent per al reg de parcs, etc.

6.1.3 Xarxa de depuració

La reserva de serveis tècnics per acollir la depuradora de totes les urbanitzacions de la zona nord es situa a l'extrem nord-est del terme, a l'altra banda de la N-340 davant del circuit de Calafat. L'evacuació de les aigües depurades es durà a terme mitjançant un emissari submarí seguint el barranc de Les Forques

Pel que respecte al sector sud del municipi, s'ha previst una reserva de serveis tècnics i ambientals per a l'ampliació de la depuradora existent en la mateixa ubicació que té actualment, al costat del torrent de Pixavaques per sobre de l'autopista AP-7.

6.2 Valoració de les obres a realitzar

Les sistemes urbanístics vinculats descrites anteriorment s'han valorat i el seu cost s'ha distribuït als diferents àmbits i sectors de creixement previstos en el present POUM. A continuació es passa a descriure la valoració de cada obra i de quina manera es reparteixen els seus costos entre els diversos sectors.

L'atribució de la participació en les obtencions dels terrenys i en l'execució de les infraestructures tenen caràcter indicatiu.

La valoració de les mateixes s'ha realitzat a partir dels preus següents:

- m² aparcament a l'aire lliure 50.- euros
- m² vial urbà de nova execució 175.- euros
- m² remodelació de vial urbà 100.- euros
- m² execució de clavegueram i reposicions 60.- euros
- m² pont 600.- euros
- m² espai lliure de valor paisatgístic costaner amb costos de demolició de vialitat existent 3.- euros
- m² espai lliure de valor paisatgístic costaner sense costos de demolició de vialitat 1.- euro
- m² espai lliure no urbà (barrancs, etc.) 10.- euros
- m² espai lliure urbà 50.- euros
- m² espai lliure urbà - costaner 25.- euros
- m² espai lliure sense classificar 30.- euros

L'import resultant estimat de cada un dels sistemes urbanístics vinculats a sectors o polígons de planejament és, de forma desglossada, el que s'expressa en les taules que vénen a continuació.

En cadascuna de les taules 15 a 20 s'indica el cost dels elements compostos valorats a partir dels preus anteriorment exposats i que conformen cadascuna de les obres vinculades a sectors o polígons de planejament. Així mateix, també s'indiquen els sectors que es fan càrrec de la seva execució.

La taula 21 és un resum de totes les obres a executar i les imputacions a cadascuna de les figures de planejament encarregades de la seva execució. A la següent taula, número 22, s'indica l'import estimat de les obres d'urbanització per a cadascuna de les figures de planejament del POUM, tenint en compte tant les obres internes al com el valor estimat dels sistemes urbanístics que té vinculats.

Finalment, la taula 23 representa el resum dels paràmetres urbanístics i de l'avaluació econòmica.

Taula 15: Valoració del vial costaner Nord

VIAL COSTANER NORD			
Element	Descripció	Repartiment	Valoració
			Import (€)
NOU VIAL	Tram de sortida de la Cala, donant accés a Pixavaques i fins als espais lliures discontinus del sector M-Artilleria	PPU F-Pixavaques	1.080.000 €
PAS ELEVAT	Tram entre els espais lliures discontinus del sector M-Artilleria (NR) i Tres cales 1a fase	PPU M-Artilleria (NR)	450.000 €

Taula 16: Valoració de la variant Sud

VARIANT DE LA CALA (TRAM SUD)			
Element	Descripció	Repartiment	Valoració
			Import (€)
CALAIX SOBRE CURS FLUVIAL	Calaix sobre el torrent que desemboca a la cala del Bon Caponet, de secció de 18 m, per a l'execució de la variant sud	SND Ampliació 22b1	450.000 €
PASSOS A DIFERENT NIVELL	Creuaments a diferent nivell de la Variant Sud amb l'autopista AP-7 i el Ferrocarril.	SND Ampliació 22b1	1.920.000 €
ENLLAÇOS	Enllaç de la Variant Sud amb l'actual accés sud de l'Ametlla de Mar fins a Ribes Altes	SND Ampliació 22b1	670.000 €
VIALS	Vial de la nova variant sud	SND Ampliació 22b1	1.420.000 €

Taula 17: Valoració de la variant Nord

VARIANT DE LA CALA (TRAM NORD)			
Element	Descripció	Repartiment	Valoració
			Import (€)
VIADUCTE EN CURS FLUVIAL	Pont de la Variant nord, de 16 m de secció, sobre el Torrent de Pixavaques	SND Ampliació 22b1	1.920.000 €
PASSOS A DIFERENT NIVELL	Creuaments a diferent nivell de la Variant Sud amb l'autopista AP-7 i el Ferrocarril.	SND Ampliació 22b1	1.810.000 €
VIALS	Vial de la variant Nord	SND Ampliació 22b1	530.000 €

Taula 18: Valoració de la Transformació N-340 en carretera de costa

TRANSFORMACIÓ N-340 EN CARRETERA DE COSTA			
Element	Descripció	Repartiment	Valoració
			Import (€)
ROTONDES	Enllaç a l'alçada de Calafat.	SND K2	510.000
	Enllaç a l'alçada de Sant Jordi Bosc.	SND N	240.400 €
	Rotonda de Tres Cales 2a fase	PPU Tres Cales 2a fase	240.400 €
	Rotonda enllaç amb la TV-3025	PPU Ampliació 22b2	510.000
MODIFICACIÓ SECCIÓ TRONC N-340 ACTUAL	Tram de carretera des de l'enllaç de Calafat a la rotonda de Sant Jordi Bosc.	SND N	1.531.600 €
	Tram des de la rotonda de Sant Jordi Bosc al torrent del pi, al llarg de tot Tres Cales.	PPU Tres Cales 2a fase	3.717.600 €
	Tram des del torrent del pi a la rotonda d'enllaç amb la TV-3025	PAU Tres Cales 1a fase	2.160.000 €
ADAPTACIÓ SECCIÓ ACCÉS DES DEL PERELLÓ I ARRANJAMENT LATERALS	Tram de l'actual N-340 entre l'entrada al sector industrial i la futura rotonda d'enllaç amb la TV-3025 desdoblada	PPU Lleure	450.000 €

Taula 19: Valoració de la construcció de vials adaptats a les noves infraestructures

ACCESSOS			
Àrea d'accés	Descripció	Sector repercutit	Valoració
			Import (€)
PPU 22B1 (NOU EIXAMPLE)	Obres fora dels límits del sector de connexió del sector 22b1, inclòs la reforma de l'enllaç actual del pas inferior al ferrocarril en el nucli urbà	PPU 22b1	2.760.000 €
PPU 21 (INDUSTRIAL)	Rotonda enllaç TV-3025 amb ramal N-340 actual	PPU 21	300.000 €
BARRI DE L'ESTACIÓ	Rotonda d'accés al Barri de l'Estació i l'adaptació del carrer de l'estació a la nova rotonda	PPU 22b1	450.000 €
PPU 22B2 (SERVEIS)	Accessos al sector 22b2 des de la TV-3025 mitjançant ramals d'accés al lateral de servei del sector	PPU 22b2	280.000 €
PPU AMPLIACIÓ 22B2 (SERVEIS I HOTELER)	Accessos al sector Ampliació 22b2 des de la TV-3025 mitjançant ramals d'accés al lateral de servei del sector	PPU Ampliació 22b2	450.000 €
CEMENTIRI	Ampliació de la calçada i les voreres del vial d'accés al cementiri des del vial costaner nord arranjat.	PPU Pixavaques	150.000 €

El cost de les obres per a la construcció d'infraestructures d'abastament d'aigua potable o sanejament d'aigües residuals seran els que determini l'administració hidràulica competent, pel que no s'han inclòs en el següent estudi de costos d'infraestructures/sectors. Sí que s'ha tingut en compte la valoració del tram de sistema urbanístic vinculat de la infraestructura necessària per al drenatge superficial del sector 22b1.

Taula 20: Valoració de la xarxa de drenatge d'aigües pluvials fora de sector

XARXA DE DRENATGE			
Element	Descripció	Repartiment	Valoració
			Cost
CANALITZACIONS	Tram de l'interceptor - col·lector de pluvials que deriva l'aigua del 22b1 cap al torrent del Bon Caponet evitant l'increment d'aportació de cabals a les ja limitades xarxes de La Cala.	PPU 22b1	870.000€

Taula 21: Resum dels imports estimats dels sistemes exteriors a càrrec dels polígons i sectors.

Polígons i Sectors		Infraestructures comunes a diversos sectors o polígons		Infraestructures particulars de cada sector o polígon			
		Transformació de la N-340 actual	Vial Costaner	Variant Sud	Variant Nord	Accessos al Sector	Drenatge pluvials
		Import (€)	Import (€)	Import (€)	Import (€)	Import (€)	Import (€)
PPU	22B1					3.210.000	870.000
PPU	F - PIXAVAQUES		1.080.000			150.000	
PPU	(NR) M – ARTILLERIA		450.000				
PPU	A-TRES CALES 2ª FASE	3.958.000					
PPU	22B2					280.000	
PPU	LLEURE	450.000					
PPU	AMPLIACIÓ 22B2	510.000				450.000	
PPU	21					300.000	
SND	AMPLIACIÓ 22B1			4.460.000	4.260.000		
SND	K2	510.000					
SND	N - AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	1.772.000					
PAU	TRES CALES 1ª FASE	2.160.000					
Total		9.360.000	1.530.000	4.460.000	4.260.000	4.390.000	870.000

Tenint en compte els imports d'aquests sistemes urbanístics vinculats a polígons o sectors de planejament juntament amb les obres d'urbanització pròpies de cadascun d'ells, obtenim l'import final de les obres d'urbanització.

Taula 22: Resum dels imports finals totals de les obres d'urbanització.

SECTOR		PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m²)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m²)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	COST SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ.(€)
PPU	22B1	50	3.032.510	175	10.613.785	4.080.000	17.726.295
PPU	F - PIXAVAQUES	50	711.552	175	3.113.040	1.230.000	5.054.592
PPU	A-TRES CALES 2º FASE	10	4.579.848	175	40.073.670	3.958.000	48.611.518
PPU	O - SANT JORDI GOLF	30	853.230	175	4.562.777	0	5.416.007
PPU	K1	10	2.415.860	175	13.906.368	0	16.322.228
PPU	B - SANT JORDI BOSC	10	1.556.963	100	15.569.630	0	17.126.593
PPU	J - CASTELL DE SANT JORDI	10	563.640	175	1.733.620	0	2.297.260
PPU	22B2	30	175.314	175	1.533.998	280.000	1.989.312
PPU	LLEURE	30	76.719	175	447.528	450.000	974.247
PPU	AMPLIACIÓ 22B2	30	254.217	175	2.965.865	960.000	4.180.082
PPU	21	30	877.787	175	7.447.888	300.000	8.625.675
SÒLS URBANITZABLES NO DELIMITATS		PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m²)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m²)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	COST SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ.(€)
SND	AMPLIACIÓ 22B1	50	3.912.673	175	13.694.354	8.720.000	26.327.027
SND	K2	10	131.687	175	1.536.343	510.000	2.178.029
SND	N - AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	10	535.577	175	9.372.598	1.772.000	11.680.175
POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA		PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m²)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m²)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	COST SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ.(€)
PAU	TRES CALES 1º FASE	10	56.420	100	712.300	2.160.000	2.928.720
PAU	RIBES ALTES	10	48.275	175	16.419	0	64.694
PAU	CARRER MEDITERRANI	30	0	175	10.182	0	10.182
PAU	ROQUES DAURADES	50	688.985	175	1.364.069	0	2.053.054
PAU	SANT JORDI D'ALFAMA	10	0	100	1.166.640	0	1.166.640
PAU	CALAFAT	10	22.130	100	0	0	22.130
PLANS DE MILLORA URBANA		PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m²)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m²)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	COST SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ.(€)
PMU	SANT JORDI D'ALFAMA	10	65.613	100	4.360.690	0	4.426.303
PMU	ROQUES DAURADES	10	162.177	100	3.391.200	0	3.553.377
PMU	CALAFAT	10	1.551.187	100	18.662.609	0	20.213.796
PMU	ESCOLES VELLES	30	0	175	0	0	0

Finalment, en la taula següent es recullen els paràmetres urbanístics i l'avaluació econòmica i financera de cadascun dels polígons o sectors.

Taula 23: Taula resum de dades d'interès dels sectors

			GESTIÓ			SISTEMES											
	SECTOR	ÚS	TERMINI MÀXIM URBANITZ. (quadrienni)	TERMINI MÀXIM EDIFICACIÓ (quadrienni)	SISTEMA DE GESTIÓ	SUPERFÍCIE DEL SECTOR (m2)	SUPERFÍCIE VIALITAT INTERIOR (m2)	% VIALITAT INTERIOR	SUPERFÍCIE TOTAL ESPAI LLIURE (m2)	% TOTAL ESPAI LLIURE	TOTAL EQUIPAMENT (m2)	% TOTAL EQUIPAMENT	TOTAL SÒL PÚBLIC (m2)	%SÒL PÚBLIC	SUPERFÍCIE SÒL PRIVAT (m2)	% SÒL PRIVAT	EDIFICABILITAT BRUTA
PPU	22B1	Residencial	3	-	cooperació	303.251	60.650	20,00%	60.650	20,00%	60.650	20,00%	181.950,60	60,00%	121.300	40,00%	0,68
PPU	F - PIXAVAQUES	Residencial	4	-	cooperació	118.592	17.789	15,00%	14.231	12,00%	11.859	10,00%	43.879,04	37,00%	74.713	63,00%	0,45
PPU	A-TRES CALES 2ª FASE	Residencial	3	-	cooperació	1.526.616	228.992	15,00%	457.985	30,00%	160.295	10,50%	847.272,20	55,50%	679.344	44,50%	0,24
PPU	O - SANT JORDI GOLF	Residencial	2	-	cooperació	263.098	26.073	9,91%	28.441	10,81%	13.155	5,00%	67.668,91	25,72%	195.429	74,28%	0,17
PPU	K1	Residencial	2	-	cooperació	787.952	79.465	10,09%	241.586	30,66%	78.047	9,91%	399.097,60	50,65%	388.854	49,35%	0,23
PPU	B - SANT JORDI BOSC	Residencial	3	-	cooperació	1.556.963	155.696	10,00%	155.696	10,00%	77.848	5,00%	389.240,75	25,00%	1.167.722	75,00%	0,16
PPU	J - CASTELL DE SANT JORDI	Residencial	2	-	cooperació	85.400	9.906	11,60%	56.364	66,00%	5.978	7,00%	72.248,40	84,60%	13.152	15,40%	0,20
PPU	22B2	Terciari	3	-	cooperació	58.438	8.766	15,00%	5.844	10,00%	2.922	5,00%	17.531,40	30,00%	40.907	70,00%	0,75
PPU	LLEURE	Lleure	3	-	cooperació	25.573	2.557	10,00%	2.557	10,00%	1.279	5,00%	6.393,25	25,00%	19.180	75,00%	0,62
PPU	AMPLIACIÓ 22B2	Comercial i hotel·ler	4	-	cooperació	84.739	16.948	20,00%	8.474	10,00%	4.237	5,00%	29.658,65	35,00%	55.080	65,00%	0,75
PPU	21	Industrial	2	-	cooperació	265.996	42.559	16,00%	29.260	11,00%	13.300	5,00%	85.118,72	32,00%	180.877	68,00%	0,80
SOLS URBANITZABLES NO DELIMITATS																	
	SÒL	ÚS	TERMINI MÀXIM URBANITZ. (quadrienni)	TERMINI MÀXIM EDIFICACIÓ (quadrienni)	SISTEMA DE GESTIÓ	SUPERFÍCIE DEL SECTOR (m2)	SUPERFÍCIE VIALITAT INTERIOR (m2)	% VIALITAT INTERIOR	SUPERFÍCIE TOTAL ESPAI LLIURE (m2)	% TOTAL ESPAI LLIURE	TOTAL EQUIPAMENT (m2)	% TOTAL EQUIPAMENT	TOTAL SÒL PÚBLIC (m2)	%SÒL PÚBLIC	SUPERFÍCIE SÒL PRIVAT (m2)	% SÒL PRIVAT	EDIFICABILITAT BRUTA
SND	AMPLIACIÓ 22B1	Residencial	-	-	cooperació	391.267	78.253	20,00%	78.253	20,00%	78.253	20,00%	234.760,36	60,00%	156.507	40,00%	0,75
SND	K2	Hotel·ler	-	-	cooperació	87.791	8.779	10,00%	13.169	15,00%	4.390	5,00%	26.337,30	30,00%	61.454	70,00%	0,12
SND	N - AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	Serveis	-	-	cooperació	535.577	53.558	10,00%	53.558	10,00%	26.779	5,00%	133.894,25	25,00%	401.683	75,00%	0,12
POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA																	
	POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA	ÚS	TERMINI MÀXIM URBANITZ. (quadrienni)	TERMINI MÀXIM EDIFICACIÓ (quadrienni)	SISTEMA DE GESTIÓ	SUPERFÍCIE DEL SECTOR (m2)	SUPERFÍCIE VIALITAT INTERIOR (m2)	% VIALITAT INTERIOR	SUPERFÍCIE TOTAL ESPAI LLIURE (m2)	% TOTAL ESPAI LLIURE	TOTAL EQUIPAMENT (m2)	% TOTAL EQUIPAMENT	TOTAL SÒL PÚBLIC (m2)	%SÒL PÚBLIC	SUPERFÍCIE SÒL PRIVAT (m2)	% SÒL PRIVAT	EDIFICABILITAT BRUTA
PAU	TRES CALES 1ª FASE	Residencial	2	4	cooperació	74.912	7.123	9,51%	5.642	7,53%	0	0,00%	12.765,00	17,04%	62.147	82,96%	0,51
PAU	RIBES ALTES	Residencial	3	4	cooperació	6.398	94	1,47%	4.828	75,45%	0	0,00%	4.921,32	78,92%	1.477	23,08%	0,21
PAU	CARRER MEDITERRANI	Residencial	3	4	cooperació	221	58	26,33%	0	0,00%	0	0,00%	58,18	26,33%	163	73,67%	2,20
PAU	ROQUES DAURADES	Residencial	2	4	cooperació	52.615	7.795	14,81%	13.780	26,19%	0	0,00%	21.574,38	41,00%	31.041	59,00%	0,55
PAU	SANT JORDI D'ALFAMA	Residencial	2	4	cooperació	43.873	11.670	26,60%	0	0,00%	0	0,00%	11.670,20	26,60%	32.203	73,40%	0,14
PAU	CALAFAT	Residencial	3	4	cooperació	14.646	0	0,00%	2.213	15,11%	0	0,00%	2.213,00	15,11%	12.433	84,89%	0,22
PLANS DE MILLORA URBANA																	
	PLA DE MILLORA URBANA	ÚS	TERMINI MÀXIM URBANITZ. (quadrienni)	TERMINI MÀXIM EDIFICACIÓ (quadrienni)	SISTEMA DE GESTIÓ	SUPERFÍCIE DEL SECTOR (m2)	SUPERFÍCIE VIALITAT INTERIOR (m2)	% VIALITAT INTERIOR	SUPERFÍCIE TOTAL ESPAI LLIURE (m2)	% TOTAL ESPAI LLIURE	TOTAL EQUIPAMENT (m2)	% TOTAL EQUIPAMENT	TOTAL SÒL PÚBLIC (m2)	%SÒL PÚBLIC	SUPERFÍCIE SÒL PRIVAT (m2)	% SÒL PRIVAT	EDIFICABILITAT BRUTA
PMU	SANT JORDI D'ALFAMA	Residencial	3	-	cooperació	190.342	43.607	22,91%	6.561	3,45%	0	0,00%	50.168,24	26,36%	140.173	73,64%	0,29
PMU	ROQUES DAURADES	Residencial	3	-	cooperació	153.949	33.912	22,03%	16.218	10,53%	0	0,00%	50.129,70	32,56%	103.819	67,44%	0,20
PMU	CALAFAT	Residencial	3	-	cooperació	975.513	186.626	19,13%	155.119	15,90%	839	0,00%	342.583,91	35,12%	632.930	64,88%	0,41
PMU	ESCOLES VELLES	Terciari o altres	4	-	cooperació	2.604	0	0,00%	0	0,00%	1.563	60,00%	1.562,50	60,00%	1.042	40,00%	0,40

ZONES																				IMPORTS URBANITZACIÓ						
SOSTRE I HABITATGES TOTAL SECTOR																										
PLANS PARCIALS URBANÍSTICS																										
	SECTOR	SOSTRE TOTAL (m2)	EDIFICABILITAT RESID. BRUTA (m2)	SOSTRE RESID. (m2)	SOSTRE RESID. LLIURE (m2)	SOSTRE RESID. HPO (m2)	SOSTRE RESIDEN-CIAL CONCERTAT (m2)	% SOSTRE HOTELER	SOSTRE HOTELER (m2)	% SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE COMERCIAL (m2)	% SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL	SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL (m2)	% SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS	SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS (m2)	DENSITAT (hab/Ha)	NÚM. TOTAL HABITAT.	NÚM. HABITAT. LLIURES	NÚM. HABITAT. HPO	NUM HABITAT. CONCER-TATS	PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m2)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m2)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ. (€)
PPU	22B1	206.211	0,62	188.016	131.611	37.603	18.802	0%	0	8,82%	18.195	0,00%	0	0,00%	0	55,0	1668	1155	342	171	50	3.032.510	175	10.613.785	4.080.000	17.726.295
PPU	F - PIXAVAQUES	53.366	0,44	52.299	36.609	10.460	5.230	0%	0	2,00%	1.067	0,00%	0	0,00%	0	40,0	474	330	96	48	50	711.552	175	3.113.040	1.230.000	5.054.592
PPU	A-TRES CALES 2ª FASE	366.388	0,20	306.438	306.438	0	0	9%	32.700	2,63%	9.618	4,81%	17.632	0,00%	0	15,0	2.290	2747	0	0	10	4.579.848	175	40.073.670	3.958.000	48.611.518
PPU	O - SANT JORDI GOLF	45.253	0,13	33.253	33.253	0	0	27%	12.000	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	5,8	151	151	0	0	30	853.230	175	4.562.777	0	5.416.007
PPU	K1	183.700	0,21	169.200	169.200	0	0	7%	12.000	1,36%	2.500	0,00%	0	0,00%	0	15,7	1234	1234	0	0	10	2.415.860	175	13.906.368	0	16.322.228
PPU	B - SANT JORDI BOSQ	250.671	0,16	244.956	244.956	0	0	2%	5.715	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	3,7	574	574	0	0	10	1.556.963	100	15.569.630	0	17.126.593
PPU	J - CASTELL DE SANT JORDI	16.829	0,09	7.842	7.842	0	0	53%	8.987	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	5,0	43	43	0	0	10	563.640	175	1.733.620	0	2.297.260
PPU	22B2	43.829		0	0	0	0	0%	0	50,00%	21.914	0,00%	0	50,00%	21.914						30	175.314	175	1.533.998	280.000	1.989.312
PPU	LLEURE	15.855		0	0	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	100,00%	15.855						30	76.719	175	447.528	450.000	974.247
PPU	AMPLIACIÓ 22B2	63.554		0	0	0	0	65%	41.310	35,00%	22.244	0,00%	0	0,00%	0						30	254.217	175	2.965.865	960.000	4.180.082
PPU	21	213.026		0	0	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	100,00%	213.026						30	877.787	175	7.447.888	300.000	8.625.675
SOLS URBANITZABLES NO DELIMITATS																										
	SÒL	SOSTRE TOTAL (m2)	EDIFICABILITAT RESID. BRUTA (m2)	SOSTRE RESID. (m2)	SOSTRE RESID. LLIURE (m2)	SOSTRE RESID. HPO (m2)	SOSTRE RESIDEN-CIAL CONCERTAT (m2)	% SOSTRE HOTELER	SOSTRE HOTELER (m2)	% SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE COMERCIAL (m2)	% SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL	SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL (m2)	% SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS	SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS (m2)	DENSITAT (hab/Ha)	NÚM. TOTAL HABITAT.	NÚM. HABITAT. LLIURES	NÚM. HABITAT. HPO	NUM HABITAT. CONCER-TATS	PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m2)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m2)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ. (€)
SND	AMPLIACIÓ 22B1	293.450	0,68	264.105	173.412	60.462	30.231	0%	0	10,00%	29.345	0,00%	0	0,00%	0	60,0	2348	1523	550	275	50	3.912.673	175	13.694.354	8.720.000	26.327.027
SND	K2	10.535		0	0	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	100,00%	10.535						10	131.687	175	1.536.343	510.000	2.178.029
SND	N - AUXILIAR CIRCUIT CALAFAT	64.269		0	0	0	0	50%	32.135	0,00%	0	0,00%	0	50,00%	32.135						10	535.577	175	9.372.598	1.772.000	11.680.175
POLÍGONS D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA																										
	POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA	SOSTRE TOTAL (m2)	EDIFICABILITAT RESID. BRUTA (m2)	SOSTRE RESID. (m2)	SOSTRE RESID. LLIURE (m2)	SOSTRE RESID. HPO (m2)	SOSTRE RESIDEN-CIAL CONCERTAT (m2)	% SOSTRE HOTELER	SOSTRE HOTELER (m2)	% SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE COMERCIAL (m2)	% SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL	SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL (m2)	% SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS	SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS (m2)	DENSITAT (hab/Ha)	NÚM. TOTAL HABITAT.	NÚM. HABITAT. LLIURES	NÚM. HABITAT. HPO	NUM HABITAT. CONCER-TATS	PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m2)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m2)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ. (€)
PAU	TRES CALES 1ª FASE	38.205	0,51	38.205	38.205	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	42,7	320	320	0	0	10	56.420	100	712.300	2.160.000	2.928.720
PAU	RIBES ALTES	1.344	0,21	1.344	1.344	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	11,0	7	7	0	0	25	120.688	175	0	0	120.688
PAU	CARRER MEDITERRANI	486	2,20	486	486	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	210,0	5	5	0	0	30	0	175	10.182	0	10.182
PAU	ROQUES DAURADES	28.929	0,54	28.529	28.529	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	1,38%	400	54,7	288	288	0	0	50	688.985	175	1.364.069	0	2.053.054
PAU	SANT JORDI D'ALFAMA	6.200	0,14	6.200	6.200	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	7,10	31	31	0	0	10	0	100	1.167.020	0	1.167.020
PAU	CALAFAT	3.214	0,22	3.214	3.214	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	25,0	36	36	0	0	10	22.130	100	0	0	22.130
PLANS DE MILLORA URBANA																										
	PLA DE MILLORA URBANA	SOSTRE TOTAL (m2)	EDIFICABILITAT RESID. BRUTA (m2)	SOSTRE RESID. (m2)	SOSTRE RESID. LLIURE (m2)	SOSTRE RESID. HPO (m2)	SOSTRE RESIDEN-CIAL CONCERTAT (m2)	% SOSTRE HOTELER	SOSTRE HOTELER (m2)	% SOSTRE COMERCIAL	SOSTRE COMERCIAL (m2)	% SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL	SOSTRE SANITARI ASSISTEN-CIAL (m2)	% SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS	SOSTRE INDUSTRIAL I ALTRES USOS PRIVATS (m2)	DENSITAT (hab/Ha)	NÚM. TOTAL HABITAT.	NÚM. HABITAT. LLIURES	NÚM. HABITAT. HPO	NUM HABITAT. CONCER-TATS	PREU UNITARI ZONA VERDA (€/m2)	IMPORT ZONES VERDES (€)	PREU UNITARI VIAL (€/m2)	IMPORT VIALS DINS SECTOR (€)	SISTEMES URBANÍSTICS VINCULATS AL SECTOR (€)	IMPORT TOTAL OBRES URBANITZ. (€)
PMU	SANT JORDI D'ALFAMA	56.069	0,29	56.069	56.069	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	5,7	108	108	0	0	10	65.613	100	4.360.690	0	4.426.303
PMU	ROQUES DAURADES	30.133	0,15	22.679	22.679	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	24,74%	7.454	6,0	92	92	0	0	10	162.177	100	3.391.200	0	3.553.377
PMU	CALAFAT	404.434	0,40	391.556	391.556	0	0	0,38%	1.530	2,42%	9.786	0,00%	0	0,39%	1.561	19,74	1926	1926	0	0	10	1.551.187	100	18.662.609	0	20.213.796
PMU	ESCOLES VELLES	1.042		0	0	0	0	0%	0	0,00%	0	0,00%	0	100,00%	1.042						30	0	175	0	0	0

7 Estudi econòmic i financer

7.1 Inversions totals d'ens públics

Hi ha diverses inversions previstes a càrrec de diverses administracions públiques, en el període de vigència del POUM. En aquest document no s'han programat temporal ni econòmicament, atès que es tracta de diverses infraestructures no promogudes per l'Ajuntament, i es desconeix la planificació temporal i els imports de cadascuna d'elles. A continuació s'enumeren les més significatives:

- Construcció de l'Autovia A-7 pel nord del municipi.
- Millora de la carretera N-340a (antiga nacional, propera a la futura A-7).
- Construcció d'un tercer carril en cada sentit a l'autopista AP-7.
- Construcció del camí de Ronda seguint la línia de mar.

7.2 Inversions a càrrec de l'Ajuntament

En aquest apartat cal esmentar de nou les modificacions introduïdes pel Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística. Aquest Decret eximeix a l'Administració local de fer-se càrrec de les obres d'urbanització proporcionals al 10% d'aprofitament de cessió gratuïta i obligatòria de qualsevol transformació urbanística. Concretament, l'article 8, segon punt del Decret diu:

"Dos. Es modifica l'article 46 del Text refós de la Llei d'urbanisme, que queda redactat tal com segueix:

Article 46. Condicions de la cessió de sòl amb aprofitament.

L'administració actuant no participa en les càrregues d'urbanització dels terrenys amb aprofitament urbanístic que rep en compliment del deure de cessió de sòl amb aprofitament que preveuen els articles 43 i 45.1.a, els quals s'han de cedir urbanitzats."

Per tant, segons el Decret, i atès que el POUM vincula la totalitat d'obres i infraestructures als sectors i polígons de desenvolupament urbanístic, aquestes no representaran cap cost per l'Ajuntament.

7.3 Sobre la inversió privada

La inversió privada es destinarà a la urbanització dels polígons d'actuació i sectors segons la legislació urbanística i està garantida pel valor en venda de les finques resultants de cada actuació.

En concret, les repercussions dels imports d'urbanització i de les obres vinculades a cada sector o polígon de planejament són totes elles raonables respecte als preus de mercat de l'Ametlla de Mar.

Es remarca que, tot i que és voluntat de l'Ajuntament de l'Ametlla de Mar el desenvolupament dels sectors programats el més aviat possible, en el present text refós s'han augmentat els terminis màxims d'urbanització respecte els previstos en l'aprovació inicial per adaptar-se a la realitat de la crisi econòmica actual, que ha afectat molt negativament el sector de la construcció.