



Ajuntament de Sant Pol de Mar

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE SANT POL DE MAR

Informe de sostenibilitat ambiental preliminar. Febrer de 2013

Redacció: *Interlands*® ciutat i territori SLP. Manel Farrés, 33 baixos. 08173 Sant Cugat del Vallès. Tel. 935891234 Fax. 935894209 interlands@interlands.cat www.interlands.cat

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE SANT POL DE MAR

Revisió i adaptació al Text refós de la Llei d'urbanisme vigent, d'acord a les determinacions introduïdes per la Llei 7/2011, de 27 de juliol, de mesures fiscals i financeres, i per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost

INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL PRELIMINAR

1. OBJECTIUS I ABAST DE L'INFORME

2. REQUERIMENTS AMBIENTALS SIGNIFICATIUS DE L'AVANÇ

- 2.1. Objectius, criteris i obligacions de protecció ambiental segons la normativa vigent
- 2.2. Relació amb altres plans i programes
- 2.3. Diagnosi ambiental del municipi
- 2.4. Objectius i criteris ambientals de l'Avanç del POUM

3. ANÀLISI DELS ASPECTES I ÀMBITS TRACTATS, I JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ORDENACIÓ PROPOSADA

- 3.1. Planejament vigent
- 3.2. Descripció i anàlisi dels àmbits tractats
- 3.3. Descripció i justificació ambiental de l'ordenació proposada

4. AVALUACIÓ GLOBAL DE L'AVANÇ I JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS ESTABLERTS

- 4.1. Coherència entre els objectius ambientals i l'estratègia d'ordenació de l'Avanç del POUM
- 4.2. Incidència ambiental de les propostes de l'Avanç del POUM

5. SÍNTESI

- 5.1. Objecte i context de l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar
- 5.2. Diagnosi ambiental
- 5.3. Objectius ambientals
- 5.4. Descripció i anàlisi d'alternatives
- 5.5. Justificació de l'ordenació proposada

1. OBJECTIUS I ABAST DE L'INFORME

L'abast del present informe és avaluar des de la vessant ambiental el planejament urbanístic i les seves implicacions sobre el territori, així com l'aplicació de les prescripcions de la legislació ambiental corresponent i dels criteris de sostenibilitat, per tal d'iniciar el procés d'avaluació ambiental del POUM, en compliment de la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost. Aquesta llei, en l'article 32, addiciona un nou article, el 86 bis, al text refós de la Llei d'urbanisme, el qual correspon al procediment d'avaluació ambiental dels instruments de planejament urbanístic.

Aquest nou article comporta:

- a) L'elaboració, per l'òrgan o la persona que promogui el pla, d'un informe de sostenibilitat ambiental preliminar i el lliurament d'aquest informe a l'òrgan ambiental perquè emeti el document de referència, havent efectuat les consultes necessàries. L'òrgan promotor del pla pot dur a terme aquestes consultes si és part de l'Administració de la Generalitat i ho comunica prèviament a l'òrgan ambiental. La direcció general competent en matèria d'ordenació del territori i d'urbanisme ha d'elaborar l'informe territorial i urbanístic sobre l'avanç del pla, i l'ha de trametre a l'òrgan competent en matèria ambiental perquè l'incorpori al document de referència.
- b) L'elaboració, per l'òrgan o la persona que promogui el pla, d'un informe de sostenibilitat ambiental d'acord amb el document de referència.
- c) El tràmit de consultes a les administracions públiques afectades i a les persones interessades, conjuntament amb el tràmit d'informació pública del pla aprovat inicialment, per un període mínim de quaranta-cinc dies.
- d) L'elaboració, per l'òrgan o la persona que promogui el pla, de la memòria ambiental, amb l'acord de l'òrgan ambiental.
- e) La presa en consideració, en l'aprovació definitiva del pla, de l'informe de sostenibilitat ambiental, de la memòria ambiental i de l'acord de l'òrgan ambiental, mitjançant una declaració específica en què, si hi hagués discrepàncies amb els resultats de l'avaluació ambiental, cal justificar-ne els motius i les mesures adoptades.
- f) La publicitat del pla aprovat definitivament, que ha de complir els requisits derivats de l'article 28 de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

2. REQUERIMENTS AMBIENTALS SIGNIFICATIUS DE L'AVANÇ

2.1. Objectius, criteris i obligacions de protecció ambiental segons la normativa vigent

Per tal de definir els objectius ambientals que regiran l'elaboració del POUM, s'ha de realitzar una recerca de totes aquelles determinacions que puguin tenir alguna influència sobre els continguts del mateix.

L'objectiu de l'informe és garantir el desenvolupament urbanístic sostenible del municipi mitjançant l'anàlisi de tots els vectors ambientals i assegurant-ne una gestió mediambiental correcta, complint amb el marc legislatiu vigent, tant a nivell comunitari com a nivell nacional, autonòmic i local.

Pel que fa als plans i programes de caràcter internacional i europeu que puguin tenir incidència sobre el contingut del POUM, cal considerar els objectius establerts en els següents:

- Convenció de Rio de Janeiro.
- Convenció sobre el canvi climàtic.
- Protocol de Kioto.
- Protocol de Montreal.
- Convenció de Ramsar.
- Convenció de Berna.
- Convenció de Bonn.
- Convenció sobre la protecció del patrimoni cultural i natural mundial.
- Sisè programa d'acció per al medi ambient de la Comunitat Europea 2001-2010.

A més a més, dins l'àmbit de la Comunitat Europea, són d'aplicació les principals Directives que estableixen els marcs comunitaris d'actuació per a la protecció dels diferents vectors ambientals:

- Directiva 2000/60/CE del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2000, per la que s'estableix un marc comunitari d'actuació en l'àmbit de la política d'aigües.
- Directiva del Consell de 2 d'abril de 1979 relativa a la conservació de les aus silvestres.
- Directiva 92/43/CEE del Consell de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres.
- Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell de 25 de juny de 2002 sobre avaluació i gestió del soroll ambiental.

- Directiva 2001/42/CE, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

En el marc autonòmic de Catalunya, cal considerar com a referents bàsics els següents objectius ambientals marcats en la legislació següent:

- Els objectius de desenvolupament urbanístic sostenible que defineix l'article 3 del vigent Text refós de la Llei d'Urbanisme.
- Els objectius de protecció del medi ambient acústic definits a la Llei 16/2002 de 28/06/2002 de protecció contra la contaminació acústica.
- Els objectius definits per la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn i el Decret 82/2005, de 3 de maig, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 2/2001.
- Els objectius definits per la Llei 6/1996, de 18 de juliol, de modificació de la Llei 22/1983, de Protecció del medi ambient atmosfèric.
- Els objectius de protecció del paisatge definits per la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge a Catalunya.
- Decret 329/1988, de 11/10/1988, pel qual es declara la sobreexplotació de determinats sectors dels aqüífers subterranis o unitats hidrològiques i el Decret 328/1988, pel qual s'estableixen normes de protecció i addicionals en matèria de procediment en relació amb diversos aqüífers de Catalunya.
- Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals.
- Decret 130/1998, de 12 de maig, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals en les àrees d'influència de carreteres.
- Decret 123/2005, de 14 de juny, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana.

2.2. Relació amb altres plans i programes

En quant als plans que afecten a Sant Pol de Mar s'identifiquen els següents:

En l'àmbit autonòmic i comarcal:

- Pla Territorial Metropolità de Barcelona.
- Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner.
- Pla de Carreteres de Catalunya.

- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006 – 2026.
- Pla de Mobilitat i Ordenació del Territori del Maresme (2002).

En l'àmbit local:

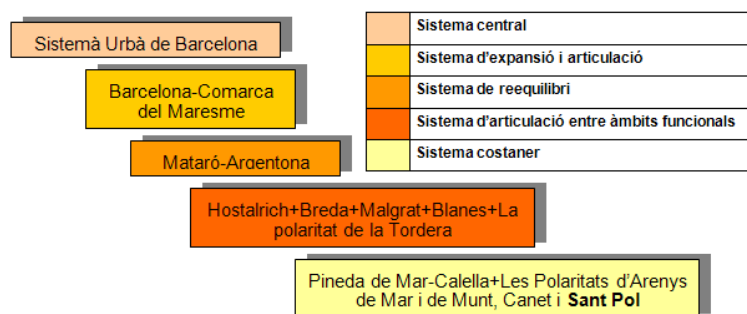
- Estudi de la capacitat portant del territori de Sant Pol de Mar (2001).
- Pla d'Accessibilitat i Mobilitat de Sant Pol de Mar (2003).
- Pla Especial d'Infraestructures de Radiocomunicació del municipi de Sant Pol de Mar (2004).
- Estudi d'Infraestructures de radiocomunicació de Sant Pol de Mar (2005).
- Estudi de les infraestructures de transport del Maresme (2003).
- Pla Estratègic de Sant Pol de Mar (2005).
- Auditoria ambiental de Sant Pol de Mar (2006).

A continuació es fa una síntesi de l'afectació dels principals plans sobre el municipi:

Pla territorial metropolità de Barcelona

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Sant Pol de Mar té com a primer referent pel que fa al seu planejament territorial la Llei 1/1995, de 16 de març, per la qual s'aprova el Pla territorial general de Catalunya (PTGC). El Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), aprovat definitivament en data 20 d'abril de 2010, concreta i desenvolupa les determinacions del PTGC, i constitueix el marc legal i conceptual on inscriure la revisió del POUM de Sant Pol de Mar.

Els sistemes urbans proposats pel PTGC dins l'Àmbit Funcional Territorial Metropolità són:



Classificació dels sistemes urbans a l'Àmbit Territorial Metropolità. PTGC

Les Àrees Bàsiques Territorials (ABT) de referència definides pel PTGC, tenen per objecte establir l'àmbit territorial funcional mínim per poder oferir un llindar de població per tal que pugui haver el nivell més senzill de tipus d'equipament d'un sector qualsevol: Són Àrees bàsiques Territorials de planificació on la de Sant Pol de Mar engloba els municipis de Sant Pol de Mar i Sant Cebrià de Vallalta.

El PTMB proporciona un marc territorial bàsic a partir del qual es puguin ordenar el conjunt dels usos del sòl i les activitats. És per això que el PTMB conté **normes d'aplicació directa i directius vinculants** per al planejament urbanístic municipal i per a la planificació sectorial. D'acord amb les determinacions contingudes a les Normes d'ordenació territorial del PTMB, els àmbits conceptuals que regula s'articulen en tres categories principals:

- El sistema d'espais oberts.
- El sistema d'assentaments.
- El sistema d'infraestructures de mobilitat.

El sistema d'espais oberts

El Pla parteix del criteri que els espais oberts són una part estructurant fonamental del territori metropolità. Per aquest motiu, el PTMB estableix una matriu d'espais oberts interconnectats, amb els següents objectius:

- Garantir la diversitat del territori i preservar-ne la matriu biofísica.
- Protegir els espais naturals agraris i no urbanitzables.
- Preservar el paisatge com a valor social i actiu econòmic.
- Moderar el consum de sòl.

El PTMB preveu un connector transversal a la serralada litoral i al Parc del Montnegre i El Corredor, de connexió entre el Vallès i el litoral, i en el mateix sentit destaca la importància de la riera de Sant Pol com a corredor fluvial.

Segons el seu nivell de protecció, el PTMB distingeix tres categories bàsiques d'espais oberts:

- *Espais de protecció especial pel seu interès natural i/o agrari*

Inclou aquells espais en què concorren valors que justifiquen un grau de protecció restrictiu de les possibilitats de transformació que els poguessin afectar. En el cas de Sant Pol de Mar, l'àmbit de protecció inclou de manera específica tota l'extensió de la Vall de Golinons i els sòls compresos entre Can Valmanya i el límit amb el terme municipal de Sant Cebrià de Vallalta. Igualment, són àmbits d'especial protecció els vessants abocats a la línia de

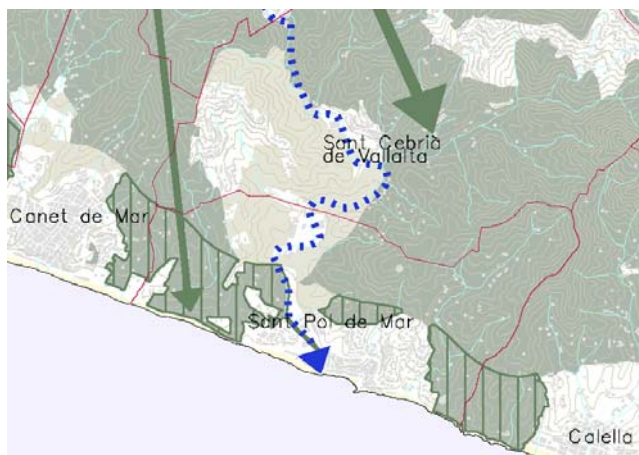
mar, entre Can Villar i el terme municipal de Canet de Mar. Els espais de protecció especial situats per sota de l'autopista C-32 gaudeixen, a més, d'un grau de protecció específic en raó de les determinacions contingudes en el Pla director urbanístic del sistema costaner que els inclou.

- *Espais de protecció especial de la vinya*

Inclou les àrees d'alt valor agrícola amb conreu de vinya amb denominacions d'origen, indicacions geogràfiques protegides i produccions ecològiques, així com les àrees dedicades a altres conreus i a activitats relacionades amb l'agricultura i la ramaderia, vitivinícoles, etc. En el cas de Sant Pol de Mar no s'inclou cap espai d'aquesta categoria.

- *Espais de protecció preventiva*

Inclou els espais classificats com a no urbanitzables en el planejament urbanístic que no hagin estat considerats de protecció especial. El PTMB estableix la seva protecció preventiva, sense perjudici que, mitjançant el planejament d'ordenació urbanística municipal i en el marc de les estratègies establertes per a cada tipus d'assentament, es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si s'escau. En el cas de Sant Pol de Mar es delimiten com àmbits de protecció preventiva, bàsicament, Can Valmanya i els espais situats al voltant de la zona industrial Riera de Sant Pol ja consolidada i dels accessos a l'autopista C-32: a llevant, l'entrada als terrenys agrícoles de Can Roca i, a ponent, els terrenys intermedis que la separen dels assentaments de Bellavista i Bellaguarda.



Sistema d'espais oberts. Proposta

El sistema d'assentaments

El Pla aposta per la configuració d'una regió metropolitana de caràcter polinodal, amb una articulació del seu territori basada en el sistema de ciutats. Pel que fa al sistema d'assentaments, el PTMB proposa una sèrie d'objectius per a l'assoliment dels quals en proposa diverses estratègies de transformació i millora segons els àmbits territorials on s'apliquin. Aquestes estratègies seran desenvolupades per mitjà del planejament urbanístic municipal i supramunicipal que queda vinculat per la normativa del PTMB. Les estratègies del PTMB pel que fa al sistema d'assentaments es poden agrupar en quatre grans àmbits, segons el tipus de territori al qual fan referència:

- Determinacions per als continus urbans intermunicipals.
- Àrees de reforçament nodal metropolitana.
- Nuclis urbans –pobles i viles i àrees especialitzades –com les urbanitzacions de baixa densitat o els polígons industrials–.
- Coordinació del planejament urbanístic en àmbits d'especial complexitat.

El PTMB es refereix al que anomena com a ciutats de l'"Arc Metropolità" – Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Sabadell, Terrassa, i Mataró– que acaben configurant un sistema d'assentaments eficient, articulat internament i amb la resta de la regió metropolitana. Sant Pol de Mar forma part del que el PTMB defineix com **àrees de reforçament nodal metropolitana**, i s'inclou en l'àrea de reforçament nodal que correspon a la part central del Maresme.

Pel que fa al nucli urbà de Sant Pol de Mar, el PTMB estableix una **estratègia de reforçament del centre urbà** dins del sistema del continu urbà intermunicipal on se situa. El PTMB també proposa l'articulació d'una **nova centralitat urbana**, a tocar de la nova estació ferroviària prevista, tal com s'exposa a l'apartat següent.

Per a les **àrees especialitzades** del terme municipal, el PTMB determina una estratègia de reducció/extinció de les expectatives urbanístiques per als àmbits de March Pastor i de Torre Martina. Igualment assenyalava una estratègia de manteniment del caràcter rural dels àmbits del Sot de Golinons i de Can Roca.

El sistema d'infraestructures de mobilitat

El PTMB propugna una millora i extensió molt notable del transport col·lectiu, i en particular del transport ferroviari, atenant a la seva capacitat de servei i articulació del territori. Les actuacions previstes pretenen fer més eficient la xarxa ferroviària, augmentant la seva interconnexió amb un traçat menys radial que l'actual.

En el cas de la línia de rodalies del Maresme (Barcelona-Mataró-Blanes) el PTMB proposa el desdoblament i l'execució de variants ferroviàries entre Arenys de Mar i Maçanet (Actuació R5). Proposa el trasllat i desdoblament del traçat actual de via única, des de la línia de costa cap a l'interior, en forma de túnel que ressegueix en part el traçat de l'actual carretera N-II. Al voltant de la nova estació proposada a Sant Pol de Mar –entre el sector d'Els Garrofers i el casc antic– el Pla preveu l'articulació d'una nova centralitat urbana.



Infraestructures de mobilitat. Xarxa ferroviària.



Infraestructures de mobilitat. Xarxa viària.

Pel que fa a la xarxa viària, la principal intervenció prevista pel PTMB té per objecte reforçar la xarxa interna estructurant de la comarca –la carretera N-II– que segueix suportant trànsits avui impropis.

Així, el PTMB proposa la integració dels trams urbans de la N-II (Actuació 3.11). D'altra banda, en paral·lel a l'autopista C-32, pel seu costat de mar, el PTMB disposa una traça alternativa a l'actual carretera de la costa, com a xarxa estructurant secundària entre Montgat i Calella, que faria de distribuïdora dels trànsits de l'autopista C-32 (Actuació 2.31). El PTMB preveu tres connexions d'aquesta nova via amb la xarxa local, situats a l'alçada d'El Farell, la riera de Sant Pol i el Serrat del Mas.

El Pla Director Urbanístic dels Sistema Costaner (PDUSC)

Dins del terme municipal de Sant Pol de Mar, el PDUSC classifica com a sòl no urbanitzable costaner i com a sòl costaner especial els següents àmbits, que s'assenyalen de nord-oest a sud-est: Roca Grossa, Sant Pol de Mar nord, Can Valmanya, Riera de Sant Pol, Platja de La Murtra i Pla de Sant Crist.

Roca Grossa

- Classe de sòl: Sòl no urbanitzable costaner C2 i C3.
(per Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de 31 de maig de 2006, donant resposta al recurs potestatiu de reposició interposat per la propietat)
- Municipis afectats: Sant Pol de Mar i Calella.
- Superfície: 93,75 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl no urbanitzable.
- Descripció: Àmbit ubicat a la falda litoral del Puig de Popa que es perllonga fins el mar, amb un gran potencial connector entre els espais d'alt valor natural i paisatgístic de les Serres de Montnegre – El Corredor (PEIN) i el mar.

Sant Pol de Mar nord

- Classe de sòl: Sòl costaner especial CE.
- Municipi afectat: Sant Pol de Mar.
- Superfície: 5,13 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl urbanitzable no delimitat.
- Descripció: Àmbit ubicat al vessant orientat a mar del turó de Can Tiril, en gran part envoltat de sòl urbà i de sòl urbanitzable, encara que amb possibilitats –escasses– de connectivitat amb l'espai inclòs al PEIN de les Serres de Montnegre – el Corredor.

Can Valmanya

- Classe de sòl: Sòl no urbanitzable costaner C3 i sòl costaner especial CE.
- Municipi afectat: Sant Pol de Mar.
- Superfície: 33,01 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl no urbanitzable.
- Descripció: Àmbit ubicat al vessant orientat a mar del turó de Can Tiril, amb possibilitat de connectivitat amb l'espai inclòs al PEIN de les Serres de Montnegre – el Corredor.

Riera de Sant Pol

- Classe de sòl: Sòl no urbanitzable costaner C1.
- Municipi afectat: Sant Pol de Mar.
- Superfície: 10,35 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl no urbanitzable (sistema hidrogràfic).
- Descripció: Àmbit que comprèn l'últim tram de la riera de Sant Pol (canalitzada), els espais agrícoles en la plana fluvial i la planta depuradora d'aigües residuals. Amb possibilitat de connectivitat entre el mar i la conca hidrogràfica de la riera de Sant Pol.

Platja de la Murtra

- Classe de sòl: Sòl no urbanitzable costaner C1.
- Municipi afectat: Sant Pol de Mar.
- Superfície: 89,64 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl no urbanitzable.
- Descripció: Àmbit ubicat sobre terrenys adjacents a l'últim tram del torrent de la Murtra, amb possibilitat elevada de connectivitat amb espais d'alt valor natural i paisatgístic: l'espai inclòs al PEIN de les Serres de Montnegre – El Corredor. El PDUSC suggereix proposar la incompatibilitat de l'ús de càmping actual (Kanguro).

Pla de Sant Crist

- Classe de sòl: Sòl no urbanitzable costaner C2 i C3.
- Municipis afectats: Canet de Mar i Sant Pol de Mar.
- Superfície: 63,89 ha.
- Planejament urbanístic actual: Sòl no urbanitzable.
- Descripció: Àmbit ubicat a la falda del Turó Roig, amb possibilitat de connectivitat amb l'espai inclòs al PEIN de les Serres de Montnegre – el Corredor, a través de la riera dels Oms –que travessa tot l'àmbit- i del Turó Roig.

Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya

Defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per a Catalunya. Aquest pla és complementari a d'altres plans, territorials o de transports, d'escala local, regional i interregional, i posa en pràctica la planificació integrada de les infraestructures en el marc de la política de mobilitat.

Entre les consideracions a les que es fa referència en el mateix, es troben les següents:

- Infraestructura ferroviària
 - Desdoblament de la línia Arenys–Blanes: actuació que incrementarà la capacitat de la línia i contempla l'aplicació de mesures d'integració urbana al pas pels nuclis urbans.
 - Variant Barcelona–Mataró: variant que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera del ferrocarril respecte el mar.
- Carril bus
 - Carril bus a l'entrada de Barcelona a la C-31, entre Montgat i Glòries. També podrà tenir la funció de carril VAO, per millorar el transport públic col·lectiu d'accés a Barcelona.
- Infraestructura viària
 - Eix Maresme II (A-2): desplaçament de la N-II cap al corredor de la C-32 mitjançant la construcció d'una nova carretera. Tram entre Montgat i Arenys amb doble calçada.

Pla de Mobilitat i Ordenació del Territori del Maresme

Al setembre de 2002 es va constituir una Comissió Tècnica formada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i el Consell Comarcal del Maresme. Després d'un seguit de reunions es va elaborar el Pla de Mobilitat i Ordenació del Territori del Maresme que recull els criteris bàsics que hauran de dirigir el Pla Director Territorial de la comarca del Maresme.

Dins l'Auditoria Ambiental de Sant Pol de Mar, es fa una referència al contingut global del Pla. Respecte les infraestructures de mobilitat, el Pla recull diverses demandes ciutadanes com la conversió de la N-II en via urbana o la supressió del peatge de la C-32.

La Comissió va acordar avançar cap a un nou model de mobilitat traslladant l'eix del corredor a una zona menys congestionada que la façana litoral.

Quant a la **xarxa ferroviària** es va acordar el següent:

- De forma immediata:
 - Millora i optimització dels sistemes automatitzats i del parc mòbil.
 - Millora dels accessos i la capacitat del servei.
- A curt termini (2002–2010) dins el PDI 2001-2010:
 - Construcció de la tercera via en el tram Montgat–Mataró (per reduir temps de desplaçament).
 - Desdoblament de la via Arenys de Mar–Tordera (i millora de la permeabilitat).
- A mig termini (2010–2026)
 - Construcció nova línia ferrocarril Mataró–Granollers (connexió de ciutats intermèdies).
 - Nova línia de ferrocarril per l'interior de la comarca (per treure'l de la façana litoral, tot estudiant la construcció d'un tramvia litoral).

Quant a la **xarxa viària** es va acordar el següent:

- Millorar el servei de transport públic als municipis de l'interior de la comarca.
- Prolongació de la C-32 (connectar AP-7 i N-II).
- Desdoblament de la N-II.
- Actuacions a la carretera de Tordera–Hostalric i GI-600 Blanes–Hostalric.
- Aplicar mesures per a que la nova connexió ràpida amb Girona i el peatge tou no suposin un increment del trànsit de pas a la comarca.
- Construir laterals segregats a la C-32 de Montgat a Mataró per augmentar de la capacitat del corredor.
- Estudiar la construcció de laterals de Mataró a Arenys de Munt fins a la C-61.
- Estudiar la connexió d'Arenys de Munt a Pineda de Mar amb una calçada de doble sentit per sota de la C-32.
- Estudiar una variant de Pineda a Santa Susanna que connecti amb la N-II.
- Millorar la comunicació amb el Vallès, fent que l'Eix de la Serralada Marina, Eix de Font de la Cera, l'Eix del Montnegre, l'Eix de la Riera d'Argentona i l'Eix de la Tordera siguin vies preferents.
- Actuacions a la xarxa viària supramunicipal de condicionament o construcció de nous traçats.
- Acabament de la carretera dels sis pobles (al nord de l'autopista de Tiana a Mataró).
- Crear la xarxa ciclista bàsica.

Estudi de les Infraestructures del Transport del Maresme

El Consell Comarcal del Maresme va elaborar (Juliol de 2003) un estudi sobre les infraestructures, en el que es recollien les següents propostes:

- Construcció d'una tercera via d'ús reversible entre Montgat i Mataró
- Conversió de la N-II a via urbana.
- Construcció de variants soterrades de les línies de tren en llocs com Sant Pol de Mar.
- Construcció de l'Avinguda del Mig per sota de l'autopista per canalitzar els trànsits intermunicipals dels pobles de mar (al Baix Maresme).
- Construir el carrer dels sis pobles per sobre de l'Autopista per canalitzar els trànsits intermunicipals dels pobles de l'interior (al Baix Maresme).
- Creació de carrils VAO a l'autopista (al Baix Maresme).
- Millores a la xarxa local per potenciar els trànsits intermunicipals (a l'Alt Maresme).

Pla d'Accessibilitat i Mobilitat de Sant Pol de Mar

El maig de 2003 es va elaborar el Pla d'Accessibilitat i Mobilitat del municipi l'àmbit del qual abasta els edificis, l'espai públic, el transport i la mobilitat.

El Pla identifica tres zones com a prioritàries: el casc antic, Els Garrofers i l'Hotel. I per a aquestes grafia propostes d'actuació concretes, entre les que es contempla el procés de conversió a zona de vianants de diversos carrers de la zona del casc antic, la reubicació dels elements de mobiliari urbà que fan que l'ample de vorera sigui insuficient o el disseny correcte de guials per a vianants.

Pel que fa als aspectes relatius a l'organització del trànsit, es proposa el canvi de sentit de la circulació rodada d'alguns carrers, la reubicació d'aparcaments i la construcció de dues rotondes:

- Una, ja executada, situada a la cruïlla de la Ctra. de Sant Cebrià amb la Ctra. Vella, per canalitzar l'accés a la vila del trànsit rodat de la N-II que faciliti l'accés a la vila i permeti tornar a incorporar-se a la N-II sense travessar el poble.
- Una altra al final del Pg. de la Riera, que permetria als conductors fer un canvi de sentit sense entrar en el centre històric.

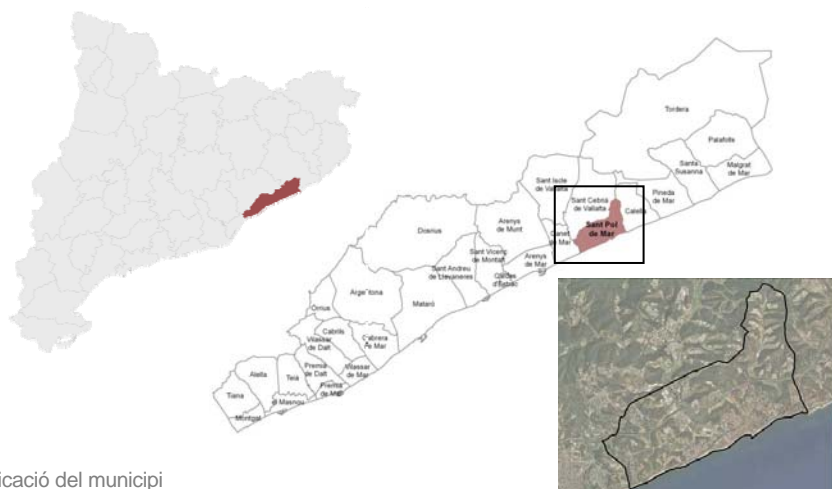
2.3. Diagnosi ambiental del municipi

Ubicació i entorn socioeconòmic

El terme municipal de Sant Pol de Mar, amb una superfície d'unes 749 hectàrees, forma part de la comarca del Maresme i s'inscriu en l'àmbit territorial metropolità. Els municipis veïns són, Canet de Mar –al sud-oest–, Sant Cebrià de Vallalta –al nord– i Calella –al nord-est–.

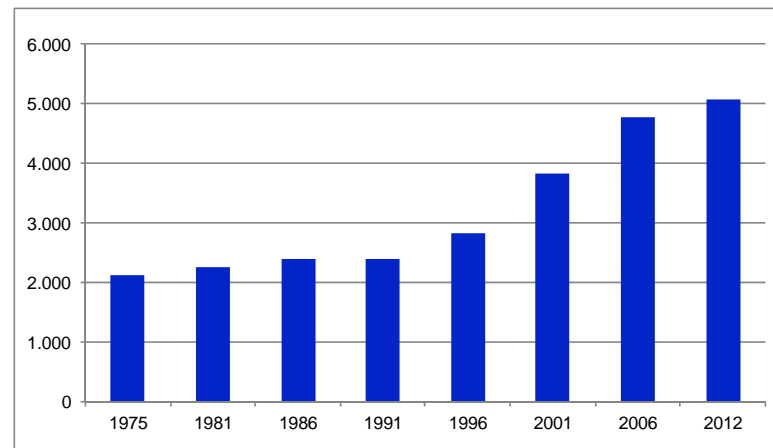
La major part del territori està classificat com a sòl no urbanitzable, ocupant una extensió d'unes 566 hectàrees de la superfície municipal. Majoritàriament, les zones no urbanitzades s'ubiquen al nord de l'autopista C-32, a la Vall de Golinons, a la zona del turó de Can Tiril o al llarg del torrent de la Murtra. Molts d'aquests espais realitzen funcions de connectors biològics, o bé són el suport d'activitats tan característiques com el cultiu del maduixot.

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya de 2012, la població de Sant Pol de Mar és de 5.073 habitants.



Ubicació del municipi

La densitat poblacional a Sant Pol de Mar és de 677,3 habitants/Km². Cal destacar que la major part d'aquesta població es concentra bàsicament en el 22% de la superfície municipal que es pot considerar, hores d'ara, sòl urbà.



Evolució de la població

Segons dades de l'Auditoria ambiental de Sant Pol de Mar, com en pràcticament tots els municipis de la costa catalana, la població estacional al municipi equival a dos vegades la població censada, i a l'estiu s'estima que pot arribar a triplicar la població que resideix a Sant Pol de Mar a l'hivern.

Fins els anys 90 la població de Sant Pol de Mar s'ha mantingut de forma estable entorn els 2.400-2.500 habitants. Des de la segona meitat dels anys 90 i fins la primera meitat dels 2000, Sant Pol de Mar va viure un notable increment de població, arribant pràcticament a duplicar-se en uns quinze anys. Aquest important creixement de la població s'explica bàsicament per processos migratoris de l'àrea metropolitana de Barcelona a municipis de l'anomenada segona corona metropolitana, i en bona part per la transformació de segones residències en habitatge principal. El ritme de creixement de la població s'alenteix, però, d'ençà de l'any 2005; i els darrers anys la població de Sant Pol de Mar s'ha estancat, fins i tot amb un lleu decreixement.

Segons dades de l'*Anuario Económico de España*, la taxa de creixement anual acumulatiu de població a Sant Pol de Mar fou de prop del 7% entre 1996 i 2001, mentre que entre 2005 i 2010 ha disminuït fins un 2%. Aquesta tendència a l'alentiment del creixement de la població en els darrers cinc anys es pot observar a bona part dels municipis de la comarca del Maresme.

Entorn un 20% de la població del municipi té 19 anys o menys, un 42% té entre 20 i 39 anys, entorn un 27% té entre 40 i 69 anys, i prop d'un 11% té 70 anys o més.

Per tal de copsar amb major detall la distribució de la població per edats, són útils els següents indicadors:

	<i>Índex d'infància</i>		<i>Índex de joventut</i>		<i>Índex d'envelliment</i>	
	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>
Sant Pol de Mar	14,1	16,4	19,8	13,5		
Arenys de Mar	14,4	14,5	20,2	15,6		
Canet de Mar	13,5	15,7	21,9	14,1		
Calella	14,1	15,3	21,2	16,2		
Sant Vicenç de Montalt	18,8	18,9	17,4	12,7		
Sant Cebrià de Vallalta	16,2	22,2	18,6	11,9		
	<i>Índex de vellesa</i>		<i>Índex de senectut</i>		<i>Índex d'envelliment</i>	
	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>
Sant Pol de Mar	14,3	16,6	11,3	12,6	101,1	101,1
Arenys de Mar	18,9	18,9	14,0	17,2	130,7	130,4
Canet de Mar	18,5	18,1	14,5	18,0	136,8	115,3
Calella	18,1	17,5	12,6	15,5	128,7	114,5
Sant Vicenç de Montalt	9,9	11,2	11,8	9,1	52,6	59,3
Sant Cebrià de Vallalta	11,1	12,6	6,5	16,8	68,5	56,7

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Instituto Nacional de Estadística.

(*) Nota:

Índex d'infància: (Població 0-14 anys / total població) * 100

Índex de joventut: (Població 15-29 anys / total població) * 100

Índex de vellesa: (Població 65 anys i més / total població) * 100

Índex de senectut: (Població de 85 anys i més / població de 65 anys i més) * 100

Índex d'envelliment: (Població 65 anys i més / població 0-14 anys) * 100

Indicadors de població

Pel que fa a l'activitat econòmica, segons dades del darrer Cens disponible de 2001, igual que en la major part de municipis del Maresme i en general de Catalunya, l'evolució de la població activa en els diversos sectors mostra un increment progressiu del pes específic del sector serveis –amb un 71,4% de l'ocupació–, l'estabilització o un lleu increment del sector de la construcció –amb un 7,6% de l'ocupació–, i una disminució dels sectors industrial i primari –amb un 16,8% i un 4,2% de l'ocupació respectivament–.

La taxa d'autocontenció –el percentatge d'habitants de Sant Pol de Mar que treballen al municipi respecte el total de llocs de treball– l'any 2001 es situava

entorn el 55%. La taxa d'autosuficiència –el percentatge d'habitants de Sant Pol de Mar que treballen al municipi respecte la població ocupada total– l'any 2001 es situava entorn el 31%. És a dir, prop del 69% de la població ocupada de Sant Pol de Mar treballava, el 2001, fora del municipi –l'any 1991 era un 53%–, amb les corresponents implicacions pel que fa a la mobilitat obligada. Per a poder-ho comparar amb altres municipis de la costa del Maresme: a Arenys de Mar o Canet de Mar entorn un 53% de la població ocupada treballava fora del municipi, i a Calella aquest percentatge era únicament un 44%.

L'any 2011 el parc de vehicles de Sant Pol de Mar consta d'un total de 3.438 vehicles, dels quals un 66,3% són turismes, un 16,5% motocicletes, un 15,3% camions i furgonetes, i un restant 1,9% són altres tipus de vehicles.

	<i>Vehicles</i>	<i>%</i>
Turismes	2.282	66,3%
Motocicletes	566	16,5%
Camions i furgonetes	527	15,3%
Tractors industrials	9	0,3%
Autobusos i altres	54	1,6%
<i>Total parc de vehicles</i>	<i>3.438</i>	<i>100,0%</i>

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Parc de vehicles (2011)

D'acord amb aquestes dades, l'índex de motorització a Sant Pol de Mar és de 678,11 vehicles per cada mil habitants i de 450,10 turismes per cada mil habitants. Per poder comparar aquesta informació es disposa de les següents dades, per a l'any 2011, en les quals es posa de manifest que a Sant Pol de Mar l'índex de motorització de motocicletes i de camions o furgonetes és força superior al dels municipis veïns de la costa, l'índex de motorització de turismes és lleugerament superior o similar al d'altres municipis de la costa, tot i que és inferior al dels municipis de l'interior de la comarca.

Com a mitjana, estimativament, a Sant Pol de Mar es disposa d'1,8 vehicles per cada habitatge ocupat com a primera residència, índex que es manté força estable des de l'any 2001.

Segons dades del darrer Cens disponible de 2001, diàriament es realitzaven un total de 2.840 desplaçaments per mobilitat obligada –per treball o estudi– amb origen o destinació a Sant Pol de Mar

	Nombre desplaçaments		% desplaçaments totals		% desplaçaments generats	
	Treball	Estudi	Treball	Estudi	treball	Estudi
Desplaçaments dins	621	37	24,9	10,6	31,3	15,0
Desplaçaments a fora	1.360	210	54,6	60,2	68,7	85,0
Desplaçaments des de fora	510	102	20,5	29,2	-	-
Total desplaçaments	2.491	349	100,0	100,0		

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Mobilitat obligada (2001)

Sant Pol de Mar genera més viatges obligats dels que atrau, i cal destacar que del total de viatges generats per motius de treball, només entorn un 25% són desplaçaments interns.

Sant Pol de Mar té un pes molt important l'ús del vehicle privat, tant en els desplaçaments interns com en els desplaçaments entre municipis. Pel que fa als desplaçaments interns per motius de treball, el 2001 prop 84% es realitzaven en vehicle privat, disminuint però fins el 67% en el cas de desplaçaments entre municipis. Pel que fa als desplaçaments interns per motiu d'estudis, entorn de la meitat es realitzen en vehicle privat, disminuint fins el 18% en el cas de desplaçaments entre municipis. En efecte, pel que fa als desplaçaments entre municipis per motius de treball i d'estudis augmenten de forma significativa aquells que es realitzen en transport col·lectiu, per efecte fonamentalment de la línia de ferrocarril: un 17% i prop del 60% respectivament.

Finalment cal destacar que, l'any 2001, un 27% dels desplaçaments per anar a treballar van ser de menys de 10 minuts, un altre 27% d'entre 10 i 30 minuts, i un 21% d'entre 30 minuts i 1 hora. Pel que fa als desplaçaments per anar a estudiar, tan sols un 8% van ser de menys de 10 minuts, un 23% d'entre 10 i 30 minuts, un 22% d'entre 30 minuts i 1 hora, i un 34% de més d'1 hora.

Segons el darrer Cens disponible de l'any 2001, el nombre total d'habitatges a Sant Pol de Mar era de 3.435 habitatges.

Pel que fa al creixement del parc d'habitatges, es pot observar la mateixa tendència que en el cas de l'evolució de la població i del parc de vehicles, que dibuixa un increment més lent en el període 2001-2011 –d'entorn un 12%- respecte el període 1991-2001 –de prop del 35%–. Aquest creixement més lent del parc d'habitatges en els darrers deu anys, és encara més lent entre els anys 2006 i 2011 que entre els anys 2001 i 2006. El parc d'habitatges de nova construcció va augmentar en uns 282 habitatges en el període 2001-2006, amb una variació total d'entorn un 8% i increment mig anual de l'1,64%, mentre que

en el període 2006-2011 el parc d'habitatges va augmentar en uns 133 nous habitatges, amb una variació total de poc més d'un 3% i un increment mig anual del parc d'habitatges de només el 0,72%.

Segons dades del darrer Cens disponible, de l'any 2001, del total d'habitatges censats al municipi, un 43,8% tenien la consideració de primera residència, un 39,5% eren segones residències i prop d'un 16,7% eren habitatges buits. El creixement demogràfic de Sant Pol de Mar entre els anys 90 i fins els primers 2000 va anar acompanyat d'un progressiu augment del parc d'habitatges destinat a primera residència, passant de representar el 30,3% el 1991 al 43,8% el 2001, d'una progressiva disminució dels habitatges destinats a segona residència, passant d'un 67,1% el 1991 a un 39,5% el 2001, i d'un important augment dels habitatges vacants, passant de només un 2,5% el 1991 a un 16,7% el 2001. Tot i així, l'any 2001 el percentatge d'habitatges principals en els municipis veïns, tant de costa com d'interior, eren força superiors als de Sant Pol de Mar que, presenta un percentatge d'habitatges secundaris i vacants superior al dels municipis veïns.

A manca d'informacions més recents, fins que no es publiquin les dades corresponents al Cens de 2011, s'ha estimat, a partir del nombre d'habitatges construïts de nova plana en el darrer decenni, que Sant Pol de Mar disposa del següent repartiment d'habitatges:

Any	Principals	%	Secundaris	%	Vacants i altres	%	Total	%
2011	1.878	48,8%	1.386	36,0%	586	15,2%	3.850	100,0%
2001	1.506	43,8%	1.356	39,5%	573	16,7%	3.435	100,0%
1991	773	30,3%	1.712	67,1%	65	2,6%	2.550	100,0%
1981	643	31,4%	1.237	60,3%	170	8,3%	2.050	100,0%

Font 1981-2001: Institut d'Estadística de Catalunya.

Font 2011: Aproximació a partir de l'estimació del parc total d'habitatges, considerant una dimensió mitjana de la llar de 2,7 persones.

Estimació del nombre d'habitatges.

Per tant, segons les estimacions d'aquest Avanç, Sant Pol de Mar disposaria d'un 36% del parc d'habitatges com a segones residències, amb uns 1.386 habitatges, i entorn d'un 15% d'habitatges buits, amb uns 586 habitatges. Aquesta relativament alta proporció d'habitatges vacants a Sant Pol de Mar, si ho comparem amb d'altres municipis veïns, en bona part es podria explicar per l'existència de nous habitatges que han estat construïts els darrers anys – especialment en el període de major construcció, la segona dècada dels anys 90– i que no han estat venuts als seus usuaris finals.

Infraestructures de transport

Xarxa viària bàsica

La xarxa viària del municipi està formada per les següents vies, totes elles de caràcter supramunicipal:

- La carretera N-II, d'àmbit estatal, comunica les poblacions més properes.
- L'autopista C-32 (o A-19) és la via de major capacitat de comunicació amb Barcelona i altres poblacions més distants. Juntament amb la N-II constitueixen els dos eixos viaris bàsics de la comarca del Maresme.
- La Carretera BV-5128, de Sant Cebrià de Vallalta, actua d'enllaç entre la vila de Sant Pol i l'autopista, així com també amb les viles de Sant Cebrià de Vallalta i Sant Iscle de Vallalta. Aquesta carretera és un eix viari secundari.
- El Camí del Farell és un camí no asfaltat, però sí habilitat per al pas de vehicles, que comunica Sant Pol de Mar i Sant Cebrià de Vallalta a través de les urbanitzacions del Farell, Bellaguarda, Bellavista (a Sant Pol) i Vistamar (a Sant Cebrià).



Infraestructures de transport

La xarxa viària bàsica urbana del municipi

Regula les connexions entre els grans eixos i els nuclis urbans i urbanitzacions.

- Carrer Riera, que es constitueix com el principal accés a la vila des de la N-II i que comunica amb el parc del Litoral i la zona de Can Villar.
- El Carrer Pau Simon és l'accés al nucli urbà des de la banda est de la N-II, al costat de la urbanització de La Marina.
- El Carrer Roger de Flor comunica el Casc Antic amb les urbanitzacions de La Marina i l'Hotel a través del pas de trànsit rodat per sota de la N-II.
- El Carrer Joan Maragall comunica l'Església del Casc Antic amb la urbanització dels Garrofers, per la banda del cementiri, amb un pas elevat per sobre de la N-II.
- El carrer Jacint Verdaguer, pas per sota la N-II, comunica el Casc Antic amb la urbanització dels Garrofers.

Transport públic

Sant Pol de Mar no disposa de servei de bus urbà. D'altre banda compta amb un servei de bus interurbà que cobreix la línia Calella – Sant Cebrià de Vallalta de dilluns a divendres. A part del bus interurbà, el municipi disposa d'una estació de tren que forma part de la línia R1 Molins de Rei – Maçanet - Massanes.

Xarxa hidrogràfica i hidrologia

Hidrologia superficial

La xarxa hidrogràfica està formada per un conjunt de nou rieres, amb els seus corresponents afluents, de caràcter mediterrani, formant part de la Conca de les Rieres del Maresme, que romanen seques la major part de l'any. Realitzen funcions de desguàs alhora que tenen un paper fonamental en la regulació de l'aquífer, l'aportació de sorres a la platja i com a corredors biològics.

Entre les nou rieres que formen la xarxa del municipi, es troben la Riera de Sant Pol (Riera de Vallalta), el torrent de la Cabra, el Torrent del Morer (Torrent de Golinons), el Torrent d'Arrosser, el torrent dels Garrofers, el torrent del Farell, el Sot de Torre Martina, el Torrent de la Murtra i el Rial de Can Sagarrés.

Destaquen la Riera de Sant Pol, el Torrent del Morer i el Torrent de la Murtra, com els que presenten un millor estat de conservació. La resta de rieres han patit una important degradació, i d'algunes ha desaparegut fins i tot el curs.

Codi	Nom del Torrent	Nom dels afluents	Nom dels Subafluents	Vessant
1	Torrent de la Cabra			
2	Torrent del Morer			
2.A		Torrent de les Valls		E
2.B		Torrent de Can Mascaró		D
2.C		Torrent de Golinons		E
2.C.1			<i>Sot de Golinons</i>	D
2.C.2			<i>Sot de Can Gasons</i>	E
3	Torrent de Arrosser			
3.A		Sot de Can Tuietes		D
3.B		Sot del Cassarell		E
4	Torrent dels Garrofers			
5	Riera de Sant Pol			
5.A		Torrent de Can Valmanya		E
5.B		Sot de Can Roca		E
5.C		Torrent de Bellaguarda		D
5.D		Torrent de Can Plana		D
6	Torrent del Farell			
7	Sot de Torre Martina			
8	Torrent de la Murtra			
9	Rial de Can Sagarrés o Torrent dels Oms			

Xarxa hidrogràfica de la zona d'estudi. Font: Auditoria ambiental de Sant Pol de Mar.

- **Riera de Sant Pol (Riera de Vallalta):** Es tracta d'una de les rieres de major importància al terme de Sant Pol. Procedeix del Sot de Gascons i travessa els municipis de Sant Iscle de Vallalta i Sant Cebrià de Vallalta. Es tracta d'un curs intermitent de vall plana i ampla amb pendents poc pronunciades. La superfície de la conca és de 37,5 km², el que la converteix en la segona conca més extensa del Maresme, després de la d'Argentona. Es caracteritza perquè el llit de la riera pren valors d'amplada variables al llarg del seu curs, així mentre en el tram de riera que discorre al costat del polígon industrial el llit és relativament estret, el tram proper a la zona de desembocadura arriba fins a desenes de metres d'amplada. El llit de la riera es troba bastant net de vegetació i els talussos, majoritàriament, són naturals.

El desguàs a mar el realitza passant per sota de la N-II i de la via de tren, estant ben dimensionat.

La vegetació majoritària a les lleres i talussos és bastant pobra, tret de les zones properes a les vessants muntanyoses on es poden trobar diferents tipus d'arbrat.

- **Torrent del Morer (Torrent de Golinons):** És la conca més gran de totes les presents al municipi de Sant Pol de Mar. De l'autopista en amunt és el Torrent de Golinons. Formada per un total de quatre cursos la longitud total d'aquests és de 11,22 km i la mitjana de la pendent per la que discorre el torrent és del 8%.

Pel que fa a l'estat de la riera el podem dividir en tres zones o trams: el tram inferior es caracteritza perquè s'han construït dics antròpics i s'ha modificat el curs natural, en el tram mig el llit està cobert de vegetació i és el tram que presenta un menor grau d'alteració respecte de les condicions naturals, i per últim el tram superior de la conca en el que es realitzen conreus i la llera transcorre pel mig dels camps.

El desguàs a mar el realitza passant per dos ponts sota la N-II i la via de tren, el primer dels quals és de dimensions majors que no pas el segon.

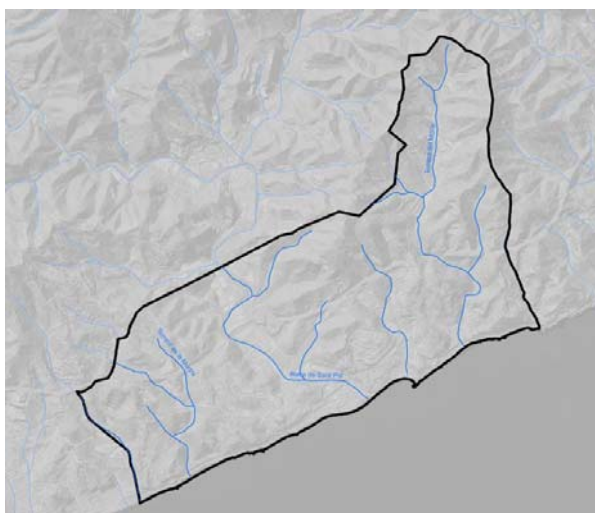
La vegetació de ribera es troba principalment al tram mig del torrent del Morer, amb alzines, pollancre, robínies i alguns eucaliptus. Igualment és de destacar la majoritària presència de canyes al llarg del curs principal del torrent.

- **Torrent de la Murtra:** La longitud total dels cursos d'aquest torrent (consta de 4) és de 3,36 km i la pendent mitjana del 7,5 %. En general el llit del torrent es troba desproveït de vegetació, tot i que hi ha zones en les que s'acumulen canyes creant-se obstacles per la circulació de l'aigua. Tanmateix alguns punts del torrent es troben canalitzats per murs.

El desguàs del torrent a mar es realitza com en la riera anterior passant per un túnel sota la N-II i la via de tren. El túnel que passa per sota la N-II està ben dimensionat mentre que el de la via de tren és de menors dimensions, podent quedar les vies cobertes d'aigua en èpoques de pluges importants. El tram de llera sota aquests dos passos es troba cobert de vegetació, cosa que disminueix la capacitat de la llera.

Pel que fa a la vegetació present en aquest torrent, podem distingir tres zones. Hi ha zones desproveïdes de vegetació, d'altres en les que dominen els canyars i per últim, i en menor proporció, zones en les que els canyars es combinen amb d'altres espècies vegetals (com ara l'alzina, la màquia,...).

Les rieres representen uns ecosistemes naturals diferenciats, son també eixos vertebradors del territori i destaca el seu valor cultural com a part integrant del paisatge i les formes de vida de les poblacions de la comarca.



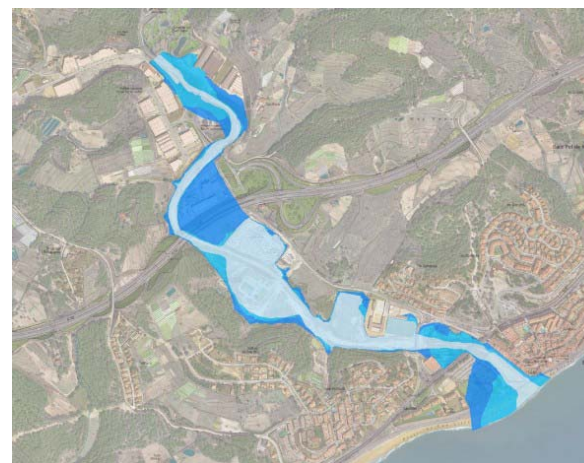
Xarxa hidrogràfica de Sant Pol de Mar

L'any 1992 es va redactar el "Pla Director de Protecció contra avingudes del Maresme" en el que es proposen un seguit de mesures per establir els criteris d'actuació a les rieres i torrents així com també actuacions concretes per a aquells punts més conflictius.

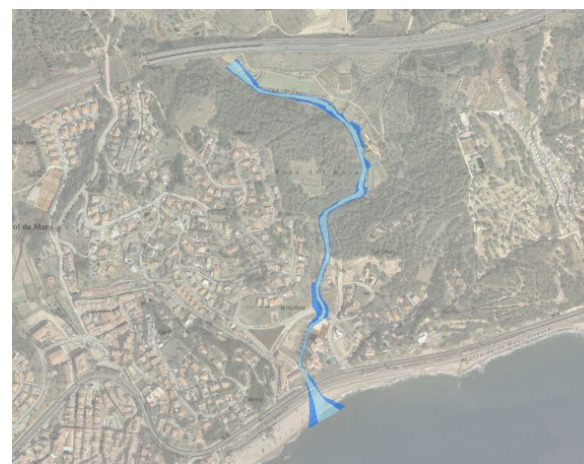
La ubicació de les rieres és un factor decisiu en el planejament del municipi degut a la possibilitat d'inundabilitat dels terrenys adjacents en episodis de fortes pluges o pluges torrencials que es poden donar en certs períodes de l'any.

Durant els tràmits de revisió del planejament general iniciats el 2005, es van realitzar un estudi hidràulic per tal de delimitar les corbes d'inundabilitat i analitzar fins on arribaria la làmina d'aigua per als diferents períodes de retorn. D'acord amb aquest estudi hidràulic, la figura 2.11 mostra l'extensió de la inundació en planta que s'assolirien a la riera de Sant Pol i el torrent del Morer, en l'estat actual, per avingudes de 10, 100 i 500 anys.

Segons l'esmentat estudi hidràulic, les zones inundables es troben al llarg de la riera de Sant Pol, ocupant els espais en els que es troben equipaments com algunes zones esportives, la depuradora, el Parc Litoral, el càmping La Maresma i una part de la zona industrial Sot de les Vernedes. D'altra banda, les zones inundables del torrent del Morer no afecten equipaments ni zones urbanes habitades.



Riera de Sant Pol



Torrent del Morer

Inundabilitat de la Riera de Sant Pol i del Torrent del Morer.

Hidrologia subterrània

Les aigües subterrànies constitueixen un recurs hidràulic d'innegable importància en tot el territori de Catalunya i especialment en les zones en què, tant per raons geogràfiques i de pluviometria com per problemes de qualitat, les aigües superficials disponibles són escasses. L'aprofitament dels aqüífers ha derivat en molts casos cap a extraccions indiscriminades que posen en perill la mateixa existència del recurs, per efecte d'un descens constant dels nivells freàtics que

en les zones costaneres comporta, freqüentment, un grau important d'intrusió marina i de salinització.

El terme de Sant Pol de Mar queda englobat en l'aqüífer protegit de l'Alt Maresme, així com també està declarat com a zona vulnerable als nitrats.

Ambient atmosfèric

L'avaluació de la qualitat de l'aire és responsabilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la generalitat de Catalunya. Aquesta avaluació es fa mitjançant la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) que integra diferents punts de mesura distribuïts pel territori.

Actualment, el marc normatiu per a l'avaluació i la gestió de la qualitat de l'aire ambient es defineix en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. Aquest, desenvolupa els aspectes relacionats amb la qualitat de l'aire de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera i transposa les directives europees, tot i integrant els reials decrets anteriorment aprovats. Per tant, la legislació de referència per a l'avaluació de la qualitat de l'aire és la Llei 34/2007 i el Reial decret 102/2011.

D'acord amb aquest marc normatiu, l'avaluació de la qualitat de l'aire es fa per zones. Per aquest motiu, es va classificar el territori en 15 zones de qualitat de l'aire (ZQA) i aquestes zones estan definides per tal que la seva superfície presenti unes característiques similars pel que fa a la qualitat de l'aire considerant elements com: l'orografia, la climatologia, la densitat de població, el volum d'emissions industrials i de transport.

Dins de cada zona de qualitat de l'aire es poden identificar diferents àrees, segons l'ocupació del sòl (urbanes, suburbanes o rurals) i el tipus de fonts emissores de contaminants a l'atmosfera de les quals reben més influència (trànsit, industrial o fons). D'acord amb aquests criteris, cada punt del territori pertany a una zona de qualitat de l'aire i està caracteritzat per un tipus d'àrea. Aquest fet comporta que, per tal d'avaluar la qualitat de l'aire, no sigui necessari disposar de punts de mesurament a tots els municipis, sinó que, d'acord amb la normativa, n'hi ha prou amb disposar de dades per a cada tipus d'àrea existent dins d'una zona.

Sant Pol de Mar es troba a la zona de qualitat de l'aire del Maresme, codificada com a número 7. Aquesta àrea, amb un total de 33 municipi i 502.930 habitant (any 2011) té instal·lats 5 punts de mesurament de la XVPCA, en els 512 km² d'extensió que ocupa.

A Durant l'any 2011 (últimes dades disponibles), els nivells mesurats de diòxid de nitrogen, diòxid de sofre, monòxid de carboni, partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micres, benzè i plom estan per sota dels valors límit vigents.

Pel que fa als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.

Pel que fa als nivells d'ozó troposfèric no s'ha detectat cap superació ni del llindar d'informació horari ni del llindar d'alerta a la població.

En relació amb l'avaluació dels nivells de la resta de contaminants, d'acord amb l'inventari d'emissions i les condicions de dispersió de la zona, s'estima que els nivells són inferiors als valors límit.

A Sant Pol de Mar, la major contribució a les emissions atmosfèriques prové del trànsit rodat. Considerant les emissions de diòxid de carboni, el trànsit n'és el responsable de gairebé el 91%, mentre que el 9% restant és el produït per les fonts puntuals. Aquesta important contribució del trànsit a la contaminació atmosfèrica del municipi és deguda al pas de grans infraestructures com la C-32 o la N- II. Tal i com s'observa en les dades recollides a l'Auditoria Ambiental de Sant Pol de Mar.

Contaminació acústica

La contaminació acústica està regulada per la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, la qual especifica les zones de sensibilització del territori i en fixa els límits d'immissió per a cada una en funció de la franja horària (veure figura 2.12).

Zona de sensibilitat	Valors límit d'immissió		Valors d'atenció	
	L _{AN} en dB(A)		L _{AN} en dB(A)	
	Dia	Nit	Dia	Nit
A, alta	60	50	65	60
B, moderada	65	55	68	63
C, baixa	70	60	75	70

Valor límit d'immissió

Posteriorment, es va aprovar el Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, i se n'adapten els annexos. Aquest decret defineix mes

acuradament les àrees de cada zona i els decibels per a cada franja horària (veure figura 2.13).

Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'emissió en dB(A)		
	$L_d(7h-21h)$	$L_e(21h-23h)$	$L_n(23h-7h)$
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

L_d , L_e i L_n : índexs d'emissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament.

Valors d'atenció: en les zones urbanitzades existents i per als usos de sòl (A2), (A4), (B2), (C1) i (C2), i per a habitatges existents en el medi rural (A3), el valor límit d'emissió s'incrementa en 5 dB(A).

Valor límit d'emissió Decret 176/2009

Amb l'objectiu de regular els sorolls i vibracions en el municipi, el 12 de juny del 2008, l'Ajuntament de Sant Pol de Mar va aprovar l'Ordenança Municipal de Sorolls i Vibracions de Sant Pol de Mar (O15). A l'annex I d'aquesta ordenança es classifica el municipi en diferents zones segons les consideracions següents:

- Zones A: de sensibilitat acústica alta. Adequada a zones exclusivament residencials, a l'entorn d'escoles, residències de gent gran i malalts, hospitals, habitatges situats en medi rural sense activitats econòmiques veïnes i patis interiors d'illa no afectats pel trànsit.

- Zones B: de sensibilitat acústica moderada. Adequada a zones residencials urbanes i rurals amb activitats econòmiques veïnes i/o activitats en planta baixa i zones residencials pròximes a zones industrials.
- Zones C: de sensibilitat acústica baixa. Adequada a habitatges atípicament situats dins de zones industrials i habitatges exposats a trànsit urbà elevat.
- Zona de soroll: a l'entorn d'infraestructures de transport (viari, ferroviari, marítim i aeri). Inclou el territori comprès entre la infraestructura i els punts del territori on es compleixen els límits establerts a la zona de sensibilitat acústica on està situada la infraestructura. En aquestes zones hi ha d'haver un règim especial en l'atorgament de permisos i llicències.
- Zona d'especial protecció de la qualitat acústica (ZEPQA): Zones amb nivells molt baixos de soroll i que es vol preservar expressament. En aquestes zones hi ha d'haver un règim especial en l'atorgament de permisos i llicències.
- Zona acústica de règim especial (ZARE): Zones amb elevada contaminació acústica. Aquestes zones han de tenir un pla d'actuacions per aconseguir la progressiva disminució del nivell de soroll existent.

Cadastre de soroll de Sant Pol de Mar

És la representació sobre cartografia de les diferents zones de sensibilitat acústica amb els valors d'emissió que estableixin com a objectius de qualitat. La Generalitat de Catalunya el Març del 2003, va desenvolupat el cadastre sònic del municipi revisat i modificat per part de l'Ajuntament, per proporcionar informació detallada dels nivells d'emissió acústica de tot el poble amb la finalitat de: detectar i valorar els principals sorolls presents a Sant Pol de Mar.

Les zones de soroll comprenen els sectors del territori afectats per la presència d'infraestructures de transport ferroviari, viari, marítim i aeri.

El municipi de Sant Pol de Mar és travessat per tres infraestructures generals de transport que són focus emissors de soroll: La via ferroviària Barcelona-Massanet, la carretera Nacional II i l'autopista C-32. Aquestes dues últimes, segons el mapa de nivells sonors de la xarxa bàsica de carreteres, elaborat durant la campanya de mesures 2002-2003 el Departament de Medi Ambient i Habitatge, presentaven al seu pas per Sant Pol de Mar nivells sonors superiors als 70 dB. Les zones amb un nivell sonor més elevat són:

- La zona entre el Cassarell i l'Autopista.
- La via de tren en desdoblant-se de la N-II.
- La N-II i l'autopista al seu pas per les zones pròximes a les zones de sensibilitat acústica Alta.
- El Polígon Industrial de Ponent.

Biodiversitat territorial, permeabilitat ecològica i patrimoni natural

Sant Pol de Mar no compta amb cap àrea inclosa a l'actualitat dins els espais PEIN, tot i que existeix la petició per incloure una part de la Vall de Golinons dins l'àmbit del Parc Natural del Montnegre-El Corredor. El fet de no incloure's dins d'aquesta figura de protecció però, i segons com es contempla en una de les propostes de l'Agenda 21 Local del municipi, caldria procurar dotar l'espai d'un grau de protecció especial, comptant amb els veïns i els propietaris.

Pel que fa als hàbitats d'especial interès comunitari, recollits a la Directiva 92/43/CEE, en el municipi es troben diverses mostres d'aquests. Entre aquests el de major superfície és el de les suredes (codi 9330 de la directiva), a la Vall de Golinons, seguit dels herbassars higròfils (codi 6430 de la directiva), els baixos marins sorrencs (codi 1110 de la directiva) i els matollars termomediterranis i predesèrtics (codi 5330). Cap d'aquests és d'interès prioritari. En aquest sentit l'Ajuntament de Sant Pol de Mar ha sol·licitat que l'àmbit de la Vall de Golinons sigui inclòs en la Xarxa Natura 2000.

Quant als espais costaners, el municipi compta amb nou platges, per a les que l'Ajuntament elabora un Pla d'Usos quadriennal per a la temporada de bany. La freqüentació de les platges juntament amb la poca profunditat de les mateixes limita l'espai en el que es pot desenvolupar el sistema costaner. Tot i això, platges com la de la Roques Blanques o la de la Murtra, de caràcter no urbà, esdevenen molt importants per a la connexió biològica entre els diferents espais del terme. D'altra banda, existeixen edificacions en l'àmbit del DPMT que dificulten la recuperació d'un espai costaner de qualitat. Moltes d'aquestes edificacions, malgrat tenir la seva autorització extingida, encara resten a peu de platja. És de remarcar l'existència d'un alguer de Posidònia a les costes de Sant Pol de Mar, la importància de les quals rau en les seves funcions en el manteniment de la biodiversitat, l'estabilització de sorres i fons somers i l'alta productivitat.

Pel que fa a la connectivitat ecològica, s'identifiquen diverses àrees rellevants per al manteniment de les condicions de connectivitat territorial adequades. Entre aquestes àrees es troben la riera de Sant Pol, i els torrents de la Murtra i Golinons. La riera de Sant Pol juga un paper fonamental com a connector local però també extern, donades les dimensions totals de la riera. Amb vegetació de ribera al llarg de pràcticament tot el seu recorregut, connecta espais forestals propers a Can Villar, La Riera o La Rasclosa, amb el que es dona una certa continuïtat d'espais lliures de ribera, forestals, agrícoles, i de la línia de costa.

A menor escala, el torrent de la Murtra també connecta espais forestals, agrícoles i la línia de costa. Destaca la rellevància del torrent de Golinons, com a connector que s'obre pas al llarg de tota la vall, fins arribar a mar. Espais

forestals de gran importància com el Bosc del Morer, o espais agrícoles d'elevada qualitat paisatgística troben una certa continuïtat en l'àmbit d'aquest torrent. A la part mitja del torrent els espais agrícoles dominen pràcticament tota la vall i són delimitats per masses boscoses de pins i alzines, o bé matollars de certa alçada. Mentre que a la part superior, la vall s'estreta i l'orografia perd la suavitat característica de la part mitjana, donant pas al desenvolupament de cobertes boscoses, de pins i alzines, i a espais agrícoles de menor entitat culminant en una franja en la que es troben alzines sureres. La complexitat i diversitat d'espais i ambients que es donen al llarg de tota la vall fan que aquesta tingui una elevada importància per al conjunt del municipi tant pels seus valors biològics, com paisatgístics, socials i econòmics.

Espais de la zona central com el Turó de Can Tiril, tenen un elevat valor com a connector ecològic intern (amb l'espai de la Vall de Golinons) i extern (amb els espais agroforestals de Sant Cebrià de Vallalta). Quant a espais d'interès per la seva importància com a connector amb els municipis veïns de Calella i Canet de Mar, destaquen el sector per sobre del càmping de Roca Grossa (al costat del bosc del Morer) i el de Can Segarres (al costat del torrent de la Murtra).

Els principals problemes de connectivitat que es troben en el municipi tenen a veure amb l'existència d'infraestructures com l'autopista, els càmpings, o la construcció d'urbanitzacions. Altres infraestructures com la N-II o la via de tren comporten disminucions globals del grau de permeabilitat entre els espais del municipi. Al llarg de l'autopista, la connectivitat es manté mitjançant la construcció de passos subterranis o de viaductes. Els càmpings o les urbanitzacions com Bellavista o Bellaguarda, situats al bell mig dels espais en què es donen les relacions de connectivitat, constitueixen elements que disminueixen la capacitat connectora del sector.

Pel que fa als elements patrimonials que es troben en el territori, es troben diversos elements que formen part de l'inventari de patrimoni arqueològic i arquitectònic del Departament de Cultura de la Generalitat. Tots ells corresponen a l'època romana i dels que encara es conserven restes. A Torre Martina també es va localitzar un jaciment romà que corresponia a un lloc d'habitació del que encara en conserven estructures. Dins del nucli urbà també es troben diversos elements d'interès patrimonial com el Monestir de Sant Pau, la masia de Can Villar, l'Església parroquial Sant Jaume o diverses mostres d'arquitectura modernista.

Paisatge i unitats ambientals

El municipi presenta diverses unitats ambientals entre les que distingim les que consten a la taula següent:

Unitats ambientals	Superfície (ha)	Superfície (%) respecte total municipal
1 Prats	57,50	7,67
2 Matollars	79,20	10,56
3 Boscos	239,40	31,92
4 Bosc de ribera	0,32	0,04
5 Conreus	112,82	15,04
6 Platges	11,75	1,57
7 Elements antròpics	71,59	9,55
8 Sòls nus i roquissars	7,81	1,04

Les àrees urbanes, que no s'identifiquen com a unitat ambiental, comprenen una superfície de 166 ha, el que representa el 22,61% respecte del total. La identificació de les unitats ambientals es realitza a partir del mapa de cobertes vegetals.

Els prats contempnen tant les zones de prat com les àrees denudades per processos erosius o procedents d'antics camps de conreu. Estan presents en el 15,04% de la superfície del terme municipal. No acostumen a ocupar grans extensions contínues sinó que es troben formant clapes enmig de brolles o màquies o ocupant extensions en les que abans hi havia conreu. Es troben exemples d'aquesta coberta vegetal a la zona de Can Mascaró, La Marina, Cal Xai i el sector entre Can Valmanya i l'autopista.

Pel que fa als matollars, són comunitats arbustives especialment abundants a diversos punts del Torrent de Golinons, a diversos punts a la banda oest del municipi i a aquelles zones de conreu que porten algun temps abandonades. Es caracteritzen per desenvolupar una densíssima coberta vegetal sobre el terreny en la que s'hi pot observar un veritable esclat d'espècies vegetals, principalment arbustives i de fulles petites. També es poden observar diverses espècies arbòries i, en menor grau, algunes espècies herbàcies. La seva distribució abasta el 10,56% de la superfície del TM.

La unitat ambiental que ocupa una major superfície és la dels boscos, present en el 31,92% del total. Bé siguin pinedes de pi pinyer, boscos mixtos d'alzina i pi pinyer o alzinars. La que està present en menor proporció, però, és la dels alzinars, que hauria de ser la coberta vegetal predominant en el conjunt dels boscos però que per la degradació a la que han estat sotmesos aquests espais només es troba en petits sectors i en combinació amb les altres tipologies de bosc. La segona coberta de bosc en importància és la pineda de pi pinyer, que es tracta d'una comunitat de transició que si es deixen progressar a la llarga es constituïran com a alzinars que substituïran les pinedes. Moltes d'aquestes

ocupen espais on antigament s'explotava la vinya, abandonada després de la crisi de la fil·loxera. Bons exemples d'aquesta coberta vegetal es troben a la zona de Roques Blanques, els Jardins de Sant Pol, Les Valls o Can Pou.

El tipus de bosc predominant és el mixt de pi i alzina, que tracta de zones en les que les pinedes de pi pinyer han evolucionat en la successió i actualment hi conviuen, en major o menor grau, individus de totes dues espècies. Abundants arreu del municipi, com a la zona de Can Beià de Dalt tot estenent-se per sota de l'autopista fins al torrent de la Murtra; la zona de Torre Martina; la zona boscosa entre l'autopista i el Pi del Soldat en la que es pot observar clarament la successió de pineda a bosc mixt; el Serrat d'en Mas i tot el sector del Mas Fener i Can Roca; etc.

Pel que fa al bosc de ribera, ocupa el 0,04% de la superfície municipal. Tot i que no és apreciable una determinada comunitat de ribera com a tal, ben desenvolupada i madura al llarg del seu recorregut, ateses les pertorbacions que ha patit al llarg dels anys, cal destacar la presència en alguns trams de bosc de ribera, formant sectors estrets i allargats que ressegueixen el curs d'aigua. Algunes mostres d'aquesta vegetació es troben a la riera de Sant Pol, a la Riera, o a torrents com el de les Valls, el del Morer i el de Golinons. En la resta dels casos la vegetació dels torrents no és pròpiament la vegetació típica de ribera, bé perquè han desaparegut les rieres o perquè tot i existir, el grau de degradació és tal que només s'hi observen canyes o petites clapes aïllades de vegetació herbàcia o ruderal.

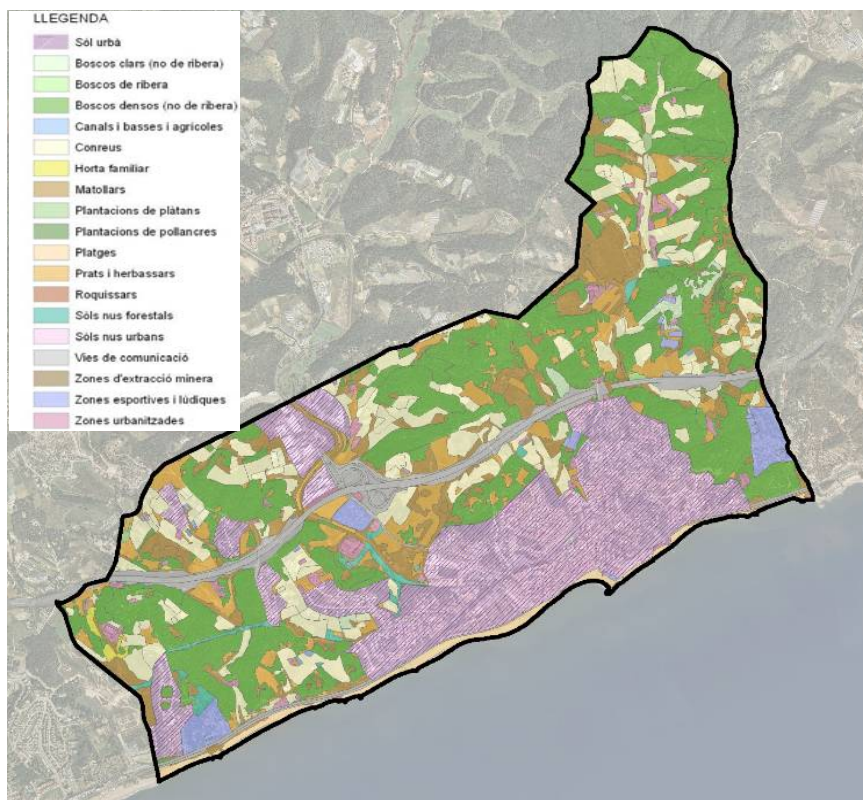
Els espais de conreu dedicats a la maduixa, que ocupen les pendents del terreny, amb hivernacles o túnels que protegeixen el conreu i contribueixen a la seva precocitat, són un altre element que determina el paisatge de Sant Pol de Mar. La utilització dels pendents per conrear la maduixa es fa perquè així les plantes no es fan ombra entre elles i aprofiten més el sol de l'hivern, obtenint una producció més primerenca. Bons exemples d'aquest paisatge es troben a Can Roca, Can Rata i el Mas Fener, i fins i tot al Torrent i al Sot dels Golinons. La superfície del terme ocupada per aquesta coberta és del 15,04%. La fragilitat d'aquest conreu i la poca rendibilitat, ha motivat l'abandonament de bona part d'aquests tot deixant les restes dels plàstics i altres elements emprats. D'aquest paisatge també s'identifiquen mostres a la zona del Mas Fener i al sector comprès entre Can Villar i els Jardins de Sant Pol. En aquestes extensions, a banda de les espècies de conreu que s'hi planten, també hi proliferen les plantes ruderals i arvenses associades a tota explotació agrícola, que també tenen el seu interès des d'un punt de vista ecològic.

Quant a les platges, Sant Pol disposa de 4 km lineals i una superfície del 1,57% respecte del total. Constituïxen un element clau en el paisatge del Sant Pol de Mar i han marcat profundament el caràcter de la població. La costa característica

de Sant Pol de Mar és la poc abrupta i poc retallada. La vegetació que s'hi troba és nul·la o escassa en aquelles platges amb una major afluença de visitants (com la de les Barques o la de les Escaletes), i en altres, com ara la platja de Can Villar es troben petites mostres de vegetació psammòfila com el jull de platja.

L'1,04% de la superfície presenta cobertes amb sòls nus, ja siguin urbans o forestals, així com roquissars.

La superfície restant (9,55%) presenta cobertes amb elements antròpics i/o construccions tal com vies de comunicació, canals i basses de reg, zones urbanitzades, zones esportives i/o lúdiques o bé activitats extractives (veure plànol I.3 Cobertes vegetals).



Cobertes vegetals

2.4. Objectius i criteris ambientals de l'Avanç del POUM

A partir dels aspectes ambientals rellevants que caracteritzen el municipi de Sant Pol de Mar pel que fa a la sostenibilitat global del model d'ordenació, al cycle de l'aigua, a l'ambient atmosfèric, a la biodiversitat territorial, permeabilitat ecològica i patrimoni natural en general, i al paisatge, es defineixen de manera jerarquitzada els següents **objectius ambientals**:

1. Minimitzar el consum del sòl, racionalitzar-ne l'ús, d'acord amb un model territorial globalment eficient i funcional, i fomentar els models urbans compactes, tot consolidant els sòls urbans i urbanitzables existents.
2. Compatibilitzar el planejament amb el cycle natural de l'aigua, prevenint els riscos d'inundació en el planejament, tot evitant la urbanització i edificació de les zones inundables dels cursos fluvials presents i regular-ne els usos permesos, i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model territorial globalment eficient.
3. Establir i protegir un sistema d'espais oberts en xarxa, connectat amb el sistema extern d'espais naturals, que incorpori els indrets de més valor ecològic i que tingui en compte la connectivitat ecològica entre ells, minimitzant la fragmentació dels espais oberts i protegir, en sòl no urbanitzable, aquells espais biodiversos i/o agrícoles de més interès i regular-ne els usos per assegurar-ne la conservació.
4. Minimitzar els efectes del planejament sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic i, en general, reduir el màxim les immissions de substàncies contaminants, així com reduir l'impacte acústic de les grans infraestructures de transport i aplicar mesures per reduir la contaminació lumínica.
5. Contribuir a la mobilitat sostenible mitjançant la realització d'una planificació sostenible, fomentant els desplaçaments a peu, en bicicleta i transport públic, en front al vehicle privat.
6. Incorporar criteris de sostenibilitat energètica en el cycle de l'aigua, de l'energia i dels residus del municipi.
7. Gestionar el paisatge per garantir la seva conservació i harmonitzar-lo amb els desenvolupaments previstos.

3. ANÀLISI DELS ASPECTES I ÀMBITS TRACTATS I JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ORDENACIÓ PROPOSADA

3.1. Planejament vigent

El Pla general d'ordenació municipal de Sant Pol de Mar vigent va ser aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona de la Generalitat de Catalunya en data 12 de febrer de 1992, i es va publicar l'acord d'aprovació al DOGC de data 27 de març de 1992.

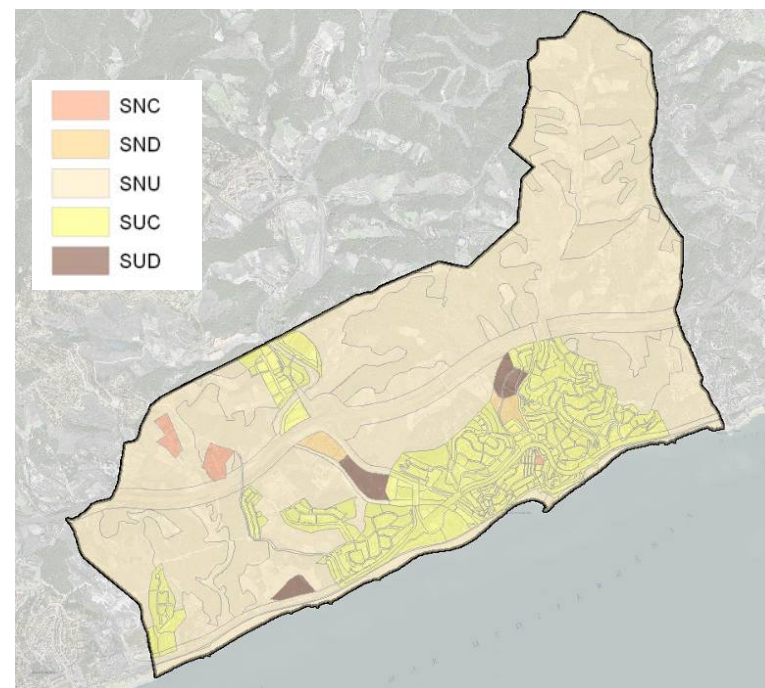
Fins a l'actualitat s'han desenvolupat diferents figures de planejament urbanístic, que han modificat les superfícies previstes en el planejament aprovat el 1992.

Des de 1992 s'han desenvolupat els següents sectors: Pla parcials PP-1 Zona industrial, PP-3 March Pastor, PP-4 Farell – Jardins de Sant Pol, PP-6 Els Garrofers, PP-9 Can Pi i PP-10 La Rajoleria. D'acord amb les previsions del PGOM de 1992, restaria per desenvolupar una superfície de 10,44 ha de sòls urbanitzables delimitats, corresponents als antics Plans parcials PP-5 Torre Martina, P-11 Sector de sistemes generals El Cassarell –segons la delimitació de la Modificació puntual de 1995– i el PP-12 Riera.

Així doncs, les superfícies actuals de la classificació del sòl del planejament vigent de Sant Pol de Mar, una vegada desenvolupats diferents sectors previstos en el planejament del 1992, és la que es presenta a continuació:

	<i>PGOM 1992</i> <i>(ha)</i>	<i>Situació 2013</i> <i>(ha)</i>
Sòl urbà	107,01	166,01
Sòl urbanitzable delimitat	65,55	10,44
Sòl urbanitzable no delimitat	7,80	6,03
Sòl no urbanitzable	568,22	566,10
<i>Total municipi</i>	<i>748,58</i>	<i>748,58</i>

Els sòls urbans de Sant Pol de Mar representen prop d'un 8% més de la superfície del terme municipal que els classificats com urbans pel PGOM de 1992. El PGOM de 1992 classificava com a sòl urbanitzable delimitat una superfície de 65,55 hectàrees de les quals unes 55 hectàrees ja són sòls urbans (aproximadament un 84% dels sòls urbanitzables delimitats l'any 1992).









Planejament actual (2013). Classificació del sòl.

Pel que fa als sòls urbans, cal remarcar que el casc antic de Sant Pol de Mar ocupa aproximadament una superfície de 15 hectàrees –un 2,0% del terme municipal–. La resta de sòls urbans ocupen deu vegades més, unes 151 hectàrees –un 20,2% del terme–.

3.2. Descripció i anàlisi dels àmbits tractats

Amb el planejament vigent actualitzat com a punt de partida, s'estudien les necessitats actuals del planejament de Sant Pol de Mar per als propers 12 anys. A continuació es presenten 6 àmbits de possible creixement per a ser avaluada l'oportunitat del seu desenvolupament, previ a l'establiment de les propostes presentades en l'Avanç del POUM de Sant Pol de Mar.

	<p>Ampliació industrial Ponent</p> <p>Estat actual</p> <p>L'àmbit d'estudi, de 1,5 ha. limita al nord-est amb l'actual polígon industrial, per l'est amb la Riera de Sant Pol, resseguint-ne la traça, pel sud amb una petita superfície de conreus herbaci de regadiu, per l'oest amb una zona de bosc dens de pi pinyer i pel nord amb una zona de conreu d'horta en hivernacles.</p> <p>Actualment, l'àmbit estudiat presenta una zona de conreu herbaci de regadiu i una petita zona d'horta en hivernacle. La resta, també de conreu herbaci de regadiu, actualment està en desús. També presenta una petita superfície de bosc dens de pi pinyer a l'extrem sud.</p> <p>L'àmbit és travessat d'oest a est per un petit torrent afluent de la Riera de Sant Pol, presentant una coberta de canyissars al llarg del seu traçat. El PTMB zonifica aquest àmbit com espais de protecció preventiva, cosa que permetria, si les necessitats del municipi ho justificuessin, el seu desenvolupament urbanístic. El planejament vigent el classifica com a sòl no urbanitzable.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>Creixement d'ús industrial que complementaria els usos del polígon industrial Sot de les Vernedes actualment existent.</p>
	<p>Can Roca</p> <p>Estat actual</p> <p>Amb una superfície aproximada de 1,6 ha. Aquest àmbit està situat al sud de l'actual polígon industrial, al marge esquerra de la Riera de Sant Pol. Comprèn una de zona residencial laxa, que forma part de Can Roca i està coberta per prats i herbassars i una extensa zona de matollars. Limita al nord-oest amb formacions de matollars de ribera, al trobar-se a escassos metres d'aquesta, tot i no situar-se en zona de risc d'inundabilitat, per l'oest i sud-oest amb l'enllaç de la carretera BV-5128 i la C-32, per el sud-est, amb altres conreus herbacis de regadiu, prats i herbassars i amb algunes zones de matollars. El planejament vigent el classifica com a sòl no urbanitzable.</p> <p>La zona presenta un interès paisatgístic i arquitectònic dins del municipi, el qual té la voluntat de protegir. A més forma part d'un dels dos espais d'articulació ambiental paral·lels a l'autopista C-32 de gran importància ecològica, ambiental i paisatgística que uneix la vall de Can Roca amb la de Golinons. El PTMB zonifica aquest àmbit com espai de protecció preventiva, susceptible de desenvolupar-se urbanísticament, si bé també s'assenyala una estratègia de manteniment del caràcter rural de l'àmbit de Can Roca.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>Creixement industrial aïllat proper al Polígon industrial Sot de les Vernedes que complementaria els usos del polígon actualment existent.</p>
	<p>Torre Martina</p> <p>Estat actual</p> <p>Àmbit d'aproximadament 2,6 ha., envoltat per sòl no urbanitzable i situat al sud-est del límit municipal, a escassos metres de la carretera N-II i de l'actual línia ferroviària. Es tracta d'un sector urbanitzable que té el seu origen en el pla general de 1992.</p> <p>Predominen boscos densos de pi pinyer, amb petites clarianes de matollars i, en les parts mes baixes, una petita superfície de altres conreus herbacis de regadiu, actualment productius.</p> <p>L'àmbit forma part d'una zona que inclou un monument inclòs en el Pla especial de protecció d'edificis i elements i catàleg complementari. Tot i així, l'àmbit no interfereix en la conservació de l'edificació catalogada ni el seu entorn immediat, havent, en tot moment, d'ajustar l'ús a la vulnerabilitat paisatgística de l'indret. El PTMB zonifica aquest àmbit com àrea especialitzada terciària, amb capacitat de desenvolupament amb una estratègia de reducció/extinció.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>Reserva de sòl urbanitzable no delimitat per a usos hotelers, amb l'ajust dels paràmetres urbanístics d'ocupació, d'acord amb l'estratègia de reducció del PTMB.</p>

	<p>Equipament Riera</p> <p>Estat actual</p> <p>L'àmbit estudiat, d'aproximadament 5ha., està qualificat com a sòl urbanitzable programat per a usos d'equipament. Actualment presenta una superfície coberta de canyissars i prats i herbassars. Limita pel sud i sud-oest amb la Riera de Sant Pol; pel nord-oest amb usos d'equipaments (deixalleria i un càmping); pel nord i nord-est, amb la carretera BV-5128 adjacent a una zona de sòl no urbanitzable, amb cobertes de prats i herbassars i per l'est, amb sòl urbà.</p> <p>Degut a la seva cota i a la proximitat amb la Riera de Sant Pol de Mar, una petita superfície de la part sud i principalment la totalitat de la part est de l'àmbit es troben en zona inundable per les períodes de retorn de 10, 100 i 500 anys. El PTMB zonifica aquest àmbit com àrea especialitzada d'equipaments, amb capacitat de desenvolupament.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>La reserva com a sòls per acollir usos d'equipaments del municipi, en un àmbit més reduït –d'unes 2,00 hectàrees–, ajustant-se a la delimitació dels sòls no inundables.</p>
	<p>Can Valmanya</p> <p>Estat actual</p> <p>L'àmbit d'estudi, d'aproximadament 2,5 ha. limita pel sud-oest amb la carretera BV-5128, adjacent a l'anterior àmbit estudiat d'equipaments. Pel nord-oest, nord i nord-oest limita amb sòl no urbanitzable amb predomini de prats i herbassars i boscos densos de pi pinyer. Pel sud-est limita amb sòl urbà. Actualment presenta una coberta contínua de prats i herbassars amb canyars i matolls.</p> <p>Tot i està situat en sòl no urbanitzable entre la zona del mar i la carretera C-32, l'àmbit està situat en una zona no classificada com a zona protegida per el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner. El PTMB zonifica aquest àmbit com espais de protecció preventiva, cosa que permetria, si les necessitats del municipi ho justifiquessin, el seu desenvolupament urbanístic.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>Creixement d'ús residencial de mitja densitat, adjacent a la trama urbana consolidada actualment. S'han estudiat diferents solucions amb diverses ocupacions sobre el territori. La imatge mostra la màxima ocupació sense contradir-se amb les determinacions del PTM, ni ocupar sòls amb pendents superiors al 20%.</p>
	<p>La Sènia</p> <p>Estat actual</p> <p>L'àmbit d'estudi, d'una superfície aproximada de 2,9ha, està classificat pel planejament vigent com a sòl urbanitzable no programat. En l'actualitat hi ha conreus actius de regadiu.</p> <p>L'àmbit és travessat per un petit torrent afluent del torrent del Sot de Can Tuietes, sense que estigui afectat per risc d'inundabilitat. El PTMB zonifica aquest àmbit com àrea especialitzada residencial, amb capacitat de desenvolupament.</p> <p>Què es podria proposar</p> <p>Desenvolupament del sòl urbanitzable no delimitat actual per a la implantació d'un creixement d'ús residencial en mitja-baixa densitat.</p>

3.3. Descripció i justificació ambiental de l'ordenació proposada

L'Avanç del POUM incorpora les determinacions del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) pel que fa a assumir estratègies de reforçament del centre urbà de Sant Pol de Mar, dins del sistema corresponent al continu urbà intermunicipal on se situa, així com pel que fa a la preservació dels espais lliures i les propostes per a la mobilitat. També incorpora les determinacions del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC). Igualment, les propostes s'adiuen amb tot allò que el POUM pot aportar a l'assoliment dels objectius que emanen dels diversos documents estratègics de què compta Sant Pol de Mar –el Pla estratègic i l'Auditoria ambiental municipal, entre d'altres–.

És voluntat de l'Ajuntament de Sant Pol de Mar limitar al màxim l'expansió dels sòls edificables. A banda de la riquesa natural i paisatgística del municipi, dos factors més així ho aconsellen:

- La dinàmica demogràfica dels darrers anys, d'estancament de la població del municipi i, fins i tot, de lleu recessió en els darrers anys.
- L'elevada proporció del parc d'habitatges que, hores d'ara, és ocupat com a segones residències o es troba vacant –un 36% i un 15% del parc d'habitatges, respectivament– que representa, en conjunt, uns 1.970 habitatges.

En aquest sentit, l'Avanç de POUM proposa:

Per a la matriu dels espais lliures no urbanitzables

(veure plànol O.1 Propostes per al sòl no urbanitzable)

El POUM desenvoluparà la normativa urbanística dels sòls afectes als espais de protecció que assenyalava el PTMB, així com als que determina el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDSUC). Proposa protegir com a sòl no urbanitzable, amb les qualificacions pròpies del PTMB i les que corresponen al PDUSC en el seu àmbit d'aplicació, els sòls compresos entre Can Valmanya i La Sènia que es troben més propers a l'autopista C-32, i els sòls situats al nord de l'autopista compresos entre Can Roca i la Vall de Golinons. En aquest sentit, el POUM qualificarà com a sòl no urbanitzable d'especial protecció, per motius ambientals i paisatgístics:

- La conca completa corresponent a la vall de Golinons.
- Les valls que constitueixen la capçalera del torrent de la Murtra, on es situen els grups de cases conegudes com Bellavista i Bellaguarda.

- Els vessants abocats a la línia de mar, entre Can Villar i el terme municipal de Canet de Mar. Els espais de protecció especial situats per sota de l'autopista C-32 gaudeixen, a més, d'un grau de protecció específic en raó de les determinacions contingudes en el Pla director urbanístic del sistema costaner que els inclou.

Seguint les determinacions del PTMB, l'Avanç de POUM concreta la delimitació dels àmbits de protecció preventiva. En aquest sentit, inclou tots els sòls proposats pel PTMB –Can Valmanya i els espais situats al voltant de la zona industrial Riera de Sant Pol ja consolidada i dels accessos a l'autopista C-32: a llevant, l'entrada als terrenys agrícoles de Can Roca i, a ponent, els terrenys intermedis que la separen dels assentaments de Bellavista i Bellaguarda– i hi afegeix els sòls de La Sènia, Can Busquets i El Cassarell.

D'altra banda, el POUM preservarà de nova urbanització tots els sòls inundables, posant a més una especial atenció a la riera de Sant Pol per la seva importància com a corredor fluvial.

Pel que fa als càmpings situats al terme municipal, el càmping La Maresma es troba en sòls inundables de la riera de Sant Pol, i és del tot inadequat el seu emplaçament actual, llevat que es prenguin i siguin autoritzades mesures per evitar la seva inundació. Pel que fa als càmpings Roca Grossa i Kanguro, ambdós es troben inclosos en el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDSUC) en àmbits qualificats com C2/C3 i C1 respectivament. En el primer cas, el Pla director urbanístic del sistema costaner proposa la compatibilitat del càmping actual, mentre que en el segon cas proposa la seva incompatibilitat.

Cal qualificar els camins rurals que relliguen el territori municipal com a xarxa bàsica de mobilitat, molt especialment aquells que ja tenen garantit el seu pas per sota o per sobre de les grans infraestructures del municipi –l'autopista C-32, la carretera N-II i la línia del ferrocarril de Barcelona a Maçanet–, a fi de garantir l'accessibilitat de vianants i bicicletes entre la costa i el rerepaís.

Tanmateix, el POUM incorporarà les edificacions i els elements a preservar, catalogats com a patrimoni arquitectònic i arqueològic, així com l'inventari de masies i cases rurals existents en la data d'aprovació inicial del POUM, i en regularà els paràmetres d'edificació i els usos admesos.

Per als teixits urbans

(veure plànol O.2 Propostes per al sòl urbà i urbanitzable)

Dins de la trama urbana existent, es delimiten nou polígons d'actuació en sòl urbà, a fi i efecte d'acabar processos d'urbanització ja endegats; dotar alguns

barris de clavegueram i altres serveis urbanístics que no tenen; garantir la cessió gratuïta a l'Ajuntament dels sòls destinats a sistemes urbans que no va ser feta al seu dia; realitzar obertures de carrers que dotin de continuïtat el sistema viari; i concretar la volumetria de les edificacions corresponents a determinats àmbits amb problemàtiques específiques de configuració urbana o de preservació del medi. Els polígons són: Bellavista, Bellaguarda, Roques Blanques Nord, Roques Blanques Sud, Guifré el Pilós – Carrer Montnegre, Can Tobella, Can Villar, Can Valmanya i El Farell. També es delimiten tres àmbits per a dotacions i aparcament públic a La Sènia, Els Garrofers i Can Valmanya, que contribuiran a la pacificació del trànsit al casc antic i al reforçament de la centralitat urbana del casc antic i dels teixits residencials pròxims.

La possible demanda futura d'habitatge –ja sigui per creixement natural o per processos migratoris–, podrà ser coberta per actuacions de compleció i densificació del sòl urbà ja consolidat o per la transformació de l'ús dels habitatges de segona residència o que actualment es troben vacants en habitatges principals. Així doncs els àmbits estudiats en el punt 3.2 d'ús residencial es desestimen al poder garantir els suficients nombres d'habitatges i usos residencials establerts per el període de vigència del nou POUM.

Per als nous creixements

(veure plànol O.2 Propostes per al sòl urbà i urbanitzable)

Proposa la delimitació d'un únic sector urbanitzable dedicat específicament a equipaments públics a tocar de la riera de Sant Pol. Complementàriament, es proposa reservar dos àmbits de sòl urbanitzable no delimitat, també d'ús especialitzat: a Torre Martina, destinat a l'ús hotelier; i al sud-oest de l'actual sector industrial Riera de Sant Pol, per a l'ampliació del polígon d'activitats econòmiques existent. Aquestes 3 peces suposen tan sols 5,94 ha de nova ocupació de sòl.

Així, la classificació del sòl de l'avanç dels POUM queda de la següent manera:

	<i>PGOM 1992</i>	<i>Situació 2013</i>	<i>Avanç POUM</i>
Sòl urbà	107,01 ha	166,01 ha	162,28 ha
Sòl urbanitzable delimitat	65,55 ha	10,44 ha	2,00 ha
Sòl urbanitzable no delimitat	7,80 ha	6,03 ha	3,94 ha
Sòl no urbanitzable	568,22 ha	566,10 ha	580,36 ha
Total municipi	748,58 ha	748,58 ha	748,58 ha

Es redueixen, doncs, 10,53 ha de sòl urbanitzable respecte el planejament vigent.

Pel que fa a l'única peça de sòl urbanitzable delimitat, es tracta d'un sector urbanitzable d'unes 2,00 hectàrees de superfície. Inclou únicament sòls no inundables. Es delimita amb l'objectiu de disposar d'una reserva de sòl per a equipaments públics que permetin ampliar les dotacions actualment existents.

A fi de disposar de reserves de sòl que permetin dur a terme iniciatives d'activitats econòmiques i de serveis hotelers, turístics i/o d'altres activitats similars, l'Avanç de POUM proposa definir dos àmbits de sòl urbanitzable no delimitat:

- **SND Activitats econòmiques Riera de Sant Pol.** Es tracta d'un àmbit d'unes 1,58 hectàrees de superfície que es reserva a fi i efecte d'ampliar el polígon industrial actualment existent. Els sòls de l'àmbit que es proposa són els més planers que envolten l'actual polígon industrial. Es desestima l'àmbit de Can Roca, descrit en el punt 3.2, perquè el PTM l'assigna una estratègia de manteniment del caràcter rural.
- **SND Torre Martina.** Es tracta d'un sector que té el seu origen en el Pla general de 1992, amb una superfície d'unes 2,36 hectàrees. L'Avanç de POUM proposa que en el moment d'una futura delimitació s'ajustin els aprofitaments urbanístics i els usos d'acord amb la singularitat i la vulnerabilitat paisatgística d'aquest lloc. Es proposa ampliar el règim d'usos admissibles al sector, tot admetent com a principal l'ús hotelier i exclouent-hi expressament qualsevol ús d'habitatge.

La minimització del sòl urbà i urbanitzable permet disminuir la pressió antròpica sobre aquestes superfícies i a les zones no urbanitzables adjacents dels teixits urbans, permetent disminuir el risc d'incendi forestal i augmentar la connexió ecològica entre unitats ambientals.

Per a la mobilitat

L'Avanç de POUM pren en consideració les conclusions de l'Estudi de mobilitat i accessibilitat de Sant Pol de Mar, i coincideix amb les seves apreciacions pel que fa a la mobilitat al nucli antic, la consideració de la carretera N-II com a travessia urbana i les propostes per a relligar adequadament els diversos barris entre si.

El Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) ofereix un nou escenari a la mobilitat de Sant Pol de Mar incorporant, a la seva estructura general i orgànica, el traçat d'una variant a l'actual carretera N-II. Aquesta variant se situarà en

paral·lel a l'actual autopista C-32 pel seu costat de mar i permetrà un accés còmode al municipi des dels tres punts de connexió que preveu el PTMB, situats a l'alçada d'El Farell, la riera de Sant Pol i el Serrat del Mas. Aquesta nova variant permetria reforçar la xarxa viària interna i, en aquest sentit, el PTMB proposa la integració dels trams urbans de la carretera N-II, el que milloraria substancialment la qualitat de vida dels ciutadans de Sant Pol.

Per tal de pacificar i dissuadir el trànsit de vehicles pel nucli antic, l'Avanç de POUM proposa reservar sòls per a l'aparcament de vehicles privats als afores del nucli, als àmbits de Can Valmanya, Els Garrofers i La Sènia.

Alhora, caldrà també facilitar la intermodalitat del transport –tant dels residents com dels visitants–, amb l'actual estació de ferrocarril de rodalies, així com amb les noves ubicacions i els àmbits de nova centralitat que es puguin derivar de les actuacions proposades pel Pla d'Infraestructures o que proposa el PTMB.

El PTMB proposa el trasllat i desdoblament del traçat actual de la línia de rodalies del Maresme. En aquest sentit, l'Avanç de POUM proposa la localització de reserves per a noves àrees d'aparcament, amb l'objectiu de que contribueixin a la pacificació del trànsit al nucli antic i, alhora, reforcin aquest caràcter de centralitat urbana que reconeix el vigent PTMB en paral·lel al trasllat de la línia del ferrocarril.

Per als equipaments i els espais lliures

L'Avanç de POUM proposa concentrar les noves zones per dotacions públiques, zones verdes i equipaments en les posicions del municipi que són ambientalment més vulnerables:

- Els equipaments i serveis tècnics de la part mitja de la riera de Sant Pol, a tocar del límit del nucli urbà, com a franja de sanejament.
- Els equipaments de la part baixa del sector de La Sènia, entre el sectors d'Els Garrofers i de Can Busquets.

Pel que fa als espais lliures, els sòls actualment qualificats com a sistema públic de parcs i jardins representen una superfície significativament superior als estàndards mínims legalment exigibles. Aquest escreix de reserves permetrà que l'ordenació del POUM pugui ajustar els emplaçaments de les zones verdes provinents del desenvolupament dels Plans parcials del PGOM de 1992, amb els criteris funcionals més adequats per als usos previstos.

Així, es proposa la desclassificació de la porció d'espais lliures de l'antic sector de sistemes generals P-11 El Cassarell que encara no s'ha desenvolupat urbanísticament i, per tant, no ha estat obtingut per l'Ajuntament.

Finalment, el POUM ajustarà els emplaçaments dels equipaments i de les zones verdes provinents dels Plans parcials desenvolupats des de l'aprovació del PGOM de 1992, per tal de garantir-ne una utilització més adequada.

Càlcul de les emissions de CO₂ associades a l'avanç

A partir del gener del 2013, tots els Plans d'ordenació urbanística municipal, a excepció d'aquells de municipis d'escassa complexitat urbanística d'acord amb l'article 59.2 de la Llei d'Urbanisme, han d'incloure un anàlisi de les emissions equivalents de CO₂ associades al Pla.

Segons la circular 1/2012, per la qual es determinen els continguts mínims de l'anàlisi quantitativa d'emissions de GEH en l'avaluació ambiental de determinats plans d'ordenació urbanística municipal, els informes de sostenibilitat ambiental preliminar, han d'incorporar una anàlisi de les emissions equivalents de CO₂ originades per les previsions d'actuacions de transformació urbanística i, en general, d'expansió urbana de les diverses alternatives contemplades, als efectes de la seva avaluació comparativa.

Les propostes de l'avanç del POUM, treballades a partir de l'estat actual del planejament vigent (1992), proposen una contenció en el creixement municipal, disminuint la superfície urbana i urbanitzable, ampliant així el sòl no urbanitzat:

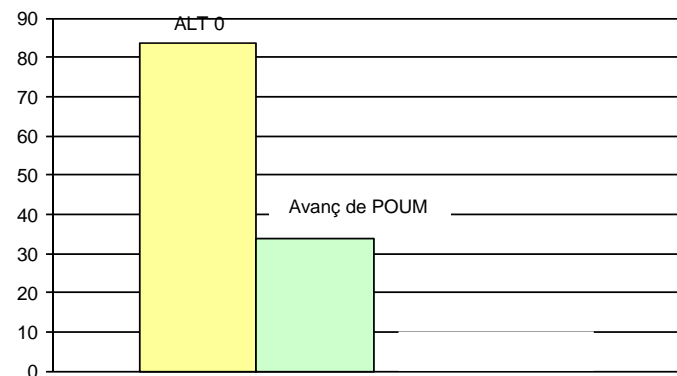
- Pel que fa a les actuacions el teixit urbà, únicament s'executa el PMU Els Tints, al qual se li preveu un ús residencial. En els altres nou polígons previstos d'actuació urbana, únicament es completarà la seva urbanització i es dotaran de serveis, sense augmentar la dotació en cap tipologia d'ús. I els tres àmbits proposats d'actuació aïllada, preveuen usos de dotacions i d'aparcament, dins de sòl urbà actual.
- Pel que fa al sector d'equipaments de la Riera i l'àmbit no delimitat de Torre Martina, ja estaven previstos en el planejament vigent. Cal remarcar que, en el cas del sector d'equipaments de la Riera de Sant Pol, s'ha reduït la seva superfície envers la delimitada actualment.
- Pel que fa a l'àmbit de creixement de sòl urbanitzable no delimitat, d'ús industrial, adjacent a l'actual sector d'activitats econòmiques del Sot de les Vernedes, se li assigna els paràmetres específics d'emissions derivats del seu ús.

El següent quadre mostra el balanç de creixement / decreixement d'ocupació de sòl.

	Situació actual (2013)	Avanç POUM	Avanç POUM -Situació actual 2013
Sòl urbà	166,01 ha	162,28 ha	-3,73 ha
Sòl urbanitzable delimitat	10,44 ha	2,00 ha	-8,44 ha
Sòl urbanitzable no delimitat	6,03 ha	3,94 ha	-2,09 ha
Sòl no urbanitzable	566,10 ha	580,36 ha	+14,26 ha
Total municipi	748,58 ha	748,58 ha	

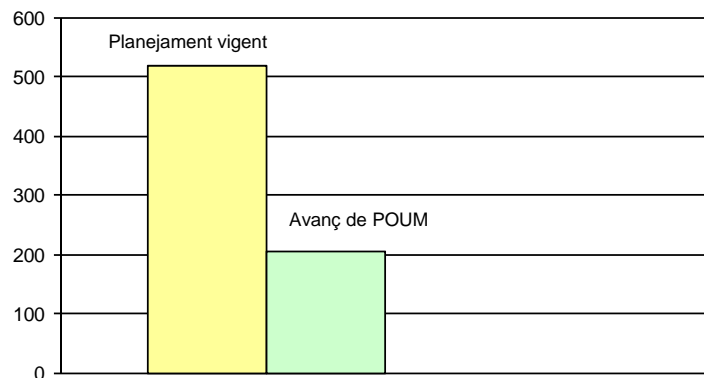
Mitjançant l'eina per el càlcul d'emissions de CO₂, associades al planejament, s'obté que en cas de seguir amb l'establert en el planejament vigent, el nombre de tones CO₂/any associades als futurs desenvolupament que actualment queden pendents, és de 517, amb unes emissions per càpita de 84 kgCO₂/hab. any. Les emissions associades a les propostes de l'avanç del POUM es redueixen a 204 tonesCO₂/any, i a 34 kgCO₂/hab. Any. És a dir la reducció que suposa l'Avanç el relació al planejament vigent és superior 50% en tots dos indicadors.

Emissions per càpita



Emissions associades al planejament

Emissions totals



4. AVALUACIÓ GLOBAL DE L'AVANÇ I JUSTIFICACIÓ DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS ESTABLERTS

4.1. Coherència entre els objectius ambientals i l'estratègia d'ordenació de l'Avanç del POUM

Les propostes d'ordenació establertes en l'Avanç del POUM ja integren, de forma inherent a la seva proposició, criteris de sostenibilitat. A continuació es presenta la seva adequació als objectius ambientals definits en el present informe:

- Es proposa la reducció del sòl urbà i urbanitzable, respecte el planejament actual, limitant principalment el creixement a la consolidació del teixit urbà existent, mantenint un únic Pla de millora urbana a l'àmbit d'Els Tints i la delimitació d'un únic sector urbanitzable, a tocar de la riera de Sant Pol, destinat específicament a equipaments públics. Es redueix significativament la superfície de sòls urbanitzables per ajustant-la a la necessària, segons l'encaix territorial actual i futur durant el període de vigència del POUM –els propers dotze anys–.
- D'aquesta manera es pretén aconseguir un teixit urbà compacte i continu, que permeti un augment contingut de nombre d'habitatges, sense augmentar la superfície urbana actual, i fomentar l'ocupació del parc d'habitatges buits o de segona residència presents al municipi.
- S'integra la qüestió dels riscos naturals considerant el risc d'inundació associat al pas de la riera de Sant Pol. Per aquest motiu es desclassifiquen aquelles àrees de sòl actualment urbanitzable per a usos d'equipaments, passant a ser sòl no urbanitzable de protecció de sistemes.
- Es contempla la protecció dels espais naturals de valor natural, ecològic i paisatgístic, complint amb l'establert en el Pla territorial metropolitana de Barcelona per els sistemes d'espais oberts. D'aquesta manera s'integren espais d'interès dins el sòl no urbanitzable i se'ls atorga un grau de protecció, per tal de garantir la seva conservació al llarg del temps, així com la xarxa de connectors ecològics, ja siguin interns o externs.
- Es promou la minimització dels desplaçaments associats a la mobilitat obligada o quotidiana i així no incrementar les emissions de substàncies contaminants.
- S'incorporen criteris i mesures d'eficiència en àmbits com la gestió dels residus, el consum hídric i el consum energètic del municipi.
- El planejament no fa cap delimitació dins les franges de sòl urbanitzable quant a la diferenciació de les unitats paisatgístiques que componen el mosaic territorial. Tot i així, es troben mostres de totes les unitats al llarg del sistema d'espais lliures. La diversitat d'ambients associada a cadascuna de

les unitats paisatgístiques dels espais lliures, aconseguida en la configuració dels espais lliures del planejament previst, garanteix la connectivitat ecològica dels diferents espais.

4.2. Incidència ambiental de la revisió

Les principals repercussions ambientals de l'Avanç del POUM de Sant Pol de Mar són les següents:

- L'Avanç del POUM respecta l'àmbit principal del connector de la plana de la Riera de Sant Pol, preservant aquests sòls com a no urbanitzables. Aquest plantejament és coherent amb la proposta de connectors del Pla territorial metropolitana de Barcelona.
- Es protegeix de manera específica la Vall de Golinons en tant que és un connector ecològic entre el front costaner i l'espai protegit del Montnegre-El Corredor.
- Es minimitzen els riscos d'inundació de les zones d'equipaments existents en el planejament actual, reduint el sector urbanitzable per a equipaments als sòls estrictament no inundables.
- La reducció del perímetre urbà i urbanitzable minimitza el risc d'incendi forestal.
- Els espais agrícoles més fèrtils queden protegits especialment i es garanteix la vocació agrícola de la major part dels terrenys que actualment tenen aquest ús.
- La concentració del sòl urbà i la reducció significativa del sòl urbanitzable ajuda a reduir la mobilitat obligada amb vehicle motoritzat privat i es fa més viable la utilització de mitjans alternatius que minimitzen les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Tanmateix, aquesta concentració de sòl urbà i reducció de l'urbanitzable permet racionalitzar les gestions de recollida de residus, i diferents subministraments de recursos, etc.
- El fet d'augmentar el sòl no urbanitzable, i eliminar els àmbits urbans dispersos que el podien fragmentar, juntament amb l'atorgament de diferents graus de protecció dels sòls, permet augmentar i potenciar la capacitat connectora dels sistemes lliures i garantir-ne la seva conservació.
- Les emissions de CO₂ per càpita i les associades al planejament es redueixen a més del 50% respecte el planejament vigent.

5. SÍNTESI

5.1. Objecte i context de l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar

El present informe de sostenibilitat ambiental preliminar forma part del procés d'avaluació ambiental de plans i programes al que està subjecte la revisió del planejament municipal de Sant Pol de Mar.

L'objectiu de l'informe de sostenibilitat ambiental és assegurar la integració dels aspectes socials i ambientals en la revisió del planejament, així com permetre que pugui ser avaluat i analitzat per l'autoritat ambiental, la resta d'administracions, els agents socioeconòmics i les entitats. En l'informe, bàsicament:

- S'identifiquen els aspectes ambientals rellevants dins l'àmbit territorial de Sant Pol de Mar.
- Es recullen les obligacions jurídiques en matèria de medi ambient i els objectius ambientals exigits a aquest POUM.
- Es fixen els objectius ambientals del POUM i els criteris per aconseguir-los.
- Es descriuen i valoren ambientalment tres alternatives. Es justifica i avalua el grau de compliment dels objectius ambientals fixats pel POUM.
- S'analitzen les propostes de l'Avanç del POUM, en relació al planejament vigent, els condicionants ambientals i les mesures correctores previstes.

Cal remarcar que aquest Informe preliminar no respon a una anàlisi ambiental externa i posterior a l'elaboració de l'Avanç, sinó al resultat dels treballs d'integració ambiental realitzats per l'equip redactor durant tot el procés d'elaboració. El document, per tant, assenyala i dona fe dels objectius ambientals que l'equip redactor s'ha plantejat d'inici, de les anàlisis ambientals efectuades i dels resultats obtinguts a través de l'atenció a aquestes anàlisis durant el procés de planificació.

L'Avanç del POUM respon, com és lògic, a objectius socials, territorials, econòmics i ambientals. En aquest informe es recullen els objectius ambientals explícits així com els vincles ambientals de les opcions preses per donar resposta a la resta d'objectius, les quals han estat ateses considerant els condicionants i els objectius ambientals fixats en primer lloc.

De la mateixa manera, l'avaluació s'ha centrat en els aspectes que són competència del planejament urbanístic: el sistema d'espais lliures, els sistemes urbans, els equipaments i el sistema d'infraestructures de mobilitat.

5.2. Aspectes ambientalment rellevants

Sant Pol de Mar és un municipi costaner ubicat a la comarca del Maresme. La població és d'uns 5.070 habitants, té superfície municipal de 7,49 km² i, per tant, una densitat poblacional de 677,3 habitants/Km². La major part d'aquesta població es concentra bàsicament en el 22% de la superfície municipal.

El planejament general vigent és Pla General d'Ordenació Municipal de 1992. Posteriorment, amb data d'11 de gener de 2006, es va publicar l'acord d'aprovació definitiva del Text refós de les Normes urbanístiques del planejament general, que va incorporar les Modificacions puntuals aprovades definitivament fins llavors.

Fins a l'actualitat s'han desenvolupat diferents figures de planejament urbanístic, que han modificat les superfícies previstes en el planejament general aprovat el 1992:

	<i>PGOM 1992</i>	<i>Situació 2013</i>
Sòl urbà	107,01 ha	166,01 ha
Sòl urbanitzable delimitat	65,55 ha	10,44 ha
Sòl urbanitzable no delimitat	7,80 ha	6,03 ha
Sòl no urbanitzable	568,22 ha	566,10 ha
<i>Total municipi</i>	<i>748,58 ha</i>	<i>748,58 ha</i>

Dins el terme municipal hi discorren tres de les infraestructures de mobilitat terrestre més importants en quan a connectivitat de Catalunya: la carretera N-II, l'autopista C-32, i la línia de ferrocarril de la Costa.

El PTM proposa, entre altres mesures, la construcció d'una variant per a la carretera N-II de manera que s'allunyi de la línia de costa i de l'interior del nucli urbà de Sant Pol de Mar i discorri de forma paral·lela a la autovia C-32, al seu costat sud.

La xarxa hidrogràfica està formada per nou rieres, de caràcter mediterrani, formant part de la Conca de les Rieres del Maresme. Realitzen funcions de desguàs tot i que també tenen un paper fonamental en la regulació de l'aquífer,

l'aportació de sorres a la platja i com a corredors biològics. D'aquestes, cal destacar la Riera de Sant Pol de Mar, el Torrent del Morer (Torrent de Golinons) i el Torrent de la Murtra, per el seu interès. Cal destacar que amb el planejament actual hi ha certs punts amb risc d'inundabilitat.

El municipi no compta amb cap àrea inclosa a l'actualitat dins els espais PEIN, tot i que existeix la petició per incloure una part de la Vall de Golinons dins l'àmbit del Parc Natural del Montnegre-El Corredor. Per altre banda, presenta altres unitats ambientals d'elevat interès ambiental i que actuen com a importants connectors ecològics que cal preservar i protegir. És el cas de la vall de Can Roca i els diferents torrents presents al municipi. També es disposa d'una zona costaners protegida per el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner.

5.3. Objectius i criteris ambientals

A partir dels aspectes ambientals rellevants que caracteritzen el municipi de Sant Pol de Mar pel que fa a la sostenibilitat global del model d'ordenació, al cycle de l'aigua, a l'ambient atmosfèric, a la biodiversitat territorial, a la permeabilitat ecològica i patrimoni natural en general, i al paisatge; es defineixen de manera jerarquitzada els següents objectius ambientals de l'Avanç de POUM:

1. Minimitzar el consum del sòl, racionalitzar-ne l'ús, d'acord amb un model territorial globalment eficient i funcional, i fomentar els models urbans compactes, tot consolidant els sòls urbans i urbanitzables existents.
2. Compatibilitzar el planejament amb el cycle natural de l'aigua, prevenint els riscos d'inundació en el planejament, tot evitant la urbanització i l'edificació de les zones inundables dels cursos fluvials presents i regular-ne els usos permesos, i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model territorial globalment eficient.
3. Establir i protegir un sistema d'espais oberts en xarxa, connectat amb el sistema extern d'espais naturals, que incorpori els indrets de més valor ecològic i que tingui en compte la connectivitat ecològica entre ells, minimitzant la fragmentació dels espais oberts i protegir, en sòl no urbanitzable, aquells espais biodiversos i/o agrícoles de més interès i regular-ne els usos per assegurar-ne la conservació.
4. Minimitzar els efectes del planejament sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic i, en general, reduir el màxim les immissions de substàncies contaminants, així com reduir l'impacte acústic de les grans infraestructures de transport i aplicar mesures per reduir la contaminació lluminosa.

5. Contribuir a la mobilitat sostenible mitjançant la realització d'una planificació sostenible, fomentant els desplaçaments a peu, en bicicleta i transport públic, en front al vehicle privat.
6. Incorporar criteris de sostenibilitat energètica en el cycle de l'aigua, de l'energia i dels residus del municipi.
7. Gestionar el paisatge per garantir la seva conservació i harmonitzar-lo amb els desenvolupaments previstos

5.4. Descripció i anàlisi d'alternatives

En el procés d'avaluació ambiental estratègica de l'Avanç del POUM de Sant Pol de Mar s'han analitzat els següents estadis:

- **Planejament vigent.** Correspon a les determinacions del Planejament vigent (PGOM de 1992, modificacions puntuals aprovades i planejament derivat desenvolupat, a data 2013), i descriu les conseqüències derivades del manteniment de l'ordenació que proposa.
- S'avaluen 6 àmbits de possibles creixements a tenir en compte en el procés de redacció de les propostes de l'Avanç.
- **Avanç de POUM.** Correspon a les propostes d'Avanç de la revisió del POUM, febrer de 2013, en el que es proposa, entre altres, delimitar un únic sector urbanitzable delimitat adreçat a equipaments, reservant-ne dos més de sòl urbanitzable no delimitat adreçats a activitats econòmiques i ús hotelier.

El balanç final d'ocupació és el que es mostra en el següent quadre:

	<i>Situació actual (2013)</i>	<i>Avanç POUM</i>	<i>Avanç POUM -Situació actual 2013</i>
Sòl urbà	166,01 ha	162,28 ha	-3,73 ha
Sòl urbanitzable delimitat	10,44 ha	2,00 ha	-8,44 ha
Sòl urbanitzable no delimitat	6,03 ha	3,94 ha	-2,09 ha
Sòl no urbanitzable	566,10 ha	580,36 ha	+14,26 ha
Total municipi	748,58 ha	748,58 ha	

5.5. Justificació de l'alternativa escollida

- L'ordenació proposada per l'Avanç del POUM s'adequa a les determinacions establertes per el Pla Territorial Metropolità de Barcelona en quant a sistemes lliures, sistemes urbans, equipaments i infraestructures de mobilitat, alhora compleix amb els objectius ambientals establerts per el propi Pla.
- S'evita la urbanització de zones amb un elevat risc d'inundació reduint, en aquest cas, l'únic sector urbanitzable delimitat als sòls estrictament no inundables.
- S'opta per una ordenació que garanteixi la protecció activa dels espais agrícoles no aptes per a la urbanització, posant en valor l'espai agrícola, amb especial atenció pel que fa a la Vall de Golinons i el Torrent de la Murtra con a connector ambiental entre la costa i l'espai protegit del Montnegre-El Corredor.
- Es preserven i potencien els elements del patrimoni municipal de tot tipus que formen part de la matriu d'espais lliures, preservant els diversos elements d'interès naturalístic del municipi: hàbitats d'interès comunitari, vegetació forestal de les ribes dels cursos d'aigua, zones humides, etc.; i preservant i potenciant el patrimoni històric i cultural associat a l'espai rural, a través de la normativa en SNU i sobre el patrimoni.
- Les Emissions de CO₂ per càpita i les associades al planejament es redueixen a més del 50% respecte el planejament vigent.

Sant Pol de Mar, febrer de 2013

Sr. Jordi Barot Arqued

Sr. Eduard Casán Vendrell