



PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS

Juny 2025

1. Document d'objectius i propòsits generals (DOPG)
 - 1.1. Memòria
 - 1.2. Plànols
2. Document inicial estratègic (DIE)
3. Estudis complementaris:
 - 3.1. Palamós. Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge
 - 3.2. Estudi d'integració urbana del Port de Palamós



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica
**Direcció General
d'Ordenació del Territori,
Urbanisme i Arquitectura**

DOCUMENT D'OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

Contingut

MEMÒRIA D'INFORMACIÓ	3
1.1. Presentació. Oportunitat i iniciativa del pla	3
1.1.1. Objecte del document	3
1.1.2. Antecedents, conveniència i oportunitat	4
1.1.3. Marc legal i tramitació	6
1.1.4. Contingut	8
1.2. Diagnosi del port de Palamós	9
1.2.1. Encaix territorial	9
1.2.2. Evolució històrica	9
1.2.3. Marc socio-econòmic	9
1.2.4. Descripció de l'àmbit del PDUP	9
1.2.5. Matriu biofísica	11
1.2.6. Mobilitat	18
1.2.7. Usos i activitats	23
1.3. Palamós. Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge	43
1.4. Estudi d'integració urbana del Port de Palamós	45
1.5. Informació urbanística. Plans vigents	50
1.5.1. Planejament territorial	50
1.5.2. Planejament urbanístic	58
1.5.3. Planificació sectorial	65
1.6. Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana 2020-2040	80
1.7. Informe CADS 1/2021: Un litoral al límit	83
1.8. Marc internacional per al desenvolupament sostenible	87
1.9. Perspectiva de gènere	91
MEMÒRIA D'ORDENACIÓ	93
2.1. Objectius i criteris del PDUP	93
2.1.1. Objectius generals del PDUP	93
2.1.2. Criteris pel desenvolupament del PDUP	93
2.2. Síntesi d'alternatives considerades	95
2.2.1. Descripció d'alternatives	95
2.2.2. Valoració de les alternatives des de l'assoliment dels objectius del PDUP	119
2.2.3. Justificació de l'alternativa escollida	121
2.3. Proposta d'ordenació	123
2.3.1. Descripció de la proposta. Aspectes globals	123
2.3.2. Descripció de la proposta d'ordenació per àmbits	129

MEMÒRIA D'INFORMACIÓ

1.1. Presentació. Oportunitat i iniciativa del pla

1.1.1. Objecte del document

La Comissió de Territori de Catalunya, en data 04/10/2021, va acordar:

1. INICIAR el procediment de formulació del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós, que tindrà per objecte les finalitats que preveu l'article 14 de la Llei 10/2019 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, i els articles 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme, de delimitar i ordenar la zona de serveis del port de Palamós i garantir el seu correcte encaix dintre de la trama urbana de Palamós.

2. ENCARREGAR la redacció del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós, a la Secretaria de Territori i Mobilitat, amb la col·laboració de l'Administració Portuària i amb la participació de l'ajuntament afectat, en compliment dels articles 76.1 i 83.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificats per la Llei 5/2020, de 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient, i de l'article 14 de la Llei 10/20 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals

3. COMUNICAR-HO a l'Ajuntament.

Citant el mateix acord, el Pla director urbanístic portuari del port de Palamós (en endavant, PDUP), té els següents objectius:

- Delimitar amb precisió la zona de servei i qualificar-la com a sistema general portuari i millorar l'aprofitament de la làmina d'aigua, per tal d'obtenir un funcionament òptim i donar resposta a les demandes de millor servei tot garantint les necessitats futures de funcionament del port.*
- Establir les determinacions bàsiques relatives a l'accessibilitat exterior i interior, a l'edificabilitat i la volumetria i els seus usos, coherentment amb el model territorial i l'estructura general i orgànica del municipi.*
- Millorar la integració del port a la ciutat mitjançant la reordenació dels espais de relació entre el port i la ciutat, donant continuïtat a la passejada Marítima a través del sistema portuari i ampliant les àrees de vianants al voltant de la Planassa.*
- També la mobilitat i l'accessibilitat, tant rodada com de vianants, així com la possibilitat d'aparcament per als usuaris i l'accés en transport públic, de manera que suposi una millora considerable en la integració la zona portuària amb la resta de la ciutat.*
- Millorar la qualitat ambiental del port i garantir el respecte per l'entorn i el medi ambient, tant de les activitats actuals com de les noves proposades en coherència amb els objectius de sostenibilitat i d'adaptació al canvi climàtic. Donar resposta també a la problemàtica de la xarxa de sanejament dins l'àmbit portuari.*
- Definir una ordenació urbanística i arquitectònica flexible del port i dels diferents usos que hi conviuen (industrials, comercials, culturals, turístics, esportius i d'oci) en funció de les necessitats de cada activitat tenint en compte la seva possible reordenació, garantint la seva correcta funcionalitat i la seva relació amb l'entorn urbà amb criteris de sostenibilitat ambiental i econòmica i integració paisatgística. La nova ordenació contemplarà tota la zona de forma unitària establint la continuïtat del front litoral de Palamós integrant els edificis de l'antiga Pedrera al seu entorn i ordenant el front edificat davant el moll del port nàutic.*

1.1.2. Antecedents, conveniència i oportunitat

Antecedents

El 12 de desembre de 1980, en virtut del Reial Decret 2876/1980 sobre traspàs de serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports, es traspassa a la Generalitat la titularitat del port de Palamós.

L'any 2016 es va subscriure un conveni entre l'entitat de Ports de la Generalitat i l'Ajuntament de Palamós per portar a terme el desenvolupament del Pla Especial del Port de Palamós amb l'ambició de fer del port de Palamós un port del segle XXI. Ports de la Generalitat proposava l'establiment de zones d'ús per garantir el funcionament eficaç de la zona portuària perquè puguin conviure els usos industrials, comercials, culturals, turístics i d'oci de la façana portuària amb el teixit urbà, amb criteris de sostenibilitat. Així mateix, l'Administració portuària i l'Ajuntament de Palamós establirien determinacions relatives als accessos, la volumetria, l'edificabilitat, la connexió a la xarxa viària i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris.

Ports de la Generalitat va convocar el concurs de la redacció del Pla Especial del Port de Palamós i en iniciar-se la redacció del Pla, es va optar per potenciar el desenvolupament del pla mitjançant un procés participatiu ampliat. Aquest procés participatiu va tenir el seu punt àlgid amb diverses sessions participatives que es varen dur a terme els mesos de març i abril de l'any 2018. Els resultats varen ésser presentats finalment i es va concretar amb diversos objectius estratègics.

Després d'analitzar l'abast del Pla es va optar pel seguiment d'una avaluació ambiental simplificada, fet que comportà la redacció d'un Avanç de Pla i un Informe Ambiental Preliminar (IAP). Es va iniciar l'Avaluació Ambiental en data 30 de gener de 2019 amb la corresponent sol·licitud a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental. En data de 26 de novembre es va emetre la corresponent Resolució, una vegada finalitzat el procés.

En data 30 de març de 2020 va entrar en vigor la Llei 10/2019 de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, la qual disposa que l'ordenació urbanística de la zona de servei portuària s'ha de fer per mitjà de la figura del pla director urbanístic portuari. El Pla especial urbanístic del Port de Palamós es trobava en redacció i sense aprovació inicial a l'entrada en vigor de la Llei 10/2019.

En data 11 de maig de 2021 l'Alcaldia de l'Ajuntament de Palamós corrobora el conjunt d'actuacions desenvolupades, així com els treballs realitzats i manifesta l'interès en preservar el resultat dels treballs i tramitació efectuada a efectes del nou instrument de Pla director urbanístic.

En data 10 de setembre de 2021 la Sub-direcció General de Ports i Aeroports informa favorablement la formulació i tramitació del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós prenent com a base les determinacions proposades en l'avanç del Pla i els treballs tècnics efectuats, juntament amb el resultat dels tràmits realitzats, i sol·licita l'impuls de la seva tramitació.

L'objecte del Pla Especial del Port de Palamós era ordenar urbanísticament el Port. En el marc del Pla Especial es van determinar els següents objectius o temes d'estudi:

- Donar resposta a la necessitats d'aparcament que actualment es desenvolupa en superfície.
- Facilitar la continuïtat del passeig de Mar fins a les instal·lacions del port.
- Ordenar el front edificat davant el moll del port nàutic.
- Ampliar les àrees de vianants al voltant de la planassa.
- Ordenar els espais lliures de l'àmbit.
- Integrar a l'entorn els edificis de l'antiga Pedrera.
- Donar resposta a la problemàtica de la xarxa de sanejament dins l'àmbit portuari.

També es va fixar com a objectiu que la zonificació i la regulació dels usos de manera detallada es realitzi en base als sectors bàsics coexistents en el port de Palamós, és a dir: el comercial, el pesquer i l'esportiu. Es contemplarà l'ordenació de l'activitat pesquera i la possible reordenació i/o ampliació per a la nàutica esportiva i les embarcacions turístiques.

En aquell moment es varen fixar un seguit de línies estratègies generals.

- Ordenació del port i dels sectors que hi conviuen, en funció de les necessitats de superfície per a usos portuaris i de possibles reordenacions d'usos.
- Façana portuària: definició de la solució urbanística i arquitectònica a desenvolupar. Es contemplarà tota la zona de forma unitària establint la continuïtat del front litoral de Palamós amb criteris de sostenibilitat ambiental i econòmica.
- Sector pesquer: manteniment del dimensionament de la flota, reubicació del sector, casetes, estenedor de xarxes, necessitats d'espai de terra i aigua, accessibilitat, peixateria, etc.
- Sector comercial i de creuers: potenciació de les activitats lligades als creuers, millora de l'accessibilitat d'autobusos, afeccions de l'activitat, naus de suport al sector comercial.
- Sector esportiu: renovació de les instal·lacions i de les activitats desenvolupades, escola nàutica, paràmetres d'edificabilitat, marina seca, etc.
- Usos terciaris: marc regulador de la imatge i intensitat d'usos lligats a l'activitat de terrasses i d'altres en façana marítima, concessions actuals, millora d'oferta d'usos associats a la nàutica i el turisme, millora de l'aprofitament de la làmina d'aigua.
- Mobilitat i accessibilitat: rodada i de vianants en diferents àmbits portuaris i aparcaments.

Aquests objectius i línies estratègiques es van redefinir en el procés participatiu en base a les aportacions ciutadanes i es van concretar en les línies estratègies de l'avanç de pla especial redactat el 2019. Ara el PDUP recull i amplia aquests objectius i estratègies:

La Comissió de Territori de Catalunya, en la sessió semi-presencial de 23 de setembre de 2021, l'acta de la qual va restar pendent d'aprovació en la propera sessió, adoptà, entre altres, l'acord següent:

Es proposa la formulació d'aquest Pla director urbanístic portuari amb l'objecte de crear el marc urbanístic i territorial que permeti adequar l'espai portuari del port de Palamós als diferents usos que hi conviuen establint les condicions per al seu desenvolupament futur garantint la sostenibilitat ambiental, la millora funcional en relació al usos previstos, l'accessibilitat i la mobilitat i la integració funcional i paisatgística amb el seu entorn i amb la resta de la ciutat.

El Pla s'emmarca dins dels objectius de la Llei 10/2019, d'articulació d'un sistema portuari que posi les infraestructures portuàries al servei de la promoció econòmica, industrial, logística, nàutica esportiva, pesquera, turística i social de Catalunya i vetllar per la sostenibilitat ambiental de la infraestructura i de les activitats que s'hi duen a terme, en un context de canvi climàtic, així com integrar el port en el seu entorn territorial i vincular-lo a la resta d'infraestructures de mobilitat.

Tenint en compte la importància dels ports en la configuració de l'estructura urbana de pobles i ciutats portuàries, es proposa que l'àmbit del PDUP vagi més enllà de l'estricta límit del sistema general portuari, i s'estengui lo necessari per garantir el correcte encaix del port dintre de la trama urbana de Palamós.

La Comissió de Territori de Catalunya acorda:

1. *INICIAR el procediment de formulació del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós, que tindrà per objecte les finalitats que preveu l'article 14 de la Llei 10/2019 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, i els articles 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme, de delimitar i ordenar la zona de serveis del port de Palamós i garantir el seu correcte encaix dintre de la trama urbana de Palamós.*
2. *ENCARREGAR la redacció del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós, a la Secretaria de Territori i Mobilitat, amb la col·laboració de l'Administració Portuària i amb la participació de l'ajuntament afectat, en compliment dels articles 76.1 i 83.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificats per la Llei 5/2020, de 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient, i de l'article 14 de la Llei 10/20 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals*
3. *COMUNICAR-HO a l'Ajuntament.*

1.1.3. Marc legal i tramitació

D'acord amb la Disposició addicional vuitena de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transports en aigües marítimes i continentals, i sense perjudici del que determina la Disposició transitòria segona de la mateixa llei, quant als plans especials urbanístics en tramitació, les infraestructures portuàries que en el moment de la seva entrada en vigor no disposin de planejament derivat, han d'ésser ordenades mitjançant la figura del pla director urbanístic portuari.

D'acord amb l'article 14.1 de la Llei 10/2019 l'ordenació urbanística de la zona de servei es fa per mitjà de la figura del pla director urbanístic portuari. I d'acord amb l'article 14.3 el pla director urbanístic portuari té naturalesa urbanística i també de pla portuari. En allò que no regula expressament aquesta Llei 10/2019, li són aplicables el règim jurídic i les determinacions dels plans directores urbanístics, de conformitat amb la normativa aplicable en matèria d'urbanisme.

D'acord amb els articles 17.3.d i 21.6.m de la Llei 10/2019 correspon a Ports de la Generalitat formular el pla director urbanístic portuari i d'acord amb l'article 14.4 es formula, tramita i s'aprova d'acord amb el que estableix la legislació urbanística. En la tramitació del pla, aquest s'ha de sotmetre a l'informe de l'Administració general de l'Estat, en els termes establerts per la legislació en matèria de costes, i al tràmit d'avaluació ambiental propi dels plans directores urbanístics, d'acord amb el que estableix la legislació sectorial aplicable.

D'acord amb l'article 14.5 de la Llei 10/2019 els plans directores urbanístics portuaris han de contenir, a més de la documentació establerta per la legislació urbanística, els documents següents:

- a) Els estudis tècnics justificatius, si escau.
- b) La memòria econòmica i social, que ha d'incloure un apartat sobre l'impacte de gènere de les actuacions.
- c) El document en què es determini l'ordenació detallada del sòl, amb esment especial dels usos admissibles a la zona de servei amb el nivell de detall propi d'un pla urbanístic derivat, i també la concreció de les característiques de les obres d'urbanització.
- d) El document en què constin les comunicacions terrestres necessàries per a assegurar l'accés adequat a la infraestructura i la connectivitat amb la resta del territori.
- e) L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb la seva normativa reguladora.
- f) L'informe de sostenibilitat ambiental, que ha de tenir en compte l'avaluació ambiental del pla de ports.
- g) La resta de documents que es determinin per reglament.

La Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del TRLU, mitjançant la incorporació de l'article 157.bis i els canvis introduïts en l'article 56 d'aquest mateix text legal, va definir els plans directores urbanístics per a la delimitació i ordenació dels sectors d'interès supramunicipal com a l'instrument de planejament urbanístic adequat per a l'execució d'actuacions d'especial rellevància social, econòmica i de característiques singulars promogudes per l'administració de la Generalitat de Catalunya.

Aquests sectors s'han de situar en els àmbits d'interès territorial definits pel planejament territorial i han de garantir una bona connectivitat a la xarxa de comunicacions. En el supòsit que l'actuació no estigui prevista, es requereix per a la formulació del pla director, l'acord de la Comissió de Política Territorial i Urbanisme de Catalunya que reconegui l'interès territorial de l'actuació.

El plans directores urbanístics de delimitació i ordenació dels sectors d'interès supramunicipal poden, d'acord amb el que disposa l'article 56.6 del TRLU:

- Classificar i qualificar el sòl i comportar la delimitació de sectors de sòl urbanitzable delimitat o de sòl urbà no consolidat. Amb aquesta finalitat, poden modificar la classificació urbanística del sòl o les condicions de desenvolupament previstes pel planejament urbanístic vigent.
- Establir l'ordenació detallada del sòl amb el nivell i la documentació propis d'un pla urbanístic derivat i les altres determinacions pròpies d'aquest instrument.
- Incorporar potestativament la concreció del traçat i les característiques de les obres d'urbanització amb el nivell i documentació propis d'un projecte d'urbanització.

- Legitimar l'inici de l'execució urbanística de l'actuació, sense necessitat de fer l'adaptació prèvia del planejament urbanístic general municipal, la qual s'ha de dur a terme en els terminis que el pla director urbanístic estableixi.
- Especificar l'administració actuant

La tramitació dels plans directores urbanístics està regulada als articles 76.1, 79, 83 i 157.bis del TRLU i als articles 106 i 107 del RLU.

Formulació del PDUP

De conformitat amb allò establert als articles 76.1 i 83.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificats per la Llei 5/2020, de 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient, i de l'article 14 de la Llei 10/20 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, la Comissió de Territori de Catalunya, en sessió de 23 de setembre de 2020, va adoptar l'acord d'iniciar el procediment de formulació del Pla director urbanístic portuari del port de Palamós, que tindrà per objecte les finalitats que preveu l'article 14 de la Llei 10/2019 de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, i els articles 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme, de delimitar i ordenar la zona de serveis del port de Palamós i garantir el seu correcte encaix dintre de la trama urbana de Palamós.

Fase d'avanç del PDUP

El document d'avanç del PDUP incorpora el document d'objectius i propòsits generals (DOPG) i el document inicial estratègic (DIE).

La tramitació del document d'avanç del PDUP es produeix en dos nivells:

- Inici del tràmit d'avaluació ambiental
- Consulta als ajuntaments afectats

D'acord amb l'article 14.4 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, en la redacció donada per la Llei 10/2011, del 29 de desembre, l'avaluació ambiental del planejament urbanístic es regula per mitjà de la legislació urbanística en els aspectes relatius al procediment i al contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental. Això no obstant, cal tenir en compte que des del 12/12/2014 és aplicable allò establert amb caràcter bàsic a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

L'article 8.1.c) de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, inclou els plans directores urbanístics entre els plans sotmesos a avaluació ambiental en funció d'una decisió prèvia d'avaluació ambiental (avaluació ambiental estratègica simplificada en els termes de la Llei 21/2013). Tanmateix, l'article 86.bis.2 del TRLU preveu que, en el cas dels plans urbanístics als quals sigui aplicable el procediment de decisió prèvia, se seguirà directament el procediment d'avaluació ambiental si el promotor considera que el pla s'ha de sotmetre a avaluació ambiental. Atenent al caràcter estratègic, la localització i grandària, i als requeriments d'accessibilitat i mobilitat de les operacions urbanes proposades, així com els objectius ambientals fixats, el present PDUP se subjectarà al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària de plans i programes.

Tramitació ambiental. El tràmit ambiental s'inicia amb la presentació del document d'objectius i propòsits generals del PDUP (DOPG) i del document inicial estratègic (DIE) davant l'òrgan ambiental competent, que efectua les consultes als organismes, associacions i particulars necessaris i elabora el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic (EAE) en els terminis previstos legalment, de conformitat amb el que preveu l'article 17 i següents de la Llei 21/2013, del 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Consulta als ajuntaments afectats. De conformitat amb allò establert a l'article 83.1 del TRLU, regulador de la tramitació urbanística dels plans directores urbanístics, amb caràcter previ a l'aprovació inicial del PDUP l'Ajuntament de Palamós ha de ser consultat, per un termini d'un mes, respecte als objectius i propòsits generals de la iniciativa.

Fases posteriors

La tramitació urbanística posterior del PDUP serà la següent:

L'aprovació inicial i definitiva del PDUP corresponen a la Comissió de Territori de Catalunya, d'acord amb l'establert a l'article 79.a) i 83.1 del TRLU.

Aprovat inicialment, el PDUP es sotmetrà a exposició pública per un període de com a mínim 45 dies, i simultàniament es sol·licitaran els informes preceptius als departaments interessats i organismes afectats per raó de llurs competències sectorials, que els han d'emetre també en un termini de 45 dies. Així mateix, es notificarà als organismes i associacions que estableixi el document d'abast (articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental).

1.1.4. Contingut

L'avanç del PDUP està integrat per la documentació següent:

1. Document d'objectius i propòsits generals (DOPG)
 - 1.1 Memòria
 - 1.2 Plànols
2. Document inicial estratègic (DIE)
3. Estudis complementaris:
 - 3.1 Palamós. Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge
 - 3.2 Estudi d'integració urbana del Port de Palamós

El document d'objectius i propòsits generals (DOPG) incorpora la documentació gràfica següent:

Plànols d'informació

i.01	Marc territorial. Situació	1/50.000
i.02	Pla territorial Comarques Gironines	1/50.000
i.03a	Entorn territorial. Topogràfic	1/2.500
i.03b	Entorn territorial. Ortofotomapa	1/2.500
i.04a	Planejament vigent. Classificació del sòl	1/5.000
i.04b	Planejament vigent. Qualificació del sòl	1/5.000
i.05a	Afectacions Domini públic marítim-terrestre	1/2.500
i.05b	Àrees de risc. Hidrologia i pendents	1/2.500
i.05c	Localització dels sistemes generals	1/2.500
i.05d	Patrimoni arquitectònic i arqueològic	1/2.500
i.06	Mapa de concessions actuals	1/2.500

Plànols d'ordenació

o.01a	Esquema alternativa 0, SITUACIÓ ACTUAL	1/2.500
o.01b	Esquema alternativa 1, AVANÇ PE (2020)	1/2.500
o.01c	Esquema alternativa 2, RECORREGUT MARÍTIM	1/2.500
o.01d	Esquema alternativa 3, RECORREGUT URBÀ	1/2.500
o.01e	Esquema alternativa 4, CONNEXIÓ PORT-CIUTAT	1/2.500
o.02a	Seccions comparatives 1	1/750
o.02b	Seccions comparatives 2	1/750
o.03	Ordenació indicativa. Zonificació	1/2.500

1.2. Diagnosi del port de Palamós

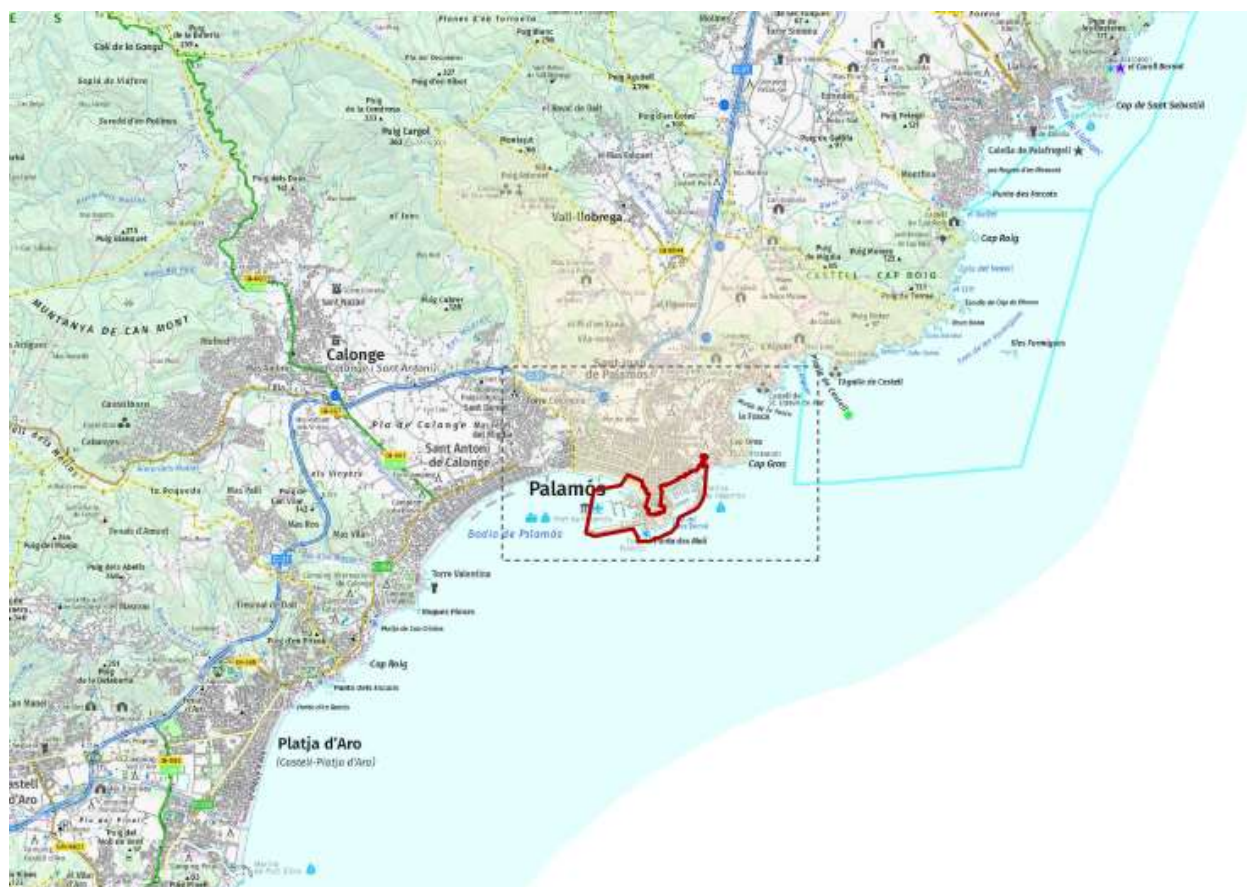
1.2.1. Encaix territorial

Situació

L'àmbit d'estudi del PDUP es correspon a l'àmbit del port i el seu entorn, situat íntegrament al terme municipal de Palamós. Palamós és un municipi situat a la comarca del Baix Empordà. El terme municipal limita amb la Mar Mediterrània i amb els termes municipals de Calonge al oest, amb Vall-llobrega al nord-oest i amb Mont-ras i Forallac al nord. A més de la vila de Palamós, cap municipal, el terme comprèn el barri de Sant Joan de Palamós i els nuclis de la Fosca, Cala Margarida i Vila-romà, disseminat.

La seva situació geogràfica en plena Costa Brava, l'ha convertit en un centre turístic de primera magnitud.

El seu port, raó de l'existència del municipi, ha tingut èpoques de gran esplendor, especialment al principi del segle XX, amb la indústria suro-tapera. Ara, el conjunt portuari aglutina tres importants sectors: el pesquer, el comercial i el turístic i és considera també la capital marítima de Girona.



Situació i terme municipal

Font: ICGC

1.2.2. Evolució històrica

Palamós és una ciutat situada a la costa nord-est de Catalunya. La seva ubicació privilegiada ha estat clau en la seva evolució, especialment en relació al seu port. La història de Palamós és, doncs, lligada a la pesca i al mar. El port de Palamós ha estat en ús des de temps prehistòrics i ha significat un important punt de tràfic marítim durant segles, sent clau en l'evolució del nucli des de temps antics.

Les primeres referències d'un assentament humà en el terme municipal de Palamós es situen en el dolmen de Montagut, on la presència humana data d'entre el 2100 i el 1500 aC. El primer jaciment documentat és l'ibèric del Castell, pertanyent al segle VI aC, sent un dels poblats preromans més importants del nord-est de Catalunya. Posteriorment cal remarcar la presència romana, de la qual encara resten algunes empremtes al turonet de Sant Esteve de Mar.

La vila de Palamós, pròpiament, va ser fundada pel rei Pere el Gran al darrer quart del segle XIII per la necessitat de tenir un port a la costa empordanesa. La petita península on es va establir la nova vila pertanyia al terme jurisdiccional del Castell de Sant Esteve de Mar, havent d'adquirir el monarca prèviament el mateix per a poder fundar el port. A l'arxiu municipal de Palamós es guarda la carta de poblament del 1279 del port reial de Palamós (*Portus regalis de Palamors*).

Des de la seva fundació, la vila de Palamós comptava amb un port natural; el primer moll del Port de Palamós va ser construït al segle XV. A Palamós hi fondejaven embarcacions que es dirigien cap a França o cap al sud.

El port de Palamós ha estat sempre un important centre de pesca. A través dels segles, la pesca fou la principal activitat econòmica de la zona, i el port era i és punt de sortida i arribada per a les barques dels pescadors. A més, també va ser un important centre comercial de venda i intercanvi de productes marins.

Així doncs, a l'època medieval, el port de Palamós era conegut per la seva activitat pesquera i comercial, experimentant un gran creixement durant el Renaixement gràcies a les rutes comercials establertes amb Amèrica.

Al segle XIX, el port de Palamós va patir una transformació important amb la construcció del primer moll, que va permetre l'amarratge de vaixells més grans i va obrir la porta a una nova era d'expansió econòmica. A partir d'aquest moment, el port es va convertir en un important centre de pesca i comerç, i va ser escenari de moltes activitats relacionades amb la indústria naval. Vapors, velers, barques de pesca o de tràfic comercial hi atracaven i descarregaven el material. No va ser fins a finals del segle XIX que el port fou considerat Port d'Interès General de 2a classe.

Prèviament de dimensions mínimes, cap a finals del XIX el port de Palamós fou forçat a una renovació per dotar-se d'una nova infraestructura capaç de donar refugi als vaixells de cabotatge i als primers vapors. Era necessària la construcció d'un moll Nou que oferís un espai protegit de les envestides directes del mar. La construcció d'un moll Nou i la renovació del moll Vell en port comercial fou interessant tant per a Palamós com per al conjunt de la comarca.

El 1884 la Direcció General d'Obres Públiques ordenà l'estudi d'un nou projecte per al port, que s'aprovà el 1899. El 1901 se'n va adjudicar la construcció a Fomento y Construcciones de Barcelona i finalment el 24 de juny del 1902, durant la Festa Major de la vila, es celebrà un solemne acte multitudinari durant el qual es va col·locar la primera pedra del moll Nou, celebrant l'inici d'una nova etapa per a la vida de la comarca.

El projecte iniciat el 1902 consistia en la construcció d'un nou dic d'abric que sortiria un centenar de metres abans de la punta del far, passaria per sobre d'un illot planer, conegut com el Gibé, i s'allargaria més de vuit-cents metres cap a la badia, en direcció a torre Valentina. Alhora en el projecte hi constava l'eliminació de l'anomenada paret nova del moll Vell, construïda el 1882, per fer-hi una esplanada útil com a port comercial, feta cap a l'any 1910. Cal destacar que un cop realitzada l'obra, va caldre mantenir el moll en bon estat i sovint anar enfortint el dic d'abric, fet que als anys quaranta, a causa de diverses esclatxes i ruptures produïdes pels constants bombardejos del temporal del mar, va comportar haver de col·locar grans blocs de ciment davant la simple paret per tal de minimitzar l'efecte dels cops de mar.

La confecció de blocs, així com l'obtenció de pedra, fou bàsica des de l'inici de l'obra per la construcció del moll nou. Per raons pràctiques es va decidir aprofitar les roques del promontori on antigament hi havia hagut el primer convent dels Agustins. Un cop acabades les obres del port es va deixar la zona completament aplanada i temps després s'hi construïren uns magatzems que encara perduren en l'actualitat.

Amb l'arribada del turisme a la Costa Brava al segle XX, el port de Palamós va començar a adaptar-se per a satisfer les necessitats dels visitants. A principis de segle, el port era principalment un port pesquer, amb pocs serveis i infraestructures per a turistes. No obstant això, a mesura que el turisme va començar a créixer, el port va començar a adaptar-se per a satisfer les necessitats dels visitants. Això va incloure la construcció de nous molls per a embarcacions de turisme i l'ampliació de les instal·lacions al mateix efecte.



Imatge que mostra la utilització de grans barcasses pel transport dels blocs més pesats.

Font: L'Abans de Palamós. Alexandre Weltz. Editorial Efadós



Fotografia de la construcció del moll Nou del port de Palamós.

Font: L'Abans de Palamós. Alexandre Weltz. Editorial Efadós.



Fotografia de la pedrera del moll, utilitzada per extreure pedra per la construcció del port.

Font: L'Abans de Palamós. Alexandre Weltz. Editorial Efadós.



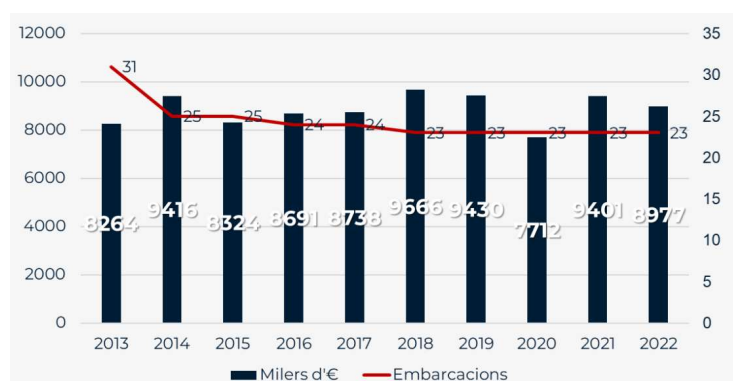
Imatge de la platja de la Catifa. Observem al costat dret de la imatge el moll Nou i al costat esquerre de la imatge el moll Vell. Al mig, per sobre la platja, s'hi construiria la carretera que uniria els dos molls.

Font: L'Abans de Palamós. Alexandre Weltz. Editorial Efadós

Durant les dècades dels 50 i 60, el port de Palamós va experimentar, doncs, un important creixement, gràcies a la inversió en infraestructures i al desenvolupament del turisme. Això va portar a un augment del nombre de turistes que visitaven la ciutat i a la creació de nous negocis relacionats amb el turisme, com ara restaurants, botigues i allotjaments.

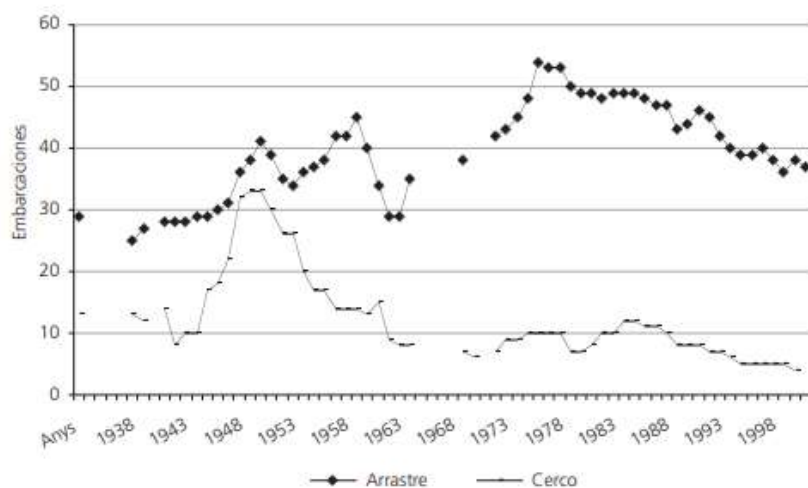
Cal destacar que abans dels anys seixanta, entre el moll vell i el moll nou hi trobàvem una platja particular, la platja de la Catifa. En aquesta platja s'hi situava l'edifici del Salvament de Nàufrags i posteriorment s'hi va establir el Club Nàutic Costa Brava, sorgit a finals dels anys cinquanta. El 1966 va desaparèixer la platja de la Catifa, al construir-hi per sobre una carretera contigua al pòsit dels pescadors i que arribava a les drassanes del moll Nou.

Va ser a partir dels anys seixanta i fins a mitjans dels vuitanta, que Palamós realment va experimentar importants anys de creixement pel que fa a l'activitat pesquera i al port, consolidant-se en aquests anys com un dels ports més importants de Catalunya. La flota es va industrialitzar, augmentant la mida i capacitat operativa. En aquest període, Palamós es consolida com el port pesquer de referència del litoral nord de Catalunya, gràcies sobretot als avenços tecnològics en la pesca.



Evolució de la flota d'arrossegament i cercol a Palamós (2013-2022)

Font: Confraria de Pescadors de Palamós.



Fuente: Barbaza, 1988. Cofradía de Pescadores de Palamós.

Evolució de la flota d'arrossegament i cercol a Palamós (1934-2002)

Font: Confraria de Pescadors de Palamós.

Des dels anys 80, el port de Palamós ha continuat evolucionant per a mantenir-se al dia amb les noves tendències del turisme i les exigències dels visitants. S'han construït nous molls per a embarcacions de gran mida, s'han renovat les instal·lacions per a turistes i s'ha promogut la navegació esportiva. A més, s'ha promogut el desenvolupament sostenible i s'ha protegit el patrimoni cultural de la zona.

Al llarg del segle XX, doncs, el port de Palamós va seguir evolucionant i s'ha adaptat a les necessitats del segle XXI, amb la construcció de nous equipaments i infraestructures. Avui en dia, el port és un important centre de turisme i activitats nàutiques, i també segueix sent un punt clau per a la pesca i el comerç.

En resum, la història del port de Palamós és d'evolució constant, amb una ubicació privilegiada i molta capacitat per adaptar-se a les necessitats dels temps, factors que han estat clau pel seu èxit i per a la seva importància com a punt de referència en la costa nord-est de Catalunya. El port de Palamós ha evolucionat des d'un important centre de pesca a un destacat centre turístic, amb una àmplia oferta de serveis i instal·lacions. Això ha tingut un impacte important en l'evolució econòmica de la ciutat i en la morfologia i relació ciutat/port.

Evolució del port, imatges aèries des del 1945 al 2022:



Imatge aèria 1945.

Font: ICC



Imatge aèria 1945.

Font: ICC



Imatge aèria 1986.

Font: ICC



Imatge aèria 1990.

Font: ICC



Imatge aèria 1996.

Font: ICC



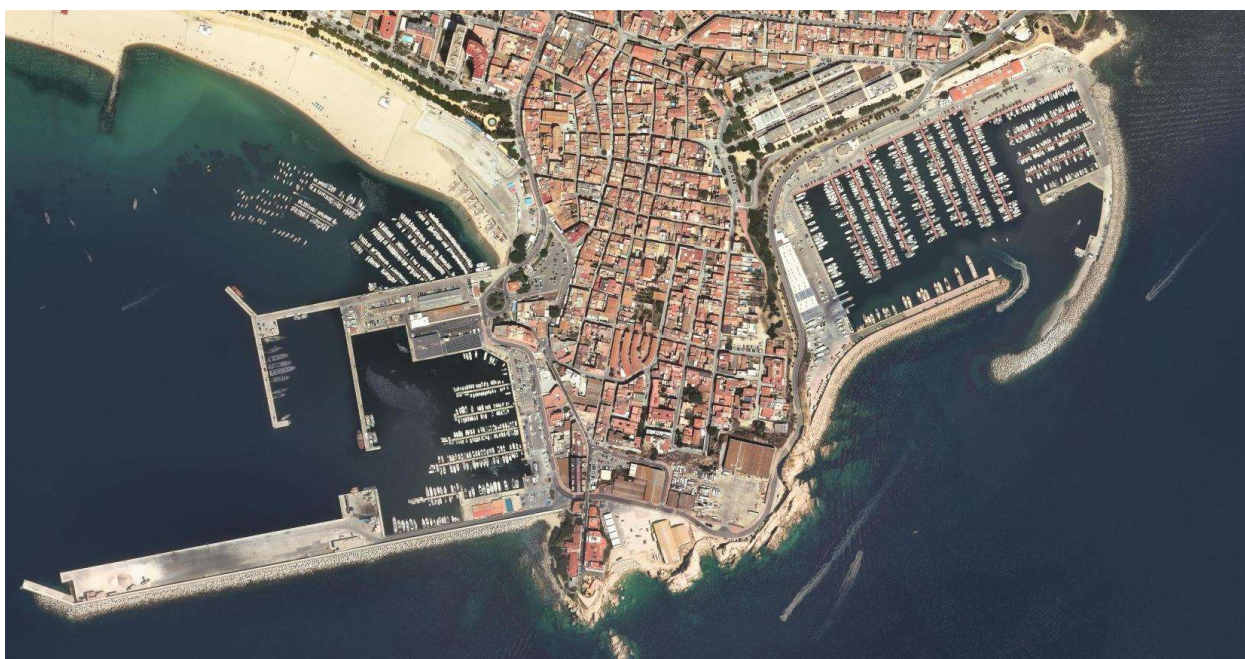
Imatge aèria 1996.

Font: ICC



Imatge aèria 2001.

Font: ICC



Imatge aèria 2022.

Font: ICC



Imatge aèria 2022.

Font: ICC



Perspectiva aèria 2022.

Font: Google Earth

Dins el POUM de Palamós, al DOC. 4: “Catàleg de béns protegits” apareixen els diferents elements que el pla preveu protegir. Els béns a protegir estan definits en el POUM en: Fitxes del catàleg de béns protegits, Fitxes de catàleg de masies i les Fitxes del catàleg d’habitatges aïllats en sòl no urbanitzable.

Fitxa del catàleg de patrimoniFitxa del llistat d'habitatges en Sòl No Urbanitzable

AJUNTAMENT DE PALAMÓS **CATÀLEG DE MASIES I CASES RURALS**

CODI 3 Mas Juny (Platja)

1. DADES DE LOCALITZACIÓ
 Localització: Platja de Castell
 Coord UTM(N): 512.903 Coord UTM(E): 4.634.719
 Referència Cadastral:
 Polígon: 002 Parcel·la: 00062 Subparcel·la:
 Qualificació normativa: 22-A-C1

2. DESCRIPCIÓ DE LA MASIA/CASA RURAL
 Tipus d'edificació: Casa Rural
 Any/Època:
 Us Actual: Habitatge segona residència
 Estat de conservació: Bo

Descripció:
 Edifici de una planta, amb teulada de dos aiguavessos, orientada a la platja del Castell.

Text refós verificat pel
 Ple el 30 d'abril de 2008.
 Certifico:
 El secretari.

4. USOS
 Usos permesos:
 Els de l'art. 285.1 de les NN UU.
 Possibilitat de transformació en ús hoteler:
 No

5. DETERMINACIONS NORMATIVES
 Original:
 La part destinada a habitatge

Volums susceptibles de rehabilitació pels usos compatibles:
 Els previstos en el croquis
 Ampliacions permeses:
 No
 Cosos auxiliars permesos:
 No

Volums exclosos:
 Els no susceptibles de rehabilitació

Divisió propietat horitzontal:
 No
 Elements especials a preservar:
 La disposició volumètrica del conjunt

3. JUSTIFICACIÓ DE LA CATALOGACIÓ
 Raons d'inclusió en el catàleg:
 Paisatgístiques

Nivell de Serveis:
 Aigua: SI
 Electricitat: SI
 Telèfon: SI
 Nivell d'accessos: Camí de Ronda

Localització

Croquis

Fotografia

Fitxa del catàleg de masies

1.2.3. Marc socio-econòmic

Avui dia, Palamós s'ha guanyat un lloc de rellevància en el panorama marítim català, no només per les magnituds macroeconòmiques que ofereix la localitat - 3r port català -, sinó per apostar en iniciatives i projectes que l'atorguen, en aquest món cada cop més global i homogeni, diferència i qualitat: el prestigiós menú de la gamba, que atrau milers de turistes; la patrimonialització del sector mitjançant la creació del Museu de la Pesca, únic en tot el Mediterrani; l'aposta per la investigació de la mà de la Càtedra d'Estudis Marítims de la Universitat de Girona; la creació d'un Centre de Documentació que genera productes i serveis que ajuden a fer conèixer la pesca en el Mediterrani, o l'establiment de l'Espai del Peix, un centre d'interpretació del peix situat en el mateix edifici de la llotja dins del port.

1.2.4. Descripció de l'àmbit del PDUP

L'àmbit d'estudi del present PDUP incorpora les dues infraestructures portuàries: el Port de Palamós (ordenació directa i directrius, 45,87 ha, i el Port Marina (directrius, 15,53 ha), situat al nord-est del primer. Aquests àmbits coincideixen amb l'Adscripció Portuària.

L'àmbit global del PDU, d'una superfície de 87,75 ha, abasta tot el sòl qualificat de sistema portuari pel planejament vigent, més tota la superfície que s'ha considerat adient per garantir la correcta integració urbana entre el port, la ciutat i la platja. En aquest sentit, s'ha inclòs la part sud del Passeig de Mar per garantir aquesta integració. A més, actualment està en procés de redacció el projecte per a la seva transformació i és, per tant, el moment idoni per plantejar una actuació coordinada en aquest espai central de Palamós.

De les 87,75 ha totals de l'àmbit d'estudi del PDUP, 33,87 ha corresponen amb sòl (inclosos els molls), el 39% del total. La superfície d'aigua inclòs a l'àmbit és de 53,88 ha (inclosos els pantanals), el 61% de la superfície total de l'àmbit.

En concret, dins del Port de Palamós, l'àmbit d'estudi incorpora el conjunt de l'àmbit portuari, incloent la zona de serveis de la Pedrera, la zona de la Catifa i la zona de l'aparcament de la Planassa.



Imatge. Àmbit d'estudi del PDUP sobre ortofotomapa



Àmbit de la Pedrera



Àmbit de La Catifa



La Planassa

1.2.5. Matriu biofísica

Marc físic

Palamós és una ciutat situada a la costa nord-est de Catalunya. Està envoltada per un marc físic únic i impressionant, que inclou una gran varietat de paisatges naturals.

La ciutat es troba vora una àmplia platja de sorra, que s'estén per quilòmetres i és una de les més boniques de la costa. A la part sud de la platja, es pot trobar una extensa zona de dunes, que ofereixen una vista espectacular sobre el mar.

A l'oest de la ciutat, s'estén la Serra de les Gavarres, una cadena de muntanyes que creen un paisatge muntanyós espectacular i que ofereixen moltes oportunitats per a excursions a peu o en bicicleta.

A la part nord de la ciutat, es pot trobar la Reserva Natural de les Illes Medes, un conjunt d'illes que formen un paisatge únic i protegit, on es pot observar una gran varietat de fauna i flora marina.

En resum, el marc físic de Palamós és una combinació única de paisatges naturals, que inclou platges, dunes, muntanyes i illes, i que ofereixen moltes possibilitats per a la pràctica d'esports i activitats a l'aire lliure.

El terme s'estén per les terres planes de l'extrem meridional del corredor o fossa de Palafrugell, la vall de la riera de l'Aubi, i comprèn també al nord-oest una part dels contraforts de les Gavarres i a l'est una part de la serra litoral que crea un sector de costa accidentada i retallada que contrasta amb la platja arenosa de la badia de Palamós.

El terme de Palamós s'integra dins la unitat de Paisatge de la Costa Brava. Aquesta unitat es caracteritza, sobretot, pel fet de ser una costa generalment escarpada, rocosa, amb penya-segats, que s'obren per donar lloc a cales i badies. Una d'aquestes nombroses entrades de mar és la badia de Palamós. La sorra fina de les platges que delimiten la badia constitueixen el límit final d'una llarga i estreta depressió que s'obra pas, per entre el massís de les Gavarres i el massís de Begur, fins arribar a la plana del Baix Empordà.



Mapa físic. Palamós i entorn

Font: Google

Sistema hídric

Palamós s'estén per la vall de la riera de l'Aubi, curs d'aigua intermitent que es forma vora la vila de Palafrugell (Baix Empordà) passant entre els massissos de Begur i de les Gavarres fins a Palamós, on desemboca, per una banda, a la platja de Castell, i per l'altra, mitjançant el desviament del traçat històric de la riera per l'oest del nucli, a la platja des Monestri (Calonge), a la badia de Palamós. A l'àmbit del port no hi ha cap curs fluvial destacable.

Cicle de l'aigua

La comarca del Baix Empordà comprèn la zona planera i d'inundació del Ter i el Daró, delimitada pel nord pel massís del Montgrí (línia divisòria entre Baix i Alt Empordà). Els rius de l'Empordà segueixen la direcció vers llevant, directament cap a la mar seguint l'orientació de la plana a causa de la disposició de les unitats estructurals que la delimiten.

L'àmbit de Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós s'ubica dins la conca de les Rieres del Cap de Begur-Blanes, que drenen cap al mar el conjunt de rieres litorals que van des del Cap de Begur fins a Blanes.

RÈGIM HIDROLÒGIC

Els cursos que drenen aquest territori presenten un tarannà típicament mediterrani, tenen les seves conques situades a la Serralada Litoral i aboquen al mar de manera directa, amb un règim que es caracteritza per l'extrema variabilitat estacional. Aquesta estreta dependència climàtica troba el seu màxim exponent en el fort contrast entre la pràctica inexistència de flux amb què es troben la majoria dels mesos de l'any i la torrencialitat amb què responen a episodis plujosos especialment intensos. El curs principal de la Riera d'Aubi roman sense aigua la major part de l'any.

Un tret compartit pels cursos principals de tota aquesta zona geogràfica, que agreuja el comportament torrencial i facilita la inundació dels cursos baixos, és l'existència d'un fort canvi de pendent de la majoria de rieres i torrents quan abandonen els relleus de les zones de capçalera i arriben a les planes per les quals han de circular abans de lliurar-se al mar. Aquesta ruptura de pendent havia donat lloc tradicionalment a zones que quedaven temporalment inundades pel drenatge deficient després de les pluges. Actualment, la construcció de recs i la modificació general que han sofert aquestes zones han eliminat aquests tipus de funcionament.

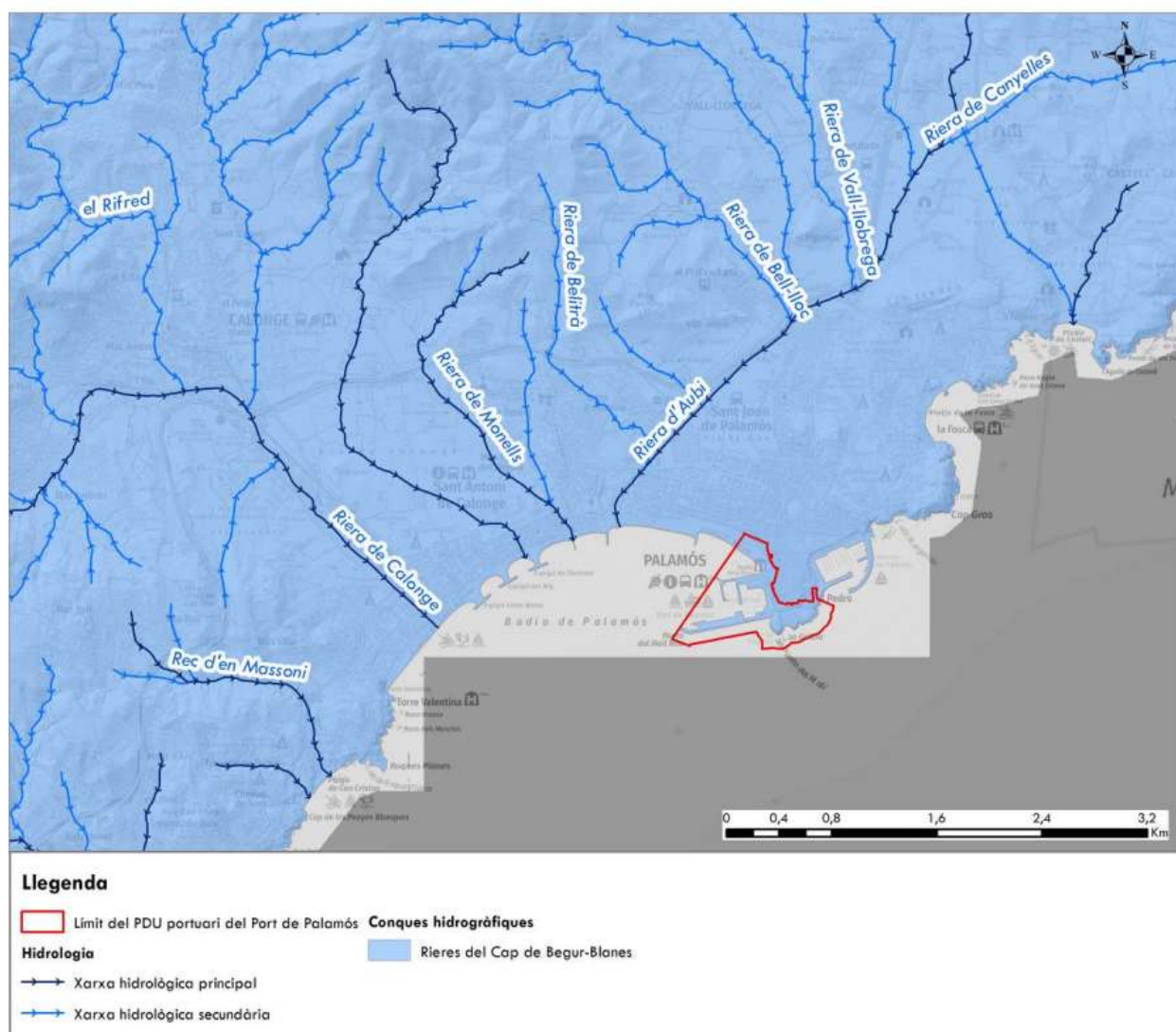
D'altra banda, molts dels petits cursos litorals travessen els nuclis costaners i estan parcialment urbanitzats en els seus trams finals o directament assimilats a la trama urbana. Aquesta ocupació urbana té una sèrie de conseqüències en la dinàmica hidrològica, com que es disminueix la capacitat d'infiltració amb la qual cosa es redueixen les aportacions a les reserves subterrànies i augmenten els cabals que han de ser desaiгуats per uns canals més o menys artificials.

XARXA HIDROGRÀFICA

El principal curs hidrogràfic pròxim a la zona d'estudi es la Riera d'Aubi; es tracta d'una riera de règim torrencial que neix a Palafrugell i drena les terres planes del Corredor de Palafrugell. Originàriament, desembocava al racó de llevant de la badia de Palamós i el seu tram final corria dins el nucli de la vila que, a causa d'això, patí l'efecte de nombroses inundacions. La riera es divideix en dos braços artificials, un dels quals vessa a la mar a la badia de Palamós, dins el terme de Calonge (llera sud, Aubi baix), mentre que l'altre canal, construït el 1924 per a impedir les contínues inundacions de Palamós, desemboca a la platja de Castell (llera nord, Aubi alt). Aquest últim tram transcorre seguint un traçat canalitzat rectilini, molt encaixat. El curs principal, el que drena a Calonge, té un recorregut de 7,5 Km.

La majoria de rieres tributàries de l'Aubi provenen del seu marge dret, dels vessants de les Gavarres, degut al major relleu d'aquest, però també té alguns afluents que recullen les aigües del massís de Begur. Les principals rieres tributàries (d'acord amb Agenda 21 de Palamós) són:

- Riera de Vall-Ilobrega
- Riera de Bell-lloc.
- Riera de Belitrà.
- Riera de Canyelles.
- Riera de Torrentbó.
- Riera de Santa Margarida



Conca de la riera d'Aubi. i altres rieres a Palamós i Calonge

Font: Document Inicial Estratègic

Biodiversitat

COMUNITATS I HÀBITATS TERRESTRES

En termes generals els hàbitats naturals del municipi de Palamós estan situats a la zona nord i est del municipi, mentre que al sector sud hi predominen els camps de conreu. Les àrees composades per conreus i plantacions també es troben situades al nord del municipi. La meitat nord i nord-oest del municipi està caracteritzada per la presència d'hàbitats forestals, formats principalment per boscos de pinedes de pi blanc (*Pinus halepensis*), alzinars (*Quercus ilex*) i suredes amb sotabosc forestal, amb algunes clapes de pinedes de pinastre (*Pinus pinaster*) i matollars (estepars i brolles) silícicoles de terra baixa.

Les comunitats de ribera es troben associades a la riera d'Aubi on hi trobem Jonqueres i herbassars graminoides humits, mediterranis. Les zones de conreus es situen a la zona central del municipi de Palamós principalment conreus herbacis extensius, tant de secà com de regadiu, els quals ocupen les zones planes on no hi ha infraestructures ni zona urbana. Les comunitats d'ambients urbans apareixen a les àrees urbanes o industrials, i inclouen vegetació ruderal associada. Es tracta d'un hàbitat molt poc abundant al conjunt del municipi, ja que tan sols apareix en algunes petites àrees als voltants dels sectors industrials. Les comunitats vegetals establertes en els ambients ruderals estan dominades per plantes nitròfiles, espècies generalistes, oportunistes i freqüents arreu dels espais urbans. (Agenda 21 de Palamós). L'àmbit del Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós es troba englobat dins un hàbitat totalment urbà en que únicament es hi podem trobar algun petit reducte de comunitats vegetals ruderals.

COMUNITATS I HÀBITATS MARINS

Les comunitats marines són de gran importància per al manteniment de la qualitat de l'aigua marina i el correcte manteniment de les espècies de fauna. Els hàbitats marins dins l'àmbit de Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós corresponen a:

- Platges arenoses supralitorals sense vegetació.
- Penya-segats i roques de la franja supralitoral, ocupats sobretot per líquens (Verrucaria).
- Penya-segats i roques de la part superior de l'estatge mediolitoral amb *Chthamalus stellatus* i *Chthamalus montagui*.

Els hàbitats presents dins l'àmbit d'estudi presenten un grau de biodiversitat baix (principalment crustacis, mol·luscs i insectes) i grau d'amenaça baix. Herbassars o praderies de fanerògames marines. Les comunitats de fanerògames marines, plantes superiors que fa entre un i dos milions d'anys van colonitzar el mar, resulten molt importants donada les espècies que la integren i el complex ecosistema que composen, a més realitzen tot un seguit de importants funcions ecològiques. Les praderies de fanerògames marines comprenen, en el seu interior o associades a elles, una riquesa de biodiversitat molt superior a la d'altres comunitats bentòniques (del fons marí) mediterrànies. Una gran quantitat d'espècies utilitzen les praderies com a lloc de posta, alevinatge i reproducció, mentre que simultàniament donen protecció i recer a moltes altres. A l'interior de les praderies s'hi pot trobar un nombre important de microhàbitats que presenten diverses comunitats:

- Organismes epífits que viuen sobre les fulles. No s'alimenten d'elles, sinó que les usen com a suport.
- Organismes bentònics (viuen sobre el fons).
- Fauna pelàgica (en natació). Associada a la praderia de maneres diverses (alimentació, posta, cicle vital complet, etc.)
- Organismes associats a rizomes i arrels.

La complexa estructura de creixement que tenen les praderies de fanerògames genera una gran compactació del sediment. A més, les fulles formen una estructura de barrera que ajuda a esmorteir l'efecte de l'hidrodinamisme de les onades i dels corrents, evitant en gran mesura l'erosió i resuspensió del litoral. Les fanerògames marines es desenvolupen de manera òptima en zones on la qualitat de les aigües és l'adequada, ja que són unes plantes molt sensibles a la contaminació. Per aquest motiu, la presència o l'absència de fanerògames ens pot donar una idea de la qualitat de les aigües d'un indret determinat. A més, les praderies tenen una bona capacitat d'absorció de CO₂ atmosfèric, i contribueixen així a l'atenuació de l'efecte hivernacle. Presenten, a més a més, un cert efecte depurador de l'aigua gràcies al procés de retenció de nutrients, que s'enterren en el substrat. A Catalunya trobem les espècies de fanerògames marines següents:

- *Cymodocea nodosa*
- *Zostera notlii* i *Zostera marina*
- *Posidonia oceanica*

Dins l'àmbit del Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós hi trobem comunitats de *Posidonia oceanica*, espècie endèmica del mar Mediterrani que ocupa fons tous sorrencs. La seva sensibilitat a la contaminació li atorga una gran importància com espècie bioindicadora. Aquesta comunitat és molt important a nivell socioeconòmic i de protecció de les zones costaneres (disminueix els efectes de l'erosió), a més la seva gran capacitat per absorbir diòxid de carboni contribueix en la reducció de l'efecte hivernacle.

En una praderia de posidònia podríem trobar fins a més de 700 espècies diferents, entre les quals s'hi inclouen: algues epífites, hidroïdeus (pòlips i meduses), porífers (esponges), poliquets (cucs), briozous (pòlips colonials amb embolcall calcari), amfípodes (gambetes diminutes), decàpodes (crustacis de 10 potes) i mol·luscs. A més, cal afegir-hi fauna pelàgica, com els peixos, i fauna bentònica, com els equinoderms: garotes, holotúries (cogombres de mar) i estrelles de mar.

També és important per a activitats pesqueres, ja que s'hi troben moltes espècies de consum humà, com les sèpies, i multitud de peixos, com els déntols, els molls, els sards, els pagells, les rajades, les mussols, les escòrpores, les orades i les aranyes, que hi realitzen part del seu cicle vital. La Llei 2/2010, del 18 de febrer, de pesca i acció marítimes considera les praderies de fanerògames marines hàbitats protegits als efectes de pesca en concordança amb la normativa pesquera europea i estatal. Cal destacar que es tracta d'una cartografia orientativa i no normativa i que caldrà verificar la vigència i veracitat de la delimitació en el moment de projectar qualsevol actuació.

FAUNA TERRESTRE

En relació a la fauna terrestre, els principals hàbitats identificats dins de l'àmbit del Pla Director Urbanístic són els hàbitats associats a la costa rocosa i penya-segats. Pel que fa als primers, dins de l'àmbit estricte del Pla Director Urbanístic Portuari aquests ambients es troben escassament representats. El port actual de Palamós s'inscriu en un entorn urbà en el que els penya-segats naturals han estat fortament alterats, per la qual cosa aquests hàbitats han pràcticament desaparegut. Els ambients marins, i especialment les aigües marines, constitueixen l'hàbitat principal d'alimentació de nombroses poblacions d'aus marines.

Pel que fa l'avifauna i segons la informació recollida al Banc de dades de biodiversitat de Catalunya, dins de la quadricula UTM EG-13, es descriu la presència d'exemplars de xatrac bec-llarg (*Sterna sandvicensis*), Corb marí emplomallat (*Phalacrocorax aristotelis*), Mascarell (*Morus bassanus*), Astor (*Accipiter gentilis*), Esparver (*Accipiter nissus*), Aligot (*Buteo buteo*), Xoriguer (*Falco tinnunculus*), Falcó mostatxut (*Falco subbuteo*), Falcó pelegrí (*Falco peregrinus*), Gavinot (*Larus marinus*), Freret (*Fratercula artica*), Òliba (*Tyto alba*), Xot (*Otus scops*), Duc (*Bubo bubo*), Mussol comú (*Athene noctua*), Enganyapastors (*Caprimulgus europaeus*), Siboc (*Caprimulgus ruficollis*), Ballester (*Apus melba*), Falcot pàl·lid (*Apus palidus*), Falcot negre (*Apus Apus*), Abellarol (*Merops apiaster*), Guatlleta maresa (*Crex crex*), Puput (*Upupa epops*), Cogullada (*Galerida cristata*), roquerol (*Ptyonoprogne rupestres*), Oreneta vulgar (*Hirundo rústica*), Oreneta cua-blanca (*Delichon urbicum*), Trobat (*Anthus campestris*), Cueteta blanca (*Motacilla alba*), Cargolet (*Troglodytes troglodytes*), Pit-roig (*Erithacus rubecula*), Rossinyol (*Luscinia megarhynchos*), Cotxa fumada (*Phoenicurus ochruros*), Bitxac comú (*Saxicola torquatus*), Merla blava (*Monticola solitarius*), Rossinyol bord (*Cettia cetti*), Trist (*Cisticola juncidis*), Bosqueta vulgar (*Hippolais polyglotta*), Tallarol de bosquet (*Sylvia atricapilla*), Tallarol de garriga (*Sylvia cantillans*), Tallarol capnegre (*Sylvia melanocephala*), Tallereta cuallarga (*Sylvia undata*), Mosquiter pàl·lid (*Phylloscopus bonelli*), Mosquiter comú (*Phylloscopus collybita*), Bruel (*Regulus ignicapilla*), Mallerenga cuallarga (*Aegithalos caudatus*), Mallerenga carbonera (*Parus major*), Oriol (*Oriolus oriolus*), Botxí meridional (*Lanius meridionalis*), Trenca (*Lanius minor*), Gafarró (*Serinus serinus*), Trencapinyes (*Loxia curvirostra*), Grapatpalles (*Emberiza cirius*) totes elles considerades espècies de fauna protegida incloses a l'annex del Decret legislatiu 2/2008 i a la llista d'espècies silvestres en règim de protecció especial (Reial decret 139/2011, de 4 de febrer). La gavina corsa està considerada vulnerable i inclosa al Catàleg Espanyol d'Espècies Amenaçades, fet pel qual se'n va aprovar un pla de recuperació. Tot el litoral català està inclòs al Pla de recuperació de la gavina corsa com a zona d'alimentació.

En relació amb la fauna invertebrada sobretot fem referència a mol·luscs (cargols), anèl·lids (cucs) i artròpodes (insectes, aràcnids, miriàpodes i crustacis). Per fer una aproximació real a la comunitat d'invertebrats del municipi, i a falta d'estudis més exhaustius i concrets (locals) de la zona, s'ha partit bàsicament d'una font: el Banc de Dades de Biodiversitat. D'entre els insectes podem destacar la presència de la papallona *Proserpinus proserpina*, que apareix en l'Annex del Decret Legislatiu 2/2008, de 15 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de protecció dels animals. (Agenda 21 de Palamós). Pel que fa als amfibis aquets estan associats a hàbitats aquàtics continentals que no trobem dins l'àmbit d'estudi del Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós, igualment passa amb els rèptils l'hàbitat dels quals no es troba representat dins l'àmbit d'estudi.

FAUNA MARINA

Pel que fa als invertebrats marins, d'entre els mol·luscs esmentats anteriorment una gran quantitat són marins destacant per molt un dels grups més espectaculars: els nudibranquis. En les costes de Palamós i Sant Antoni de Calonge s'han citat unes 35 espècies de nudibranquis i només 3 de bivalves (les conegudes vulgarment com a petxines), per tant creiem que el número total d'espècies presents hauria de ser molt més gran.

Bàsicament trobem dos paisatges costaners: ambdós són coneguts com fons infralitorals rocosos, un d'ells batuts per l'onatge i amb presència d'una alga molt abundant anomenada *Cystoseira*, i l'altre de zones més calmades, arrecerades. En el primer dels hàbitats la *Cystoseira* forma uns bosquets miniaturitzats, d'uns 35 cm d'alçada màxima i que acaba sent refugi d'espècies com el bogamarí (*Paracentrotus lividus*), el cnidari *Aglaophenia kirchenpaueri*, el musclo de roca (*Mytilus galloprovinciale*), crancs com *Eriphia verrucosa* o bé podem trobar roques entapissades del aglà de mar (*Balanus perforatus*).

En els llocs calcats, en canvi, trobarem més representants d'esponges (*Cliona viridis*), de cnidaris com els fideus de mar (*Anemonia sulcata*) i mol·luscs gasteròpodes com *Conus mediterraneus*. Tampoc cal menystenir la població de crustacis (hi són abundants els *Pilumnus hirtellus*) així com de bogamarins. En les dades del Biocat també s'hi torba citada una espècie de mol·lusc, la *Patella* sp.. La legislació comunitària europea protegeix dues espècies, la *Patella nigra* i la *Patella ferruginea*; citada en el lloc només tenim el nom genèric. (Agenda 21 de Palamós).

A partir de dades obtingudes de les fitxes dels hàbitats litorals del Departament de territori i sostenibilitat s'observa la presència del *Patella* rústica. Els mamífers marins, els quals han estat molt estudiats al litoral de Palamós, Sant Antoni de Calonge, etc. per estudiosos com Joan Hontangas. En aquest sentit, cal destacar la presència regular d'un grup de dofins mulars (*Tursiops truncatus*), sovint ben a prop de la costa. Ja a més distància, s'hi ha observat grups de dofins llistats (*Stenella coeruleoalba*) i, més rarament, rorqual comuns (*Balaenoptera physalus*) i més excepcionalment, altres espècies (caps d'olla, catxalots, etc.). (Agenda 21 de Palamós).

Pel que fa l'ictiofauna els fons marins de la Costa Brava s'hi poden trobar una gran varietat d'espècies. En la zona propera a la superfície s'hi poden observar llisses (*Chelon labrosus*, *Mugil* sp.), saupes (*Sarpa salpa*), en zones rocalloses sard (*Diplodus sargus*), morruda (*Diplodus puntazzo*), esparrall (*Diplodus annularis*), orada (*Sparus aurata*), verada (*Diplodus vulgaris*). En la zona costera superficial també s'hi pot observar el llobarro (*Dicentrarchus labrax*). Damunt les roques i entre les comunitats bentòniques s'hi poden observar la bavosa blanca (*Parablennius rouxi*), el capsigrany (*P.gattorugine*), el burret (*Gobius bucchichi*), en els fons sorrencs i de còdols el burro roquer (*G.cobitis*), el gòbit de fang (*G.creuntattus*), bavoses morrudes (*Tripterygion delaisi*). En ambients rocallosos no excessivament profunds s'hi troben el tord negre (*Labrus merula*), tord roquer (*Symphodus roissali*), tord verd (*Labrus veridis*), gripau roquer (*Ctenolabrus rupestres*), canari (*Symphodus mediterraneus*), petarc (*S. rostratus*), enrocador (*S. ocellatus*), llambrega (*S. melanocercus*), llavió (*S.tinca*), fadrí (*Thalassoma pavo*), julivia (*Coris julis*). A l'interior de forats de les roques s'hi poden observar la morena (*Muraena helena*) i el congre (*Conger congre*). Altres espècies que habiten les roques de la regió infralitoral són el serrà (*Serranus cabrilla*), la vaca serrana (*S.scriba*), nero (*Epinephelus marginatus*). En zones rocoses i d'alguers però a una major profunditat s'hi pot trobar l'escòrpora (*Scorpaena scrofa*), el captinyós (*S.notata*) i la rascassa (*S.porcus*). En ambients sobre substrat petri i en aigües poc i molt profundes s'hi troben el sard imperial (*Diplodus cervinus*), el pagre (*Pagrus pagrus*) i el corball (*Sciaena umbra*). En els fons coral·lígens i a l'interior de nombroses cavitats submarines s'hi poden observar forcadelles (*Anthias anthias*), moll reial (*Apogon imberbis*), gòbit lleopard (*Thorogobius ephippiatus*), i el gòbit (*Gobius vittatus*). Les praderies de posidònia són lloc d'estada habitual de força espècies característiques dels rocams més propers hi podem trobar el roger o moll de roca (*Mullus surmuletus*), la mula (*Syngnathus typhle*), l'agulleta (*S. acus*), el cavall de mar (*Hippocampus hippocampus*), el mabre (*Lithognathus mormyrus*), el gerret (*Spicara smaris*) i el tamborer (*Symphodus cinereus*). En els fons detrítics i sorrencs hi destaquen la milana comuna (*Myliobatis aquila*) i la vaca tremolosa (*Torpedo marmorata*), l'aranya (*Trachinus draco*), el serrà de bou (*Serranus hepatus*) i el tacó (*Bothus podas*). Altres peixos que recorren les aigües lliures són la sardina (*Sardina pilchardus*), la sèrvia (*Seriola dumerili*), la boga (*Boops boops*) i l'oblada (*Oblada melanura*). (Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge de Castell-Cap Roig).

1.2.6. Mobilitat

Mobilitat actual

El POUM de Palamós incorpora un annex de mesures de mobilitat sostenible amb un estudi de la mobilitat obligada del municipi. S'entén per mobilitat obligada tots els desplaçaments diaris originats per motiu de treball o estudi (per una població a partir de 16 anys). Amb aquestes dades es pretén obtenir la distribució modal dels desplaçaments diaris per motius laborals i d'estudi per a les diferents xarxes de transport.

A Palamós es produeixen 18.000 viatges diaris de mobilitat obligada (Residència-Treball-Estudi), dels que 13.348 viatges es realitzen dintre del municipi; d'aquets viatges un terç és per motiu d'estudis i dos terços per motiu de treball.

Desplaçament amb origen o destí fora del municipi

Del volum total de desplaçaments diaris per mobilitat obligada (estudis i treball) generat al municipi un 25% tenia destí fora del municipi, més de la meitat d'aquests viatges es realitzen a l'entorn de Palamós (Calonge – Palafrugell – Castell – Platja d'Aro – Vall-Llobrega) i un 10% a Girona i entorn.

El principal mitjà de transport dels desplaçaments externs (cap a fora o des de fora) és el vehicle privat.

Desplaçament intern al municipi

A Palamós es produeixen 13.348 viatges diaris per mobilitat obligada interna al municipi; d'aquests viatges un terç és per motius d'estudi i dos terços per motiu de treball.

Un 52% dels viatges a la feina es donen en vehicle privat, però si es descompten els viatges externs, per la seva dependència obligada d'aquest tipus de vehicles, es conclou que és d'un 38,5% el percentatge de viatges a la feina en vehicle privat interns al municipi, essent un 1,5% els que utilitzen el transport públic per aquest motiu; i un 60% els que hi van a peu; xifres més raonables per la mida del municipi.

Pel que fa als viatges per estudi, el comportament es molt diferent; dels viatges interns al municipi només el 16% utilitza el vehicle privat, el 3% el transport col·lectiu i el 81% va a peu.

Xarxa viària

L'accés principal al municipi de Palamós és per l'autovia C-31, que va des del Vendrell fins a Figueres. L'autovia forma part de la xarxa bàsica i té caràcter d'eix costaner.

De l'autovia sorgeixen tres eixos principals que donen accés a Palamós, definint la xarxa de penetració urbana: la C-256, el carrer d'Àngel Guimerà (que segueix per Av. de la Llibertat i Av. Onze de setembre, fins al Port de Palamós) i en tercer lloc el vial del Port, que arriba al port de la Marina primer i fins al Port de Palamós pel carrer del Club Nàutic. D'aquests, el carrer d'Àngel Guimerà té el caràcter més urbà. Les altres dues vies tenen caràcter distribuïdor, amb major capacitat de trànsit i velocitat. A més, Palamós es connecta amb Sant Antoni de Calonge per l'avinguda Cerdanya.

El carrer Àngel Guimerà, amb els diferents noms esmentats, creua el municipi des de l'autovia fins a la platja, donant accés directe a usos residencials i comercials. El seu traçat i secció fan que el vial s'assimili a un cul de sac o circuit tancat, en sentit autopista-platja. Un cop s'arriba al final del carrer, a la platja, passat el Passeig Marítim, l'única alternativa es continuar fins la rotonda del port de Palamós, seguint eventualment cap al carrer Club Nàutic i el Vial del Port a l'estil d'una ronda pel front marí.

Per una millor mobilitat del municipi i reducció del transit interior, s'hauria de reduir tant l'ús del carrer Àngel Guimerà com a entrada del municipi, com reordenar la vialitat a la façana marítima/port.



Jerarquia xarxa viària actual.

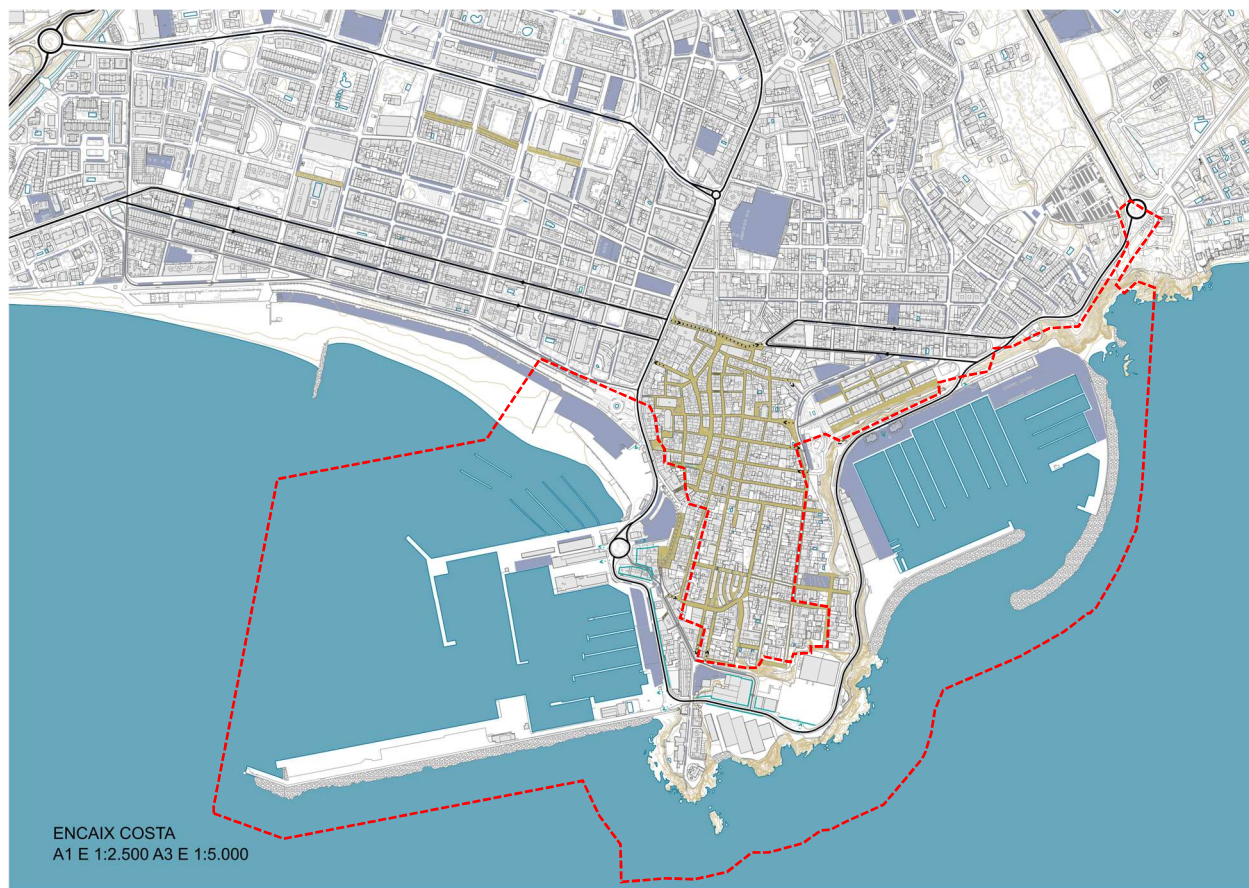
Font: POUM de Palamós.

Amb relació a la xarxa viària que dona accés i articula l'àmbit del PDU per on transcorre, la conformen els carrers:

- Passeig del Mar
- Avinguda Onze de Setembre
- Carrer Club Nàutic
- Carrer Voramar
- Carrer Moll
- Carrer del Dr. Botet
- Carrer Ametlla de Mar

Aquestes vies presenten diferents jerarquies i característiques, com es pot veure a la imatge següent, però comparteixen problemàtiques similars.

- Mancança d'espais verds, vegetació i ombra, especialment entre l'espai del Port i la Pedrera.
- Presència d'interrupcions en recorreguts de vianants, que obliga a creuar els diferents vials.
- Voreres estretes i insuficients.
- Interrupcions de les visuals cap al mar originades pels aparcaments per a vehicles.



Jerarquia xarxa viària actual a l'àmbit del PDU.

Font: Elaboració pròpia.

Aparcament

Al municipi hi ha una gran presència d'aparcament en superfície. Aquest és present tant en espais reservats als vials com en aparcaments regulats en places dures.

Destaca que, en l'actualitat, tant l'espai entre el passeig del Mar i la platja, com el major espai sense edificar del centre del municipi entre els carrers Sant Josep i Mossèn Jacint Verdaguer (aparcament municipal de l'Arbreda, a prop de La Salle, a l'eixample), siguin bosses d'aparcament.

Encara i així l'aparcament és un dels principals problemes de Palamós, especialment als mesos d'estiu on hi ha una gran presència de visitants a la façana marítima.

A l'àmbit del PDU hi ha quatre grans bosses d'aparcament, amb altres petites bosses repartides.

- Aparcament de la Platja Gran al final del passeig del Mar.
 - o Aparcament públic de pagament amb 249 places d'aparcament.
- Aparcament de la Planassa
 - o Aparcament públic de pagament amb 134 places d'aparcament.
- Aparcament a la zona del Museu i la Llotja
 - o Aparcament privat restringit del port amb 137 places d'aparcament.
- Aparcament moll popular
 - o Aparcament privat restringit del port amb 40 places d'aparcament.
- Aparcament Club Nàutic
 - o Aparcament privat restringit del port amb 90 places d'aparcament, comptant la zona tècnica.
- Aparcament de la Pedrera
 - o Aparcament públic gratuït amb 53 places d'aparcament.

En total es comptabilitzen aproximadament 703 places d'aparcament a l'àmbit del Port de Palamós, 611 places al Port de la Marina, i un total de 1.314 places a l'àmbit del PDU (inclòs l'àmbit de directrius).

Xarxa de transport públic

Xarxa ferroviària

El municipi no compta amb accés ferroviari directe. Les estacions més properes són Riudellots de la Selva i Flaçà pel que fa a serveis de Rodalies Regionals i l'estació de Girona per l'Alta Velocitat.

Entre finals del segle XIX i meitat del XX, Palamós va disposar d'un servei de ferrocarril conegut com el Tramvia del Baix Empordà. Aquesta línia, que transportava tant passatgers com mercaderia, feia el recorregut Palamós-Girona-Banyoles fins a la seva clausura l'any 1956. A Palamós la línia arribava fins al Port de Palamós, per tal de facilitar el transport de mercaderies fins al mar.

Xarxa d'autobusos

Autobús interurbà

Hi ha un total de 7 línies diferents que operen amb autobús interurbà des de i cap a Palamós. Una línia cobreix el recorregut de la Costa Brava Centre (línia 100). Cinc més realitzen rutes circulars amb diverses poblacions del Baix Empordà i Gironès amb destí o inici a Girona (línies 5, 41, 42 i e3). Una d'aquestes és en horari nocturn, els divendres, dissabtes i vigílies de festius de tot l'any i cada dia d'estiu (línia 59). Finalment, la darrera connecta amb Barcelona i l'aeroport del Prat (línia 1).

La parada de totes aquestes línies es realitza a l'estació d'autobusos de Palamós, a la cantonada del carrer López i Puigcerver amb el carrer d'Orient. Aquesta es troba a tocar de l'àmbit del PDU i del port de Palamós. Aquesta ubicació obliga als autobusos a circular per la xarxa viària de la ciutat de carrers estrets, provocant un elevat transit de vehicles pesats al centre.

L'any 2021 es va aprovar una modificació puntual del POUM per desenvolupar una nova estació d'autobús. La nova estació s'ubicarà als terrenys de la zona del Pla de Sant Joan al final del carrer Enric Vincke.

Autobús urbà

Palamós també compta amb una xarxa d'autobús urbà amb tres línies. Aquestes tenen una gran cobertura arribant a la Fosca i als principals càmpings, a més d'un recorregut circular a l'eixample de Palamós. Tanmateix, els recorreguts actuals no s'ajusten a la demanda real per tot l'any i per la resta de teixits urbans. Les línies urbanes només realitzen el servei durant la temporada d'estiu, és a dir, des del quinze de juny a l'onze de setembre.

El punt de conflicte amb la mobilitat urbana d'aquests serveis és, per una banda, el recorregut intern al municipi pel carrer López Puigcerver, principalment al gir amb l'avinguda Onze de Setembre, resultant ser incompatible per l'amplada del carrer i els volums de trànsit del sector amb aquest tipus de vehicles. Per altra banda, la localització actual de l'estació terminal de passatgers (carrers López Puigcerver i carrer d'Orient) requereix d'un estudi puntual per ajustar un disseny que minimitzi els impactes a l'entorn.

Xarxa de mobilitat tova

Xarxa de vianants

El nucli de Palamós es caracteritza per ser una zona urbana molt concentrada i amb una superfície relativament petita. Això facilita que el desplaçament de la mobilitat obligada es desenvolupi a peu. La mobilitat a peu s'estructura a partir dels carrers que disposen de voreres de major dimensió.

Per a la jerarquització dels recorreguts a peu s'han utilitzat les característiques dels carrers i dades de l'aplicació Strava, que orienta sobre els recorreguts més utilitzats, tenint en compte que l'aplicació s'enfoca a l'activitat esportiva (això ajuda a determinar els recorreguts de vianants més rellevants per interconnectar el territori).

Els tres principals accessos rodats al municipi també destaquen com a vials preferents de vianants. A més, es pot identificar una xarxa ortogonal al llarg del municipi amb els carrers del Mar, Nàpols, Enric Vincke i Onze de Setembre en sentit vertical i els carrers President Macià, l'avinguda Catalunya, Mauri i Vilar, Ample, Salvador Albert i Pey, Mossèn Jacint Verdaguer en sentit horitzontal. També es ressalta l'ús dels espigons del port, que posa en manifest el paper que juga el port i la seva connexió amb la ciutat.

A banda, un dels principals recorreguts a peu és el camí que ressegueix la línia costanera, equivalent al camí de Ronda. La passejada marítima és el recorregut d'abast territorial principal que ressegueix la costa. Forma part del camí de gran recorregut GR-92, el sender del mediterrani, que al mateix temps forma part del sender europeu E-10, mar Bàltic-Mediterrani.

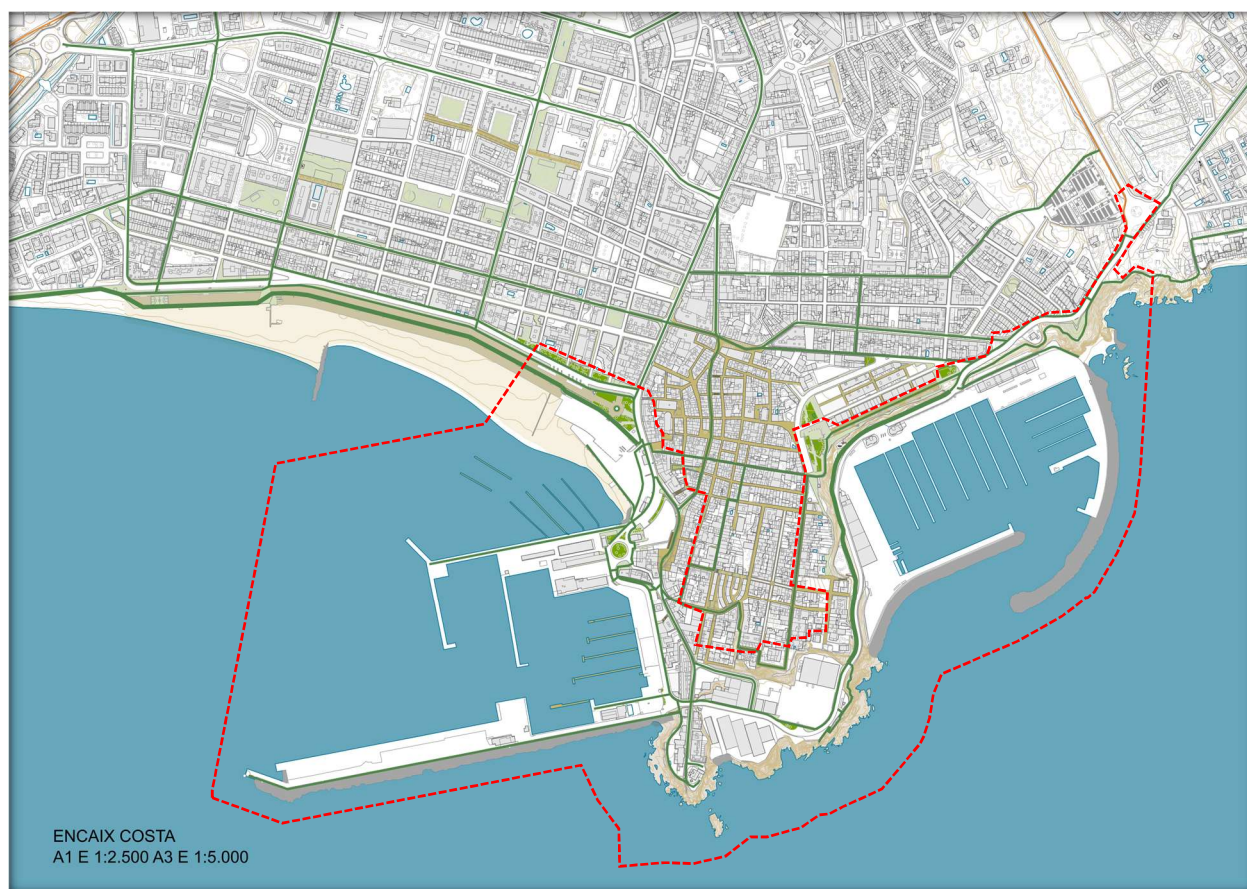
Actualment la passejada marítima té un falta de continuïtat en l'àmbit del port. El passeig es veu interromput per l'accés de vehicles a l'aparcament de la planassa i la resta del recorregut fins a la zona de la Pedrera s'ha de continuar per vorers estretes, sense una continuïtat clara dels recorreguts, i amb encreuaments amb els vehicles. Per tant, les característiques del passeig, d'amplada, confort, vegetació, etc. no es mantenen en l'àmbit del port.

A l'àmbit del PDU s'identifiquen tres sectors diferenciats:

El primer sector és la Zona del Passeig i la Planassa. És l'espai on el Passeig del Mar finalitza i es troba amb l'avinguda Onze de Setembre, en una plaça amb arbrat i una font. Es caracteritza per tenir una plaça dura amb un dels principals aparcaments del port i zones de restauració. El sector també engloba l'aparcament de la Planassa, una altra plaça dura. Encara que es tracta d'un espai destinat al vianant, no hi ha una continuïtat clara entre el passeig del Mar i el carrer del Club Nàutic. D'una banda, les voreres són insuficients, especialment tractant-se del recorregut de la façana marítima. D'altra banda, la visual amb la línia de costa queda interrompuda pels vehicles estacionats i els pantalans de fora del port.

El segon sector és la façana de la Catifa. Es tracta d'un àmbit de transició sense valor d'atracció. Únicament disposa d'una única vorera de dimensions mínimes i insuficients per representar un front de façana marítima de qualitat i fomentar la mobilitat a peu. A més, el sistema d'aparcament amb tanca, sense continuïtat entre port popular i club nàutic, impedeix la circulació lliure dels vianants.

El tercer sector és la Pedrera, essent un espai pensat per dur a terme activitats econòmiques. Presenta voreres amples, però sense arbrat i mobiliari urbà, resultant en un espai poc atractiu per la mobilitat a peu.



Interpretació de la mobilitat tova a l'àmbit del PDU en base a l'aplicació STRAVA.

Font: Elaboració pròpia.

Accessibilitat

El centre urbà de Palamós està molt marcat per les interrupcions a les vies. La gran presència d'escaleres i rampes dificulta i, fins i tot, impedeix l'accessibilitat urbana a la població. Aquesta característica, juntament amb la petita mida de l'amplada de les voreres genera un espai discontinu i poc adient pel vianant. Les dificultats en l'accessibilitat s'evidencien al barri Vell i al barri del Padró.



Anàlisi i identificació d'elements relacionats amb l'accessibilitat. Font: Elaboració pròpia.

Xarxa de bicicleta

El carril bici té una longitud d'un quilòmetre de llarg. Va des de pràcticament l'entrada de Palamós per la C-31 fins al càmping de Palamós.

No existeix cap altre carril de bicicletes al municipi, i per tant la xarxa ciclista en l'àmbit del PDU és inexistent.

Encara així la bicicleta es fa servir. S'identifiquen, amb una metodologia similar als eixos de vianants, els principals eixos de circulació en bicicleta. Aquests coincideixen amb els accessos al municipi (la carretera C-256, l'avinguda Onze de Setembre i el vial del Port) i l'itinerari que segueix la línia de costa (passeig del Mar, carrer Voramar, carretera de la Fosca).

Pel que fa a la xarxa interurbana, del municipi surt una ruta verda coneguda com la ruta del Tren Petit. La ruta uneix Palamós i Palafrugell, amb una longitud de 6 km. El seu traçat transcorre per una part de l'antic recorregut de l'anomenat tren petit que connectava Palamós amb Girona passant per la Bisbal d'Empordà.

1.2.7. Usos i activitats

El Port de Palamós és un port mixt respecte als usos i consta de tots els usos portuaris bàsics: comercials, nàutic-esportius, pesquer, industrial i logístic.

La seva posició central en el nucli de Palamós ha fomentat la interacció entre el nucli de Palamós i el seu port i que s'hi desenvolupin també activitats complementàries lligades a les activitats que es realitzen al port.

Les característiques singulars d'aquest tram de la Costa Brava el converteixen en un dels més importants per a la pesca. Al mateix temps, Palamós també és un destí d'oci, turisme i activitats esportives i les característiques del port el fan idoni per al transport de mercaderies i els creuers.

En aquest apartat es realitza un anàlisi de les diferents activitats i usos que es desenvolupen actualment al port i al seu entorn.

La Costa Brava i el seu litoral disposen d'unes qualitats molt característiques: un litoral amb una barreja d'aigües a diferents temperatures, la salinitat i la riquesa de plàncton converteixen aquesta costa en un dels trams més importants per a la pesca, tant pel que fa la qualitat com la quantitat de captures.

Al mateix temps disposa d'un clima mediterrani, el qual combina perfectament per dur a terme activitats turístiques i esportives.

Moltes de les activitats que es desenvolupen al port corresponen amb les següents autoritzacions a activitats particulars:

Activitats particulars autoritzades	Data inici	Titular	Data fi	Terra	Edifici	Aigua
Serveis públics	06/09/1996	Ajuntament de Palamós	06/09/2026	32		
Construcció d'un magatzem per a caixes	25/04/2002	Confraria de Pescadors Palamós	25/07/2031	328		
Explotació de la nau de venda de peix i instal·lacions complementàries	25/07/2006	Confraria de Pescadors Palamós	25/07/2026		1.755	
Ocupació superfície destinada a taller mecànic	17/11/2006	Lloret Cels, Josep	31/12/2021		91	
Explotació cambres frigo., rentat caixes, conserv esquer i instal. Màquina gel	28/04/2007	Confraria de Pescadors Palamós	28/04/2027	457		
Instal. Canonada gas natural (c/vapor i c/cn)	26/05/2007	Nedgia Catalunya, SA	26/05/2037	22		
Conservació estudi i difusió del patrimoni marítim pel projecte l'espai del peix	02/02/2008	Fundació Promediterrània C.E.D.	02/02/2023		280	
Ocupació i explotació d'una terrassa coberta destinada a bar restaurant	26/02/2012	Asador Can Maño	26/02/2022	68		
Ocupació i explotació d'una terrassa destinada a bar-restaurant	01/07/2012	Dorida Palamos, SL	01/07/2022	182		
Ocupació d'una nau destinada a hivernada i pupíl·latge d'embarcacions	24/04/2013	Mayor Olive, Rafel	24/04/2023		595	
Explotació de terrassa coberta annexada al restaurant	01/01/2019	Planassa Vapor, SL	31/12/2021	33		
Autorització provisional carburant gasoil b	11/09/2019	Repsol Comercial PP, SA	11/09/2022	239	27	
Ocupació d'un local destinat a formació en cursos de submarinisme	04/11/2020	Buceo Catalunya Mollet del Vallès	04/11/2024		168	
Ocupació 25 magatzems zona catifa i 22 magatzems	01/01/2020	Confraria de Pescadors Palamós	31/12/2022		1.288	
Ocupació magatzems destinat estris de pesca zona pedrera	01/01/2020	Confraria de Pescadors Palamós	31/12/2022		378	
Ocupació local destinat a oficines i magatzems	11/04/2020	Mayor Olive, Rafel	11/04/2024		87	
Ocupació superfície i mirall d'aigua	24/04/2020	Tur Aliu, Xavier	31/12/2020	427	1.089	11.028
Ocupació superfície per a palanques flotants i làmina d'aigua	01/01/2021	Conf. Pesc. Palamós	31/12/2022	147		749
Ocupació mirall d'aigua, moll, caseta, zona de varada	01/01/2021	Associació Front al Mar	31/12/2022	855	606	16.100
Ocupació i explotació d'una nau ubicada en la zona de la pedrera	01/01/2021	Taller del Port	31/12/2024	60	242	
Ocupació mirall d'aigua per a instal·lació i explotació camp de fondeig	01/01/2021	General Nàutic 94, SL	31/12/2022	497	1.019	11.028
Ocupació d'una part de la nau de la pedrera per a magatzem	13/02/2021	Felix Ribera e Hijos SL	13/02/2025		1.200	
Ocupació d'un edifici per a magatzem de pescadors (13 casetes)	10/03/2021	Conf. Pesc. Palamós	31/12/2022		380	
Prestació servei d'aparcament en la zona de servei del port	01/04/2021	Giropark, SAU	30/09/2021	8.243		
Aut. Provisional per a l'ocupació d'un local destinat a bar-restaurant	29/07/2021	Martin Morales, Albert	29/07/2021		200	
Explotació dàrsena esportiva fins adjudicació concessió	01/08/2021	Club Nàutic Costa Brava	01/08/2025	13.777	3.365	19.786
Ocupació d'una nau destinada a magatzem de maquinària	18/10/2021	Felix Ribera e Hijos, SL	18/10/2025		693	
Total				25.367	13.463	58.691



Plànol d'usos i activitats

Font: elaboració pròpia

Usos comerciales

A banda dels usos comercials urbans propers i relacionats al port indirectament, els usos comercials actuals pròpiament dins l'adscripció portuària consisteixen bàsicament en restaurants i diversos comerços vinculats a activitats nàutiques:

Restaurants

La Terrassa dels Pescadors, a la platja.

El Petit Bar, a la platja.

Restaurant Nàutic Palamós, al club Nàutic, sobre el moll.

L'antiga Terrassa del Mar, actualment anomenat Saleo, sobre els Penols dels pescadors, a la Catifa.

El servei de restaurant, a banda dels restaurants anteriors situats dintre del port, és un dels usos més presents a l'entorn del port. La major part dels locals, que estan situats a la façana del nucli al voltant de la planassa i del passeig, són locals destinats a la restauració i en la major part dels casos disposen d'un espai exterior cobert. En el cas del mur les terrasses es situen en contigüitat amb la façana de l'edifici. En canvi, a la part final del passeig les terrasses estan situades al llarg del mateix i allunyades de la pròpia façana del restaurant.

Comercos

Dins l'adscripció portuària trobem només tres comerços, a banda de la Llotja del Peix:

-La Catifa compta amb una sola botiga, de nàutica (Iterin-Nàutica Aviño)

-La Pedrera disposa d'un centre de submarinisme privat, (Busseig Catalunya Costa Brava), i un servei de lloguer d'embarcacions depenent del Club Nàutic.

No hi ha comerços a la platja, a excepció de les atraccions de fira; a la façana marítima.

Al final del Passeig de Mar i Avinguda Onze de Setembre, i ja al límit exterior de l'adscripció portuària, trobem un supermercat turístic, tres botigues de roba de platja, un comerç de iogurts per emportar, una agència de viatges. Ben a prop del mur de Palamós, al carrer Tauler i Servià, trobem dues botigues de roba i complements. El front de la Planassa i mur de Palamós, però, l'ocupen restaurants, gelateries, bars i cafeteries, si exceptuem la marroquineria i sabateria Massagué. És als carrers de segona línia del barri vell on es dona més presència de botigues i menys de restauració. El carrer Ametlla de Mar disposa només d'un taller de cotxes, a banda d'un parell de bars a la placeta de la Catifa, a l'inici del carrer, sota la Casa del Mar.

Usos culturals i docents

Museu de la pesca

Està situat en un antic edifici portuari a la dàrsena pesquera construït l'any 1950 segons cadastre. És el primer museu dedicat a aquesta temàtica de la Mediterrània. El Museu es complementa amb les Barques del Peix que consisteix en la possibilitat de visitar embarcacions de pesca del port com a part del museu.



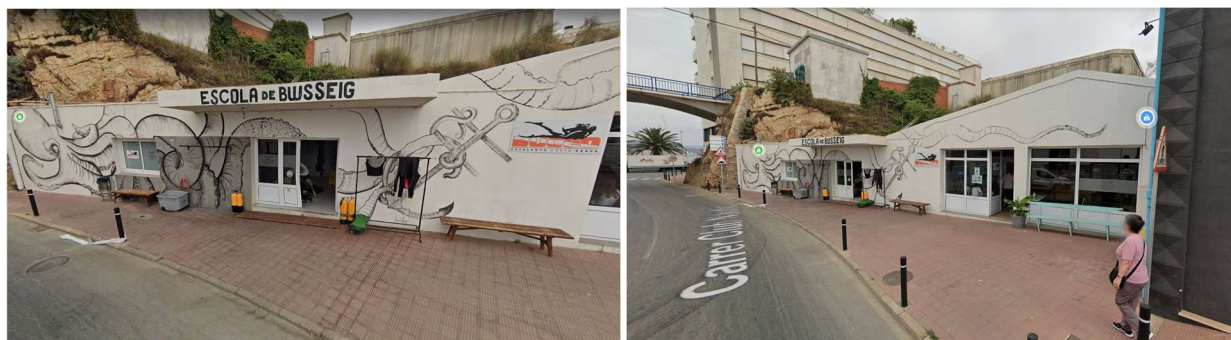
Espai del peix

L'espai del peix és una espai de divulgació i formació gastronòmica amb productes de la pesca i que també forma part del Museu de la Pesca. Es fan cursos, show-cookings, tallers i degustacions dels plats típics de peix per identificar el peix i aprendre a preparar-lo i cuinar-lo, de la mà de la tradició gastronòmica marinera.



Club de submarinisme – Escola de busseig

Situat en una petita edificació adossada al penya-segat a l'àmbit de La Pedrera. L'accés al mar més proper és a través de la platja Pere Grau, just per sobre de l'espigó del Port. Per la seva vessant d'escola també realitza un ús educatiu que consisteix en la formació en submarinisme.



Sala d'actes Club Nàutic Costa Brava

Aquesta construcció, conjuntament amb la planta baixa de l'edifici annex, es on s'emplaça l'escola de vela del Club Nàutic Palamós. Està situada al carrer de la Catifa i és una edificació en planta baixa construïda l'any 1990. La superfície de sòl és de 777 m² i un sostre de 556 m².

Usos nàutics-esportius

Associació Front al Mar (nàutica popular)

Una gran part de la làmina d'aigua del port, en concret la situada davant de la platja, es destina a amarradors d'embarcacions considerades "nàutica popular". Per tenir aquesta consideració es limita l'eslora de les embarcacions a màxim 7 m, i la mànega a 2,5 m a més d'oferir preus inferiors a les nàutiques existents.

Des de 1982 aquesta zona està gestionada per l'Associació Front al Mar. Aquesta Associació organitza l'amarratge de les embarcacions i promociona activitats esportives i recreatives amb les embarcacions.

La gestió d'aquesta àrea s'hauria de regir des de l'any 2008 pel *Plec de condicions per a l'ús de les instal·lacions destinades a la nàutica popular de Ports de la Generalitat* aprovat pel President de Ports de la Generalitat en data 3/12/2008.

La Dàrsena de la Nàutica Popular disposa actualment de 4 passarel·les adossades al Moll d'Armament i un varador sobre l'espai de platja. En aquests moments disposa de 374 amarradors per a eslores d'entre 5 i 10 metres. Aquesta amarradors estan distribuïts:

Passarel·la 1a	41
Passarel·la 1b	43
Passarel·la 2a	41
Passarel·la 2	38
Passarel·la 3a	39
Passarel·la 3b	35
Passarel·la 4a	37
Passarel·la 4b	28
Varador platja	72
Total	374

L'associació Front al Mar disposa també d'un espai situat davant de la rotonda del port on hi té les seves oficines i seu social.

A partir d'un anàlisi de l'estat actual i també les indicacions fetes en la participació ciutadana es detecta que:

- Algunes passeres estan sobreexplotades.
- Hi ha embarcacions d'eslora superior als 7 metres.
- Hi ha embarcacions de mànega superior als 2,5 metres.

General Nàutic

També en l'àmbit de la nàutica esportiva s'ha desenvolupat una activitat des de l'any 1988 anomenada General Nàutic. Aquesta activitat gestiona dues passeres exemptes i un camp de boies situats davant de la platja, a continuació dels pantalans gestionats per l'Associació Front al Mar. A més, l'activitat també gestiona un tram de uns 25 metres del moll d'armament on hi ha una rampa d'accés a una passera on hi ha les barques que transporten les persones a la seva embarcació.

General Nàutic 94, SL disposa d'una autorització per a l'ocupació de mirall d'aigua per a instal·lació i explotació de camp de fondeig repartits entre 497 m² de superfície de terra i 11.028 m² de làmina d'aigua, a més de 1.019 m² en edificacions repartits en dues naus situades a la zona de la Pedrera.

Aquest espai compta amb un total de 93 amarradors en passera i 65 en boia suposant un total de 158 amarradors, que es distribueixen de la següent manera:

Passera Exempta 1a	24
Passera Exempta 1b	24
Passera Exempta 2a	23
Passera Exempta 2b	22
Camp de Boies 1	18
Camp de Boies 2	30
Camp de Boies 2	17
Total	158

En la fase de participació ciutadana s'ha vist que era necessari de treure les embarcacions més properes a la sorra.

Per altra banda el General Nàutic també disposa en terra de:

- Gestió de Grua
- Caseta Desmuntable

Finalment, com a ús totalment diferenciat dels usos nàutics recreatius, General Nàutic també és concessionària de la gran nau d'emmagatzematge de mercaderies del port comercial i el seu espai de parcel·la no edificat.

Club Nàutic Costa Brava

Actualment l'activitat esportiva de la zona esportiva situada adossada al dic d'abric està gestionada pel Club Nàutic Costa Brava. El Club Nàutic Costa Brava es va fundar l'any 1946. La seva activitat començà progressivament a partir de 1958 en les instal·lacions ubicades a la Caseta de la Societat Espanyola de Salvament.

Al 1967 s'atorgaren les primeres concessions administratives. A causa de que la zona marítima tenia molt poc terreny, se'n hagué de guanyar al mar per aconseguir una superfície adequada per als serveis de primera línia de mar del Club. A la zona de les canteres es construïren els Magatzems per hivernar les embarcacions.

Actualment la dàrsena esportiva de Palamós està gestionada pel Club Nàutic Costa Brava, disposa d'un total de 884 metres lineals de moll, repartits en els següents molls i pantalans:

	Longitud	Amarres	Eslora
Passarel·la 1	160	59	5 - 10 m
Passarel·la 2	183	61	5 - 10 m
Passarel·la 3	248	68	5 - 14 m
Moll del Club	80	16	12 - 16 m
Passarel·la del Club	113	34	16 - 14 m
Adossat al dic	50	12	15 - 25 m
Adossat al dic 2	50	12	10 - 12 m
884	262	5 - 25 m	

Disposa d'un gran nombre de serveis; xarxa d'aigua i electricitat, recollida selectiva de residus, aigües de sentina i residuals, benzinera, rampa per a la varada, i una grua amb capacitat per a 12 t.

Actualment permet l'amarratge de 262 embarcacions d'eslores entre 6 i 20 metres, i disposa de places d'hivernatge en nau industrial, aparcament i una zona de varada de 1.814m², una zona de bar/restaurant i serveis de meteorologia i xàters. El nombre d'embarcacions es calcula dividint els metres lineals de moll per l'ample mig de les places d'amarratge.

A terra disposen de diversos espais i edificacions:

La zona de varada: ocupa la meitat sud de l'esplanada de la Catifa i disposa de grua. S'usa com a aparcament o per embarcacions en funció de les necessitats. Aquest espai s'allibera en cas de necessitat, com per exemple en els esdeveniments de vela.

Local Social i Restaurant Club Nàutic Costa Brava: l'edifici del club nàutic va ser construït l'any 1980 i té un sostre de 714 m², tot en planta baixa. Inclou el club social (281 m²) i el restaurant (433 m²). També disposa a l'exterior d'una piscina d'aigua de mar.

Sala d'actes: està situada al carrer de la Catifa, és una edificació en planta baixa construïda l'any 1990. La superfície de sòl és de 777 m² i un sostre de 556 m².

Aparcament: l'aparcament del club nàutic és en superfície i disposa de 90 places d'aparcament, comptant la zona tècnica.

Naus d'hivernatge i tallers: el Club Nàutic també disposa de la parcel·la de la Pedrera situada més al sud de 8.445 m² de superfície (9.208 m² segons cadastre). Consta de tres naus industrials de 489 m², 1.093 m² i 494 m² se sostre. Antigament hi havia 5 naus en total que es van enderrocar després de veure's afectades pel temporal Glòria.

Es detecta la manca d'una instal·lació de Marina seca, Travel lift i zona de taller.

Club social i Sala d'actes: El Club Nàutic disposa d'un edifici de planta baixa relativament petit d'uns 120 m² que fa les funcions de Club social i Sala d'actes, donant a la Catifa (carrer Club Nàutic).

Associació Front al Mar

L'Associació Front al Mar és concessionària dels pantalans que surten del moll on es situa el Museu del Peix en direcció a la platja. En total es tracta d'uns 302 amarradors; així com de la zona de varada sobre la sorra, amb espai per unes 72 embarcacions. En total, unes 374 embarcacions.

Ús pesquer - industrial

L'activitat pesquera és sens dubte una de les activitats centrals del port i també la més antiga. Es concentra majoritàriament a l'actual moll de pescadors, que fou el primer espai guanyat al mar, ja documentat en les primeres imatges de finals del segle passat. Inclou totes les activitats que es realitzen al port relacionades amb la pesca inclosa la seva transformació i comercialització.

La dàrsena dedicada al sector pesquer consta de 539 metres lineals de perímetre total distribuïts segons:

Moll	Calat	Longitud
Moll Nord	6 - 8 m	107 m
Dic pesquer	6 - 8 m	150 m
Moll Sud	4 - 6 m	74 m
Moll de la Llotja	3 - 6 m	184 m
Passarel·la pesca	3 - 5 m	24 m
Total		539 m

També ocupa espais en altres àmbits, com a l'àmbit de la planassa:

- L'estenedor de xarxes ocupa una superfície de 3.676 m² situat entre l'aparcament de la Planassa i la platja.

A l'àmbit de la catifa els pescadors també disposen d'espais:

- L'aparcament i els panyols de la Catifa ocupen la meitat nord de l'esplanada del moll de la Catifa

i es reparteixen l'espai equilibradament entre aparcament i espais d'emmagatzematge a l'aire lliure (acopis exteriors).

L'edifici dels panyols de la façana de la Catifa té una superfície total de 819 m² de sostre en un edifici de l'any 1980 que actualment manté l'ús original. A la coberta d'aquest edifici es troba el restaurant La Terrassa del Mar (actualment no concessionat i en desús), que usa la coberta com a terrassa de restaurant.

Per tant, sense tenir en compte els espais que són atribuïbles a diverses activitats, l'activitat pesquera disposa de:

- 9.355 m² de superfícies de sòl de molls + 3.676 m² d'espai d'estesa de xarxes a la platja = 13.031 m² de sòl
- 5.133 m² de sostre en edificacions al port + 819 m² de panyols a la Catifa + 108 restaurant sobre panyols + 358 de nau a la Pedrera = 6.418 m² de sostre
- 33.937 m² de superfície d'aigua
- 875 m lineals de molls per l'amarrament, inclòs un pantalà de 75 ml a cada banda

Aquestes dades inclouen espais situats en altres àmbits com l'estenedor de xarxes, a l'àmbit de l'aparcament i la Planassa, els pallols i aparcament de cotxes en l'àmbit de la Façana de la Catifa o els amarratges de l'arrossegament en l'àmbit del Front de Mar.

L'activitat de pesca compren totes les fases del procés productiu des de la seva captura a alta mar fins a la venda al detall la Botiga del Peix. Per tant, dins de l'ús pesquer s'hi desenvolupen diversos usos com l'industrial i el comercial.

La zona d'aparcament i de panyols de la catifa: actualment aquest espai es correspon amb la meitat nord del moll de la Catifa

Així doncs, els elements en aquest espai són:

- Amarratges Arrossegament
- Magatzems i Gel
- Subhasta del peix (Llotja)
- Oficines i Espai Gastronòmic (Espai del peix)
- Aparcament Peixaters i Transport
- Acopis Exteriors
- Amarratges Pescadors
- Arts Menors
- Dàrsena Pesquera
- Aparcaments i acopi de xarxes
- Pallols

L'activitat pesquera disposa de diverses edificacions que donen servei a l'activitat

Casetes d'arrossegament est / Panyols de la Llotja

Casetes d'arrossegament oest / Panyols del Moll d'amarrament

Fàbrica de gel

Llotja (subhasta del peix)

Panyols de la Catifa

Panyols en Façana La Catifa

Oficines de Confraria de Pescadors

Espai del peix

Museu de la Pesca

La flota pesquera al sector de Palamós, segons anuari estadístic de 2021, disposa de 56 embarcacions distribuïdes de la següent manera:

Embarcacions de pesca	Flota Palamós	Flota Catalunya	%
Arrossegament	23	182	12,6%
Encerclament	4	41	9,8%
Arts menors	16	302	5,3%
Palangre de fons	4	19	21,1%
Palangre de superfície	1	10	10,0%
Tonyina encerclament	0	4	0,0%
Auxiliar	8	54	14,8%
TOTAL	56	612	9,2%

Flota Palamós i Catalunya. Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021

	Gestió directa	Gestió indirecte fixos	Gestió indirecte temporals	Total
Palamós	15	749	71	835

Amarradors i tipus de gestió. Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021.

	L < 6m	6 - 8 m	8 - 10 m	10 - 12 m	12 - 15 m	15 - 20 m	20 m < L	Total
Palamós	355	278	79	63	21	24	15	835

Oferta d'amarradors per eslores. Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021.

	Unió Europea	Tràfic local	Total passatgers
Palamós	3.832	4.268	8.100

Passatgers. Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021.

Com es pot veure el nombre d'embarcacions és de 56 unitats el que representa un 9.15 % respecte el nombre d'embarcacions de Catalunya.

La Composició de la flota pesquera de Palamós segons la confraria (www.confraria.cat) és de 45 vaixells:

- 23 vaixells d'arrossegament
- 4 vaixells de teranyines
- 18 vaixells d'altres arts

El sector pesquer disposa dels següents edificis i instal·lacions:

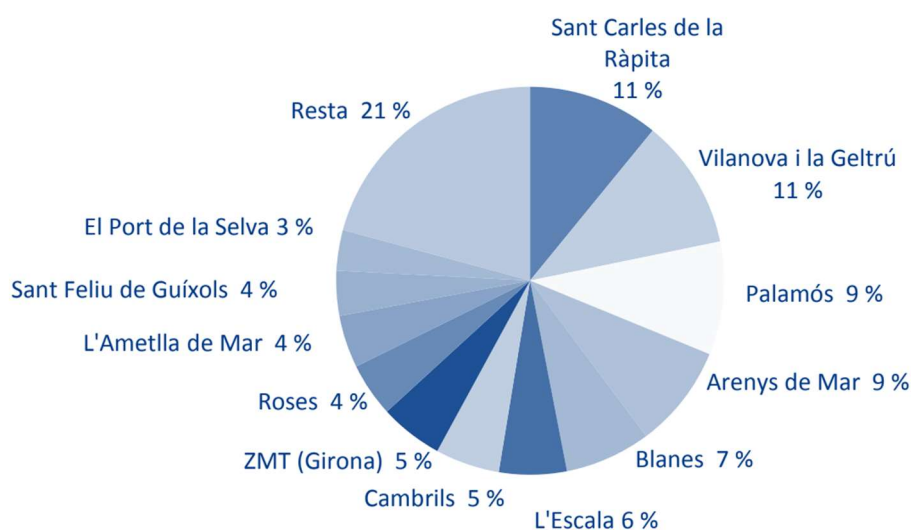
- Assecador de xarxes
- Llotja: 1.384 m²
- Casetes de pesca: 1.800 m²
- Nombre de casetes: 57
- Dipòsits de gel: 722 m³
- Fàbrica de gel
- Magatzems generals
- Estenedor de Xarxes.

A continuació, es procedeix a realitzar un anàlisi de les captures per tipus des de l'any 2014 fins a l'any 2018:

Any	Encerclament	Arrossegament	Arts Menors	Marisqueix	C. Marins	Pes Total (kg)	Valor Venda (€)
Pes total (kg)	936.919	498.587	71.535	6.648	0	1.513.689	9.450.332
Total vendes (€)	10.050.651	5.690.228	1.948.206	315.812	1.373.502	19.857.287	79.365.713
% Palamós / Catalunya	9,3%	8,8%	3,7%	2,1%	0,0%	7,6%	11,9%

Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021.

El Port de Palamós és el tercer port per import net de xifra de negoci l'any 2021, per darrere dels ports de Sant Carles de la Ràpita i el de Vilanova i la Geltrú i representa el 9% de la xifra de negoci total a Catalunya.



Font: Anuari estadístic de Ports de la Generalitat 2021.

Evolució del pes total de captures i els seu valor de venda des de l'any 2014 fins el 2021;

Any	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pes total (kg)	1.687.112	1.505.227	1.534.167	1.668.463	2.134.509	1.649.218	1.301.121	1.505.055
Valor venda (€)	9.448.419	8.503.872	8.856.693	8.977.868	9.711.036	9.479.431	7.705.471	9.391.431

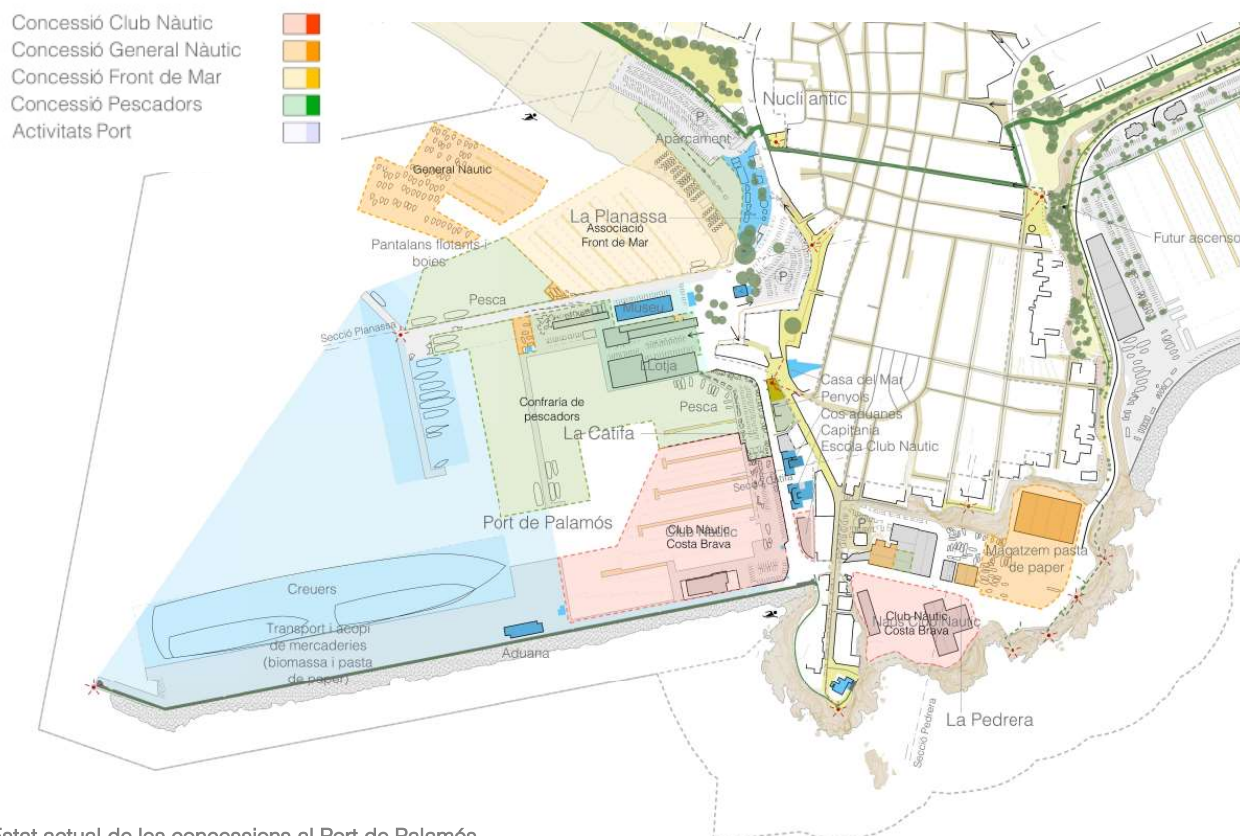
L'organització i ordenació de la dàrsena és bona i amb un accés molt ràpid i senzill. Es troba en una zona on no interfereix amb altres recorreguts, de manera que no es generen excessius fluxos de passejants a la zona.

L'organització actual de la zona pesquera té certes disfuncions i conflictes entres els diferents usuaris. Per una banda, l'accés a l'espai del peix entra en conflicte amb l'activitat pesquera ja que no permet un accés de visitants sense que interfereixin en l'activitat pesquera. La circulació de vehicles de grans dimensions a l'aparcament de la llotja també té algunes limitacions actualment.

Un punt de referència molt important és l'estació de subministres, instal·lada a l'accés de la dàrsena.

Actualment la superfície i equipaments es consideren suficients per dur a terme l'activitat. La dàrsena presenta una molt bona llargada respecte el nombre d'embarcacions que s'hi instal·len, amb una llargada total de 539 ml i considerant el nombre de vaixells de 56, resulta que la relació vaixells/moll és de 9,6ml/vaixell.

El total d'embarcacions pesqueres és de 56, la superfície de mirall d'aigua de la dàrsena és de 2.41 ha. Amb un percentatge d'ocupació de 23 embarcacions per ha. d'aigua, relació que mostra una alta disponibilitat d'aigua i amarradors de la flota pesquera de Palamós.



Estat actual de les concessions al Port de Palamós.

Font: Elaboració pròpia

L'edifici de la Confraria i la llotja principal es troben al Moll de la llotja.

Les casetes i magatzems de pescadors es troben en tres ubicacions:

- Panyols en Façana La Catifa
- Panyols Magatzem davant Llotja
- Panyols Zona Moll Armament.

També es disposa d'una superfície per a zona d'estesa de xarxes situada en explanada davant de la platja, a més d'un magatzem de caixes i palets situat entre el Moll del Club Nàutic i els Panyols de la Façana de la Catifa.

Ús logístic. Transport de mercaderies

A Catalunya es localitzen cinc ports amb activitat comercial, Port d'Alcanar, Port de Sant Carles de la Ràpita, Port de Tarragona, Port de Vilanova i la Geltrú, Port de Barcelona i Port de Palamós.

Històricament el Port ha sigut un dels punts d'entrada i sortida de mercaderies en vaixell.

El port de Palamós va tenir un creixement molt important en el moviment de mercaderies els anys 1994 fins al 1997, on es produeix un augment de 75.877 t fins a 282.191 t. Arribant a un valor de 186.159 t l'any 2018. De les 186.159 t de mercaderies carregades i descarregades (2018) a Palamós no es realitza cap moviment dins el territori nacional, 50.229 es realitzen dins l'àmbit de la Unió Europea, i que 135.930 t es tracten de mercaderies realitzades en àmbit internacional.

En destaca la incorporació d'una nova línia d'exportació de biomassa forestal cap a França, que va augmentar el nombre de tones embarcades al llarg de tot l'any, fins a 38.232 t (una cinquena part del total).

El 2022, el port de Palamós ha assolit un volum de mercaderies de 194.403 tones, amb un creixement del 3% respecte a l'any 2021, i un increment del 36%, comparativament amb el 2019. De l'activitat comercial generada per la infraestructura portuària gironina l'any 2022, destaca l'increment de dos productes dels

mercats importadors, la pasta de paper i els productes siderúrgics. La barita, que passa a ocupar el segon lloc, és la tercera mercaderia importada del port palamosí. Així mateix, la biomassa i la colza que es destinen al mercat exportador, mantenen xifres similars a l'any anterior. Pel que fa als tràfics, un 85% dels productes provenen del mercat importador i un 15% es destinen al mercat exportador.

El volum de mercaderies assolit durant l'exercici 2022 s'ha distribuït entre 71.251 tones de pasta de paper (37%), 61.597 tones de barita (32%), 32.199 tones de productes siderúrgics (16%), 17.230 tones de biomassa forestal (9%), i 12.126 tones de llavors de colza (6%).

La distribució de mercaderies carregades i descarregades segons anuari estadístic any 2021 de Ports de la Generalitat resulta:

L'evolució del nombre de tones carregades i descarregades dels darrers 5 anys és la següent:

Port de Palamós	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre	47	48	39	30	43
	22%	25%	12%	10%	15%
GT	445.870	630.334	472.106	361.439	509.694
	34%	57%	44%	28%	34%
Tones	137.464	186.159	142.819	116.309	188.691
	11%	17%	13%	9%	13%
Total Catalunya	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre	214	192	322	305	286
GT	1.478.761	1.433.778	1.310.994	1.366.517	1.566.439
Tones	1.303.381	1.103.354	1.060.957	1.290.588	1.486.898

Per tant, el transport de mercaderies a Palamós l'any 2021 va recuperar la tendència creixent que s'havia trencat l'any 2019 amb una davallada respecte a l'any anterior i va continuar disminuït l'any 2020. L'any 2022 es consolida aquesta tendència creixent amb un creixement del 3% respecte al 2021.

Es pot veure doncs que les mercaderies carregades bàsicament són restes forestals i marro de cafè i que les mercaderies descarregades són pasta de paper, barita i tubs i perfils de ferro.

El Port va carregar l'any 2021 30.301 tones de mercaderies en total, repartides en 12.668 tones de llavors de nabina o colza i 17.633 tones de restes forestals, totes amb destí a la resta de la Unió Europea.

Respecte a les mercaderies descarregades l'any 2021, es reparteixen entre barita (70.583 t), pasta de paper (62.680 t) i tubs i perfils de ferro (25.127 t)

El Port comercial de Palamós disposa dels següents serveis:

- Grues mòbils amb capacitat de càrrega fins a 65 tones
- Culleres de 12 a 25 m³ de capacitat
- Màquina "Siwertell" per a mercaderies a dojo
- Cintes transportadores de mercaderies a granel
- Pales carregadores amb una capacitat màxima de càrrega de fins a 5 m³
- Carretons d'estriba amb personal portuari especialitzat
- Servei de bàscula

Disposa també de zones d'emmagatzematge:

- Explanada útil del Moll Felix Ribera: 14.385 m²
- Magatzem general amb capacitat per 21.600 m³
- Explanada descoberta de 7.500 m²
- Dos magatzems privats de 3.600 i 3.500 m²

Actualment s'estan desenvolupant projectes per tal d'assolir una major operativitat al dic i més seguretat al mercants i els vaixells de creuer al moll comercial. S'impulsa el moll comercial i el reforç del dic recer del port.

Ús turístic. Creuers.

El turisme sempre ha estat un factor econòmic principal de les costes catalanes. Una part important d'aquest turisme prové del trànsit de passatgers; tant exteriors com d'altres punts del territori Català. Amb tot, per causa de la seva situació, calat i atractiu, el Port de Palamós s'ha convertit en el segon port més important en trànsit de creuers després de Barcelona. Les instal·lacions, els serveis i els accessos de què disposa han estat projectats per facilitar l'arribada de grans vaixells de creuer que realitzen una ruta pel mediterrani.

Durant la temporada del 2018 s'han produït un total de 46 escales, amb una quantitat de 45.848 passatgers. Amb tot s'ha fet un anàlisi en la situació de trànsit actual i s'ha vist que en només algunes ocasions a l'any hi ha dos creuers alhora. La situació de dos creuers més un gran iot difícilment es pot donar per causa de la manca de promoció del trànsit dels mateixos.

Durant la temporada 2021 s'han produït un total de 7 escales, amb un total de 8.100 passatgers, 4.268 de tràfic local i 3.832 de la Unió Europea.

Durant els últims 10 anys el port de Palamós ha esdevingut un punt turístic molt important dins la costa Catalana i ha mantingut un creixement constant.

Ús d'espai lliure

Actualment dintre del port no hi ha espais lliures en superfície. Tot i això, tant el dic d'abric com del moll d'armament s'han consolidat com a recorreguts per a vianants de lliure accés i són espais per a l'esbarjo, el lleure i l'esport. A més, al moll d'armament, s'hi realitzen activitats temporals com per exemple el festival Palamós Terra de Mar.

La falta d'espais lliures que facilitin la transició entre les activitats portuàries i la ciutat és una de les principals mancances del port actual, dificultant la percepció del port com un espai obert a la ciutadania i coartant les possibilitats d'accés i gaudi als visitants del port. La manca actual de vegetació, d'espais d'estada o trobada col·lectiva, d'espais equipats, parcs infantils, etc. converteix el port en una infraestructura que resol el funcionament de les activitats però no potencia la percepció del port com un espai públic obert i dinamitzador de les activitats que formi part a nivell funcional de l'estructura del sistema d'equipaments urbanístics generals.



Imatge del dic armament durant la 5a edició del festival Palamós Terra de Mar.

Font: geiro.cat

Ús emmagatzematge – taller

Es concentra principalment a les edificacions de la Pedrera i, en menor mesura a la Catifa i a la dàrsena pesquera.

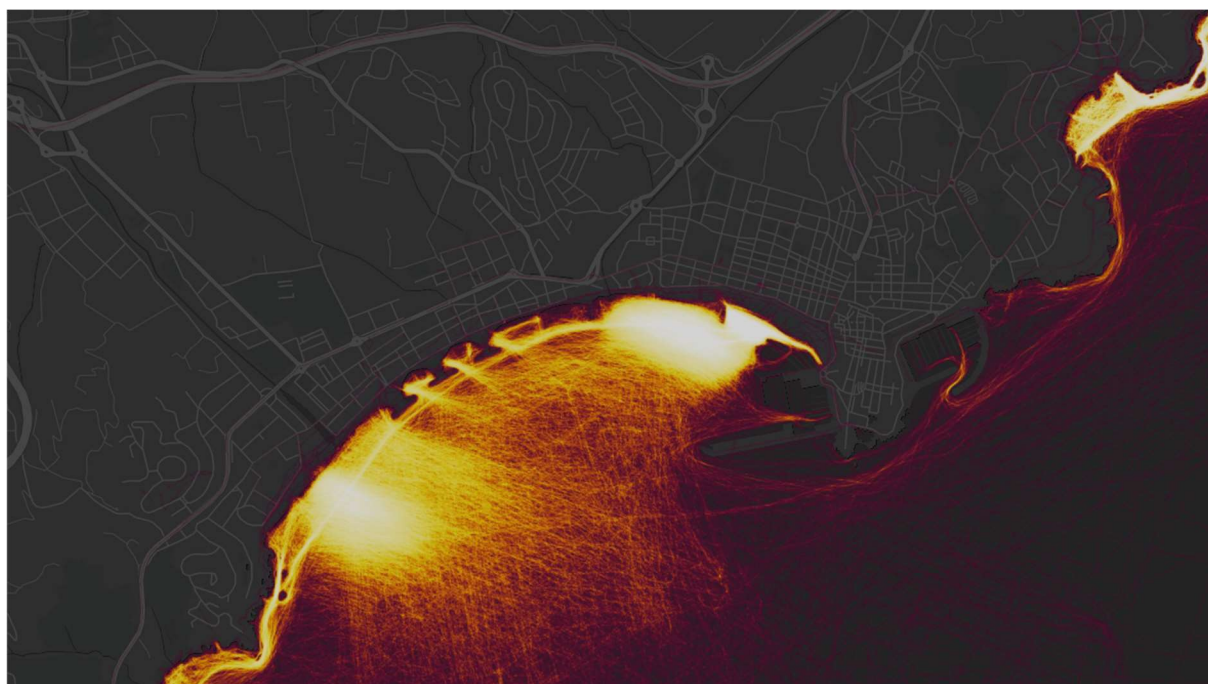
Usos i activitats a l'entorn del port

Per tal d'adequar la relació entre el port, la ciutat i la platja també s'analitzen a continuació els principals usos i activitats que hi ha a l'entorn del Port.

La Platja Gran de Palamós

La Platja Gran de Palamós és un espai natural on actualment es desenvolupen activitats esportives, d'oci, i de lleure, especialment important per a l'accés a les activitats nàutiques, per les funcions que té com a espai lliure del municipi i com a pol d'atracció de visitants, sobretot a la temporada d'estiu. Una part de la platja està inclosa dins l'adscripció portuària; en concret l'extrem oest de la platja, la zona més propera al port, on hi ha el varador sobre la sorra i l'estenedor de xarxes. Aquesta superfície (2.1 ha) representa el 24% de la superfície total de la platja, que ocupa un total de 8.75 ha. Cal tenir en compte que la franja de platja més utilitzada són els primers metres respecte la línia de la costa. La platja Gran de Palamós té una longitud de 1.330 metres, dels quals 220 m estan inclosos dins de l'adscripció portuària. Per tant, l'adscripció portuària representa un 16,5% de la línia costera de la platja.

Palamós té un fort vincle amb el mar i els usos associats. D'una banda, hi ha la mobilitat associada a les embarcacions i al port, i d'altra banda associada a la natació i altres esports com el pàdel surf. Fent servir les dades de l'aplicació Strava s'observa el gran us del port, així com en menor mesura, de la platja.



Freqüència de les activitats esportives aquàtiques en base a l'aplicació STRAVA.

Font: Elaboració pròpia.

El Passeig del Mar

El passeig marítim de Palamós, d'una amplada d'uns 40 m, es desenvolupa en paral·lel la Platja Gran i uneix el centre de Palamós amb Sant Antoni de Calonge. Forma part dels grans recorreguts territorials de la costa (GR-92).

El passeig consta d'una part pavimentada i d'una de sauló i disposa d'arbrat, en concret plàtans, al llarg de tot el recorregut. El passeig queda separat de la platja (actualment aparcament) per una

barana/balustrada que queda interrompuda per miradors semicirculars de tres arcs de mig punt. Al final del passeig hi ha una zona enjardinada amb una font.

L'origen del passeig es remunta a 1904, ja que es conserva un document en el que una sèrie de veïns es comprometen a construir un passeig per dotar a la vila d'un lloc d'esbarjo. A inicis del s. XX es fa una balustrada al costat de mar que l'any 1936 quedà molt malmesa. La balustrada actual prové d'una remodelació dels anys 60, amb certes millores dels 90.

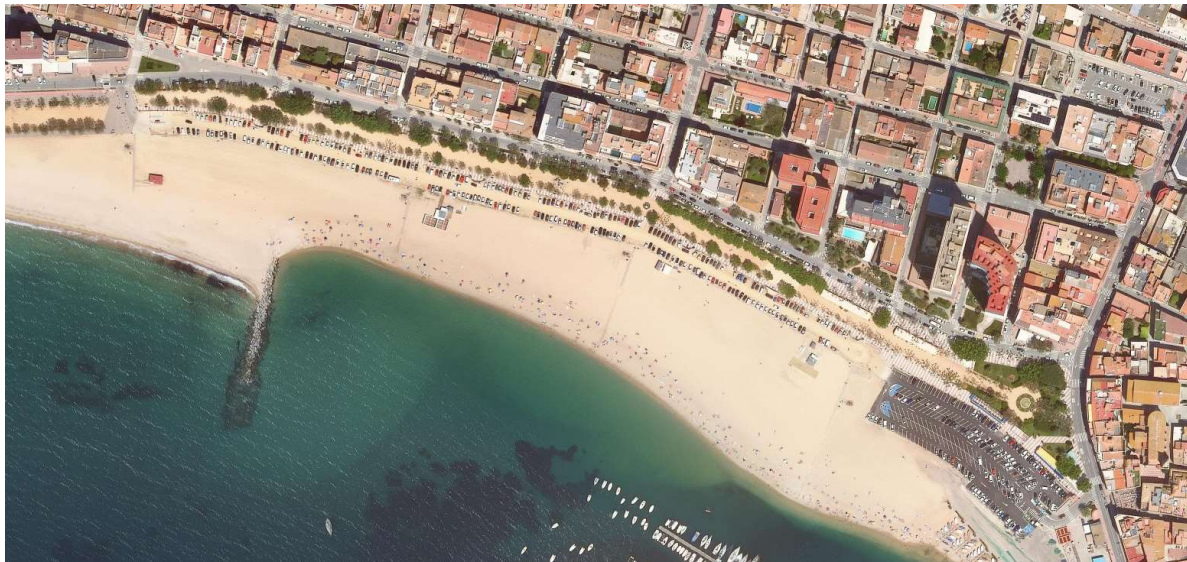
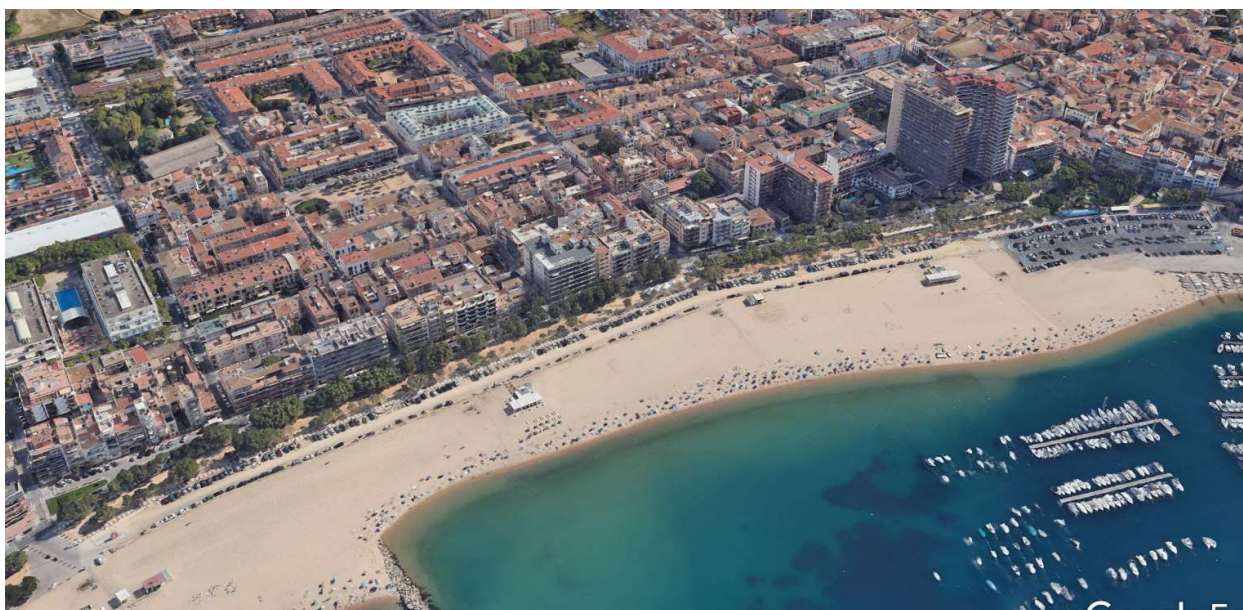


Foto satèl·lit del Passeig del Mar, estat actual.

Font: ICC



Vista aèria del Passeig del Mar, estat actual.

Font: Google Earth



Imatge en planta de la proposta de remodelació del passeig que es va plantejar durant el procés de participació.

Durant el procés de redacció del projecte de remodelació del passeig, per part de l'Ajuntament de Palamós, es va realitzar un Procés participatiu, durant l'any 2021, per a definir el disseny i els usos del passeig del Mar de Palamós en que la ciutadania va tenir l'oportunitat de fer les seves aportacions.

Les principals conclusions del Procés participatiu per a definir el disseny i els usos del passeig del Mar de Palamós es recullen a la Memòria del procés participatiu, publicada el maig de 2022, i es resumeixen a continuació.

Eixos i Elements per al debat:

1. Usos i activitats del Passeig del Mar
2. Estructura
 - Línies d'arbrat
 - Ordenació dels diferents elements
 - Elements històrics/identitaris (mur, arcades, elements esculturals, elements enjardinats, brollador, elements marins).
3. Mobilitat, connectivitat i aparcament
 - Espai per al carril bici
 - Places d'aparcament
 - Accessibilitat / Permeabilitat del Passeig
4. Espai de l'actual aparcament de sauló on es vol proposar altres usos

Conclusions extretes del debat:

- Pensar en les connexions amb la part reformada, la platja, els carrers i el port (tenint en compte que estan en fase de debat i redacció del pla director).
- Connexió del Passeig amb els carrers de l'Eixample. Tenir una mirada més amable, més permeable, que els carrers de l'Eixample portin al Passeig i al mar.
- Accés directe des del Passeig a la platja, han d'estar connectades sense barreres, sense haver de creuar el pàrquing (amb l'aplicació de la Llei de Costes del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, l'aparcament de sauló de la platja ha de desaparèixer). En aquest espai es proposaran activitats relacionades amb la platja (espai de transició a la platja, pensar en zones de vegetació (dunes), zona de descans, zona de jocs de platja, activitats lúdiques, culturals, esportives, etc.).
- Proposar alternatives reals per crear noves places d'aparcament centríques (sobretot a l'estiu). Per exemple aparcaments dissuasius amb autobusos llançadora al centre.

- Debat sobre si mantenir o no el Mur actual, reduir-lo i fer-lo més permeable.
- Incrementar les zones enjardinades (ombra a l'estiu). Incrementar el verd amb vegetació autòctona / Vegetació dunar. Recuperació de flora. Zona dunar / corriols de fusta que convidin a estar i a passejar a prop de la platja.
- Diferenciar la zona del Passeig de la zona de restauració (que hauria d'estar ubicada a la vorera ampliada). Traslladar les terrasses i alliberar el Passeig. Es pot ampliar la vorera de davant els edificis per a ubicar-hi les terrasses (restauració).
- Habilitar lavabos públics a diferents punts del Passeig però que estiguin nets i se'n faci manteniment. Es valoren molt negativament els que van posar a la part reformada.
- Entendre la reforma del passeig en un context de canvi climàtic. Pensar en un passeig resilient que es pugui adaptar a la pujada del nivell del mar, inundacions o onades de calor extrema. En aquest sentit també caldria pensar en una reducció de la mobilitat rodada i pensar a llarg termini. Treballar per la naturalització d'espais, especialment la platja.
- Problemàtica d'inundacions que pateix la plaça a la zona dels jardins 1 d'octubre. S'hi està treballant tècnicament.
- Allargar Passeig marítim fins al museu de la pesca i millorar voreres i accessos. Limitar la mobilitat només a vehicles que treballin al port.
- Protagonisme del vianant i pacificació de trànsit. Millorar la connectivitat a peu amb carrers perpendiculars al passeig del mar.
 - ✓ Contemplar un espai reservat per al carril bici (hauria d'ocupar part de la calçada o del Psg.) i una reserva d'espai per a recàrrega de vehicles elèctrics.
 - ✓ Possibilitat de construir un aparcament soterrat al Passeig (s'exposa l'exemple del Passeig Marítim de Blanes). Algun dels assistents considera que pot ser una oportunitat per renovar tot el passeig i la circulació _l'alcalde comenta que el cost seria molt elevat).
 - ✓ Possibilitat de convertir el Passeig en peatonal, sense trànsit rodat al vial (com al carrer Sant Antoni) _segons Serveis Tècnics, implicaria fer molts canvis en la mobilitat i estructura del municipi (que no es podria assumir).
 - ✓ Anivellar el Passeig i fer-lo 100% accessible.
- Definir un criteri per a les retolacions. Unificar criteri tenint en compte que el passeig és un dels valors de Palamós. Tenir en compte l'enllumenat (actualment, en alguns casos, actuen també com una barrera). Definir criteris estètics perquè tot segueixi una mateixa línia (mobiliari, materials, enllumenat, etc.).

A partir dels resultats de la primera fase del procés i de les tendències apuntades, l'equip de govern va identificar set reptes que van ser la base per a continuar treballant i concretant propostes:

1. Situar el **carril bici al costat "urbà"** ordenant la mobilitat en bicicleta/patinets de forma segura per a tots els usuaris (cotxes, bicicletes, vianants...).
2. **Pacificar el trànsit al passeig**, mantenint-hi alhora opcions d'aparcament i combinant amb altres opcions complementàries fora de l'àmbit (tant les que treballa el propi Ajuntament, com Ports de la Generalitat per exemple amb l'esplanada i planassa, com oportunitats treballades amb el sector privat -per exemple, millorar la connexió Port Marina amb el Barri Vell-).
3. **Millorar l'accessibilitat en el passeig tant transversalment**, com en la seva connexió perpendicular cap al mar i cap als carrers "darrere el passeig". Mantenir el mur parcialment amb l'ús de descans, alhora que obrir-lo en espais per tal que permeti augmentar la connexió i accessibilitat.
4. **Mantenir l'estructura transversal d'arbrat** (les 2 línies centrals concretament) alhora que incorporar més vegetació. Mantenir l'estructura dels Jardins 1 d'Octubre alhora que actualitzar i potenciar els elements.
5. **Mantenir les arcades** com a element emblemàtic principal i definir els altres elements artístics identitaris. Generar propostes d'acord amb el què sigui el nou disseny de passeig i fer el treball sectorial que sigui necessari, en funció de les diferents temàtiques que hi estan representades.
6. Fer propostes d'ús del sauló de titularitat de Costes de l'Estat (aparcaments) per, malgrat les limitacions que hi puguin imposar, ubicar-hi **zones de serveis de temporada**, espais que permetin **activitats properes al mar**, una major connexió perpendicular i la **naturalització** d'aquesta zona connectant amb la vegetació del passeig.

7. Des d'un plantejament conservador, **incorporar millores** en la seva estructura de franges, **materials, mobiliari i espais d'activitat** per a un passeig renovat i preparat per a tots els usos que la ciutadania hi vol impulsar, mantenint alhora la seva essència.

Respecte a les propostes ciutadanes es recullen les següents:

- **Donar continuïtat al carril bici actual.** Ubicació al costat de la calçada, que podria implicar treure els parterres elevats existents i moure la tercera fila d'arbrat per facilitar el pas del carril bici en algun tram. S'hauria de protegir per alçada o amb barreres de seguretat. Connectar el carril bici del passeig amb una xarxa de carrils bici i posar aparcaments per a bicis.
- **Cercar diferents solucions d'aparcament** segon l'amplada de cada tram. En general s'opta per aparcar només a un costat (ja sigui en bateria o en línia).
- Hi ha acord en proposar la **limitació de velocitat dels vehicles** rodats al passeig. S'ha de tendir a pacificar la zona i a dificultar el pas de vehicles perquè sigui un espai segur.
- **Eleva els creuaments** en algun punt estratègic (coincidint amb passos de vianants i algun creuament) per facilitar l'accés al passeig des dels carrers perpendiculars i també com una eina per a pacificar el trànsit.
- **Retallar trams del mur** per fer més accessible el passeig i la platja, eixamplant obertures existents.
- **Ampliar la vorera** de davant dels edificis i promoure que s'hi puguin ubicar terrasses.
- Coincidència en promoure els **usos relacionals i culturals** al passeig
- En relació amb l'actual aparcament de sauló: Dissenyar diversos **punts de vegetació** (dunar, brucs,...), combinats amb **espais de lleure i esport** (vòlei platja, petanca,...), **espai nadó**. També es proposa destinar espai a **serveis de platja** (dutxes, canviadors,...) i a **guinguetes** (traslladar les actuals a aquesta zona, amb la possibilitat d'ampliar-ne el nombre i mesos d'obertura).
- Construir **plataformes en determinats punts d'entrada a la platja**, que facilitarien la col·locació de serveis, i ordenar els usos: entre aquestes plataformes es generarien espais per a la pràctica d'esports, zones lúdiques, guinguetes...
- Quant a l'estructura lineal del passeig s'observen dues tendències: una que opta per deixar l'espai del passeig tan lliure com sigui possible i una altra que proposa ubicar nous espais d'ombra circular coincidint amb punts d'accés a la platja.
- **Donar continuïtat a la zona del passeig** ja reformada i adaptar els paviments i recorreguts al passeig de sauló. Ampliar la part de passeig enrajolada propera a la platja fins a l'altra banda dels arbres per permetre que la gent hi passegi.
- Sobre les escultures, no hi ha un posicionament clar però es planteja l'opció de traslladar-ne alguna si el nou disseny ho necessita (això implicarà parlar amb les entitats implicades per consensuar noves ubicacions).
- En relació a la vegetació:
 - **Generar espais d'ombra** especialment a l'estiu (que podrien ser a algun punt del passeig i a l'actual aparcament de sauló).
 - **Mantenir línies d'arbrat** (possibilitat de substituir plàtans per espècies autòctones més adaptades al clima)
 - Millorar els Jardins 1 d'Octubre.
 - **Renaturalitzar alguna zona de la platja** amb vegetació natural.



Imatge renderitzada de la proposta de remodelació del Passeig de Mar

El Nucli antic de Palamós

El centre de la ciutat també és una de les àrees amb més afluència de visitants i d'activitats. Mitjançant la informació disponible a Google Maps, s'ha delimitat la representació de les "àrees d'interès", que són aquelles àrees ombrejades en taronja on hi ha més activitats i coses per fer i per tant, de més afluència de visitants. En el cas de Palamós aquestes àrees d'interès inclouen gran part del nucli antic a més del passeig.



Les àrees ombrejades en taronja que representen "àrees d'interès", llocs on hi ha moltes activitats i coses per fer.

Font: <https://blog.google/products/maps/discover-action-around-you-with-updated/>

Xarxes de serveis

Pel que fa a conduccions, en base a la informació aportada pel Pla Especial que es va començar a redactar, es pot dir que l'entorn urbà del Port de Palamós compta amb serveis urbanístics adequats. Alguns d'aquests, especialment el sanejament, les conduccions d'aigua potable, i l'electricitat i el gas, s'han de tenir molt en compte en la re-urbanització del front marítim, també per l'obstacle que poden suposar en determinats canvis de cota o aparcaments soterrats projectats.

Xarxes de sanejament

L'àmbit d'estudi del PDUP compta fins a cert punt amb xarxes separatives de sanejament, amb la xarxa de recollida d'aigües pluvials dels carrers desembocant en part just a l'angle on es troben la riba del mar de la platja i el moll de formigó del port, en part a la dàrsena del Port, i en part a la cala de Pere Grau, just per fora de l'espigó. La xarxa de recollida d'aigües dels edificis és unitària, allà on no es disposa de xarxa de pluvials separada, i d'aigües residuals allà on sí que hi ha xarxa de pluvials (al barri el Pedró sobretot, objecte de reurbanització recent). Tanmateix, les canalitzacions separatives de residuals acaben desembocant en les unitàries, que al seu torn es recullen en bona part a l'entrada de l'aparcament sobre la sorra, on són bombejades a través del barri del Pedró fins a la vessant del port de la Marina, on hi ha un dipòsit-bomba. L'EDAR de Palamós es troba a la vora del polígon industrial de Vall-Llobrega i a tocar de la C-31. Aquestes xarxes no donen servei aparentment al Port de Palamós en sí.

Aigua potable

L'àmbit compta amb una bona xarxa d'aigua potable, amb tubs majoritàriament de diàmetre 100 FD (fosa dúctil), donant servei a l'entorn urbà del Port de Palamós i a la Platja Gran de Palamós. Aquesta xarxa no dona servei aparentment al Port de Palamós en sí.

Xarxa d'electricitat

L'alta i mitja tensions arriben a les diferents estacions transformadores de l'entorn urbà del Port de Palamós, al barri del Pedró i de l'Eixample, així com al Museu de la Pesca. Des d'aquestes, es reparteixen en línia de baixa tensió per tot l'entorn, arribant igualment a l'esmentat museu.

Gas

L'àmbit del Pedró i carrers de l'eixample propers o dins del PDU disposen addicionalment de xarxa de subministrament de gas. Aquesta no dona aparentment servei al Port de Palamós.

Telecomunicacions

La xarxa de telecomunicacions dona servei a l'entorn urbà, inclosos el Museu de la Pesca i la Llotja, dins el Port de Palamós.

Enllumenat

Es disposa de plànol de la ubicació de l'enllumenat en tot l'àmbit del Port de Palamós, inclosa la Pedrera i el carrer Ametlla de Mar. Tanmateix, aquest és un dels serveis que pot requerir de revisió en alguns àmbits concrets de relació port-ciutat, com la Pedrera, la Catifa i la Planassa, com a mínim.

Residus

Es disposa de plànol de la ubicació dels contenidors de les diferents fraccions del Port de Palamós, i de les seves "Illes ecològiques" (s'entén, conjunt de cubells de les diferents fraccions). També s'hi troben situats sobre paper els punts d'aspiració d'aigües residuals i de sentina del Club Nàutic, el seu mòdul de recollida d'oli mineral, un mòdul secundari del mateix tipus, el Punt Net de la Pesca, el mòdul de recollida d'oli mineral secundari dels pescadors, el punt d'aspiració d'aigües residuals i de sentina dels pescadors i el punt d'estesa i recollida de xarxes sobre la platja (sector cedit al Port).

1.3. Palamós. Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge.

La Subdirecció d'Estratègies Territorials i Paisatge de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura ha elaborat un estudi sobre el paisatge de Palamós, que s'adjunta en document separat a aquest Document d'Objectius i Propòsits. Tanmateix, se'n citem aquí les conclusions:

La percepció del lloc de Palamós posa en evidència la importància de la gran estructura conurbada que conforma el fons escènic de la badia. Per consegüent, el paisatge urbà és la imatge percebuda més preeminent i la que requereix una major atenció. La diagnosi sobre els valors reals i potencials de la imatge urbana, relacionats amb aquesta façana marítima, posen en evidència la necessitat d'unes estratègies d'abast municipal però, també, supramunicipal. Així mateix, la finalitat d'aquestes estratègies hauria de ser la recuperació del valor identitari. Per consegüent, l'estratègia de futur hauria de prioritzar la continuïtat de la regeneració urbana, tant dels carrers com dels edificis, més enllà del nucli històric.

El nucli històric

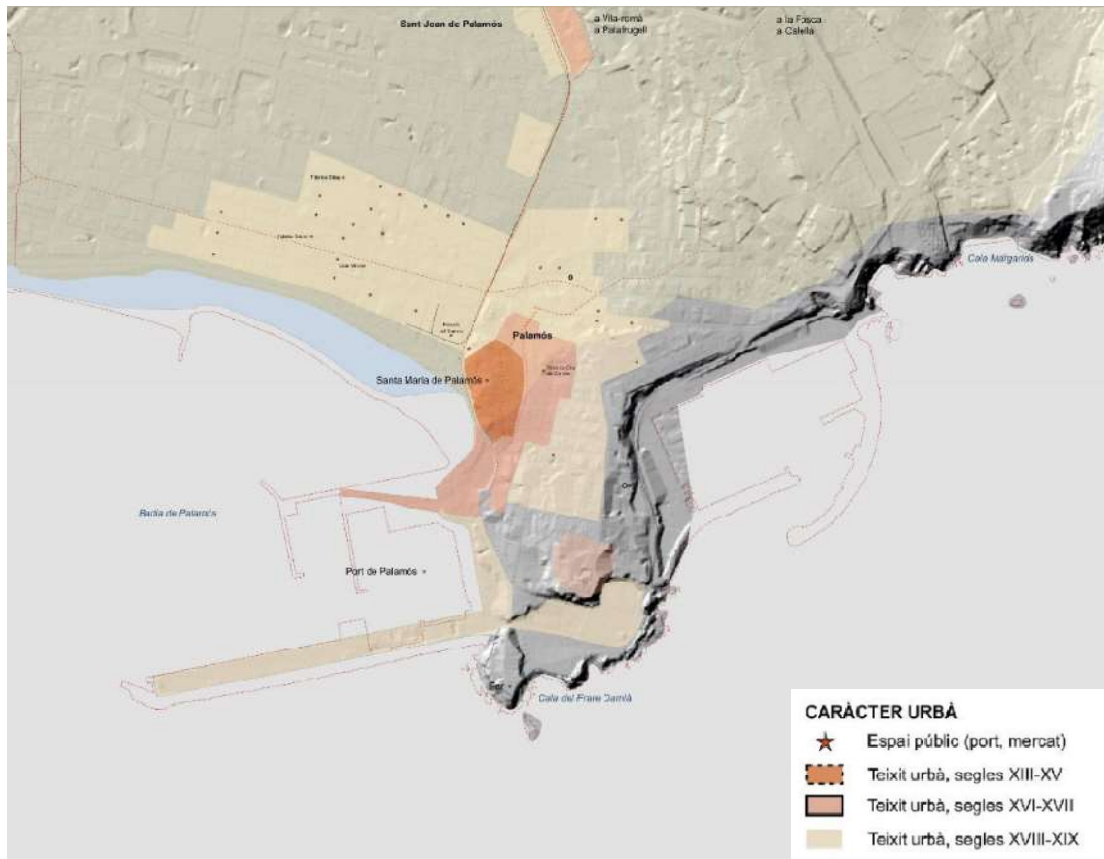
El nucli històric és un dels centres identitaris de Palamós. La reforma urbana dels carrers i dels espais públics, iniciada l'any 1998, amb la millora del valor històric realça indirectament el valor estètic, social, productiu i identitari d'aquest centre. Ara bé, aquest guany hauria de continuar amb la regeneració urbana dels elements (rètols, instal·lacions, terrasses, tancaments, etc.) i dels edificis amb la finalitat de potenciar encara més el valor històric i, per extensió, la resta de valors associats.

Les extensions urbanes

Les successives extensions urbanes, associades al centre històric de Palamós, configuren un segon centre dispers que mereix igualment un desenvolupament urbà. És a dir, promoure especialment la millora del valor productiu (comerç de proximitat) per a potenciar el valor estètic i social del teixit urbà residencial, dels espais de verd urbà i dels equipaments que constitueixen les extensions urbanes

El port

La infraestructura del port de Palamós constitueix una de les àrees d'activitat econòmica amb valor identitari de la badia. Ara bé, avui aquest valor és més potencial que real. Així doncs, és necessari un procés d'integració paisatgística de l'espai en estreta relació amb el teixit urbà (Centre Vila – Planassa, Club Nàutic – Catifa). En aquest sentit caldria potenciar el valor estètic i social de l'àrea d'activitat econòmica del port amb la finalitat de millorar el valor productiu (turístic i comercial).

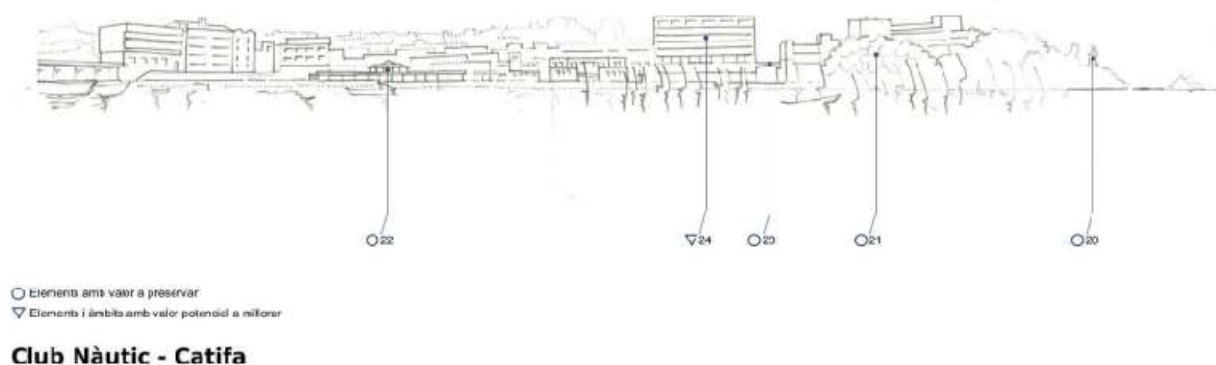
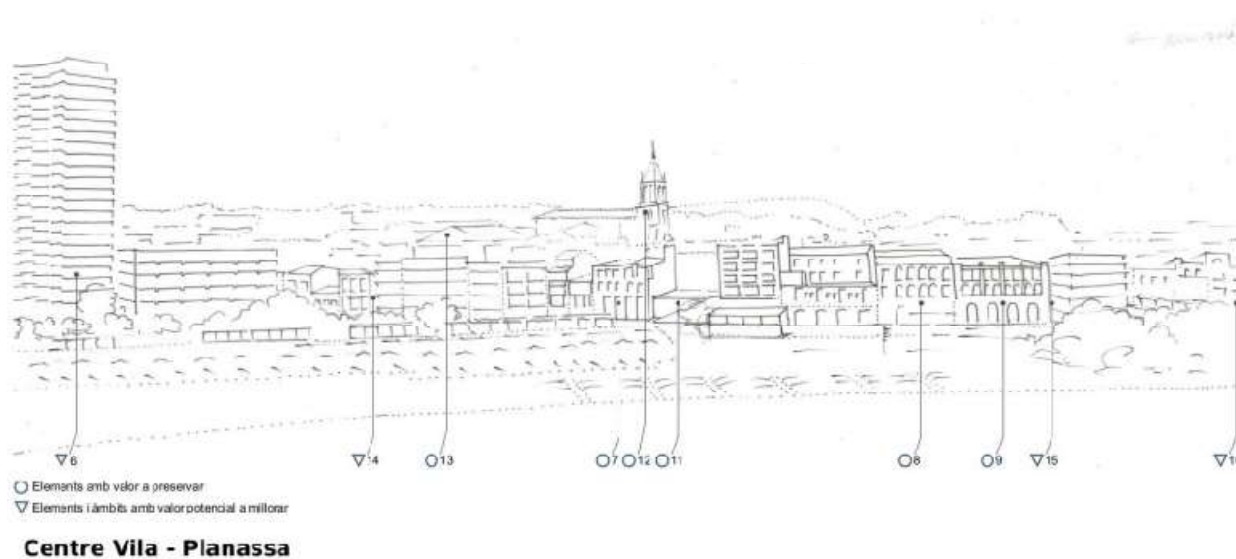


Fases d'evolució històrica del Port i el nucli.

Font: Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge. DGOTUA.

Les conclusions que l'equip redactor del PDU extreu d'aquest estudi de paisatge, pel que fa a futures intervencions a l'àmbit del PDU que reforcin i potenciïn els valors del paisatge, són les següents:

- Les relacions de visibilitat des dels diferents miradors són claus per a promoure la integració del paisatge urbà i la consegüent dinamització, per exemple, de botigues, negocis i esdeveniments vinculats als intercanvis de bens i serveis.
- Caldria una intervenció unitària del vial paral·lel de tot l'àmbit, reduint els espais d'aparcament i potenciant un trànsit rodat selectiu, i la urbanització unitària de tot l'espai de passeig marítim
- Als àmbits de la Planassa, la Catifa i la pedrera s'hauria de tenir en compte els elements a preservar i a millorar citats a l'estudi de paisatge
- Caldria potenciar el valor estètic i social de l'àrea d'activitat econòmica del port amb la finalitat de millorar el valor productiu (turístic i comercial).



Sky-line del Port i el nucli. Font: Servei d'Estratègies, Planificació Territorial i Paisatge, DGOTUA

1.4. Estudi d'integració urbana del Port de Palamós

El Servei d'Arquitectura i Paisatge Urbà de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura ha realitzat un Estudi d'integració urbana del Port de Palamós, que s'adjunta en document apart junt amb aquest Document d'Objectius i Propòsits.

L'objecte del treball ha estat establir la metodologia adient i efectuar la diagnosi adequada per poder formular els objectius específics, els criteris i les directrius a tenir en compte en la integració dels espais urbans i els espais que configuren el Port de Palamós en el marc del desenvolupament del PDU del Port de Palamós.

La vista de l'estudi està posada en la integració entre el port i la ciutat, que ha de cercar harmonitzar les relacions existents entre ambdós, a través d'iniciatives que desenvolupin la seva complementarietat, col·laboració i convivència.

Amb aquests objectius, el treball pretén:

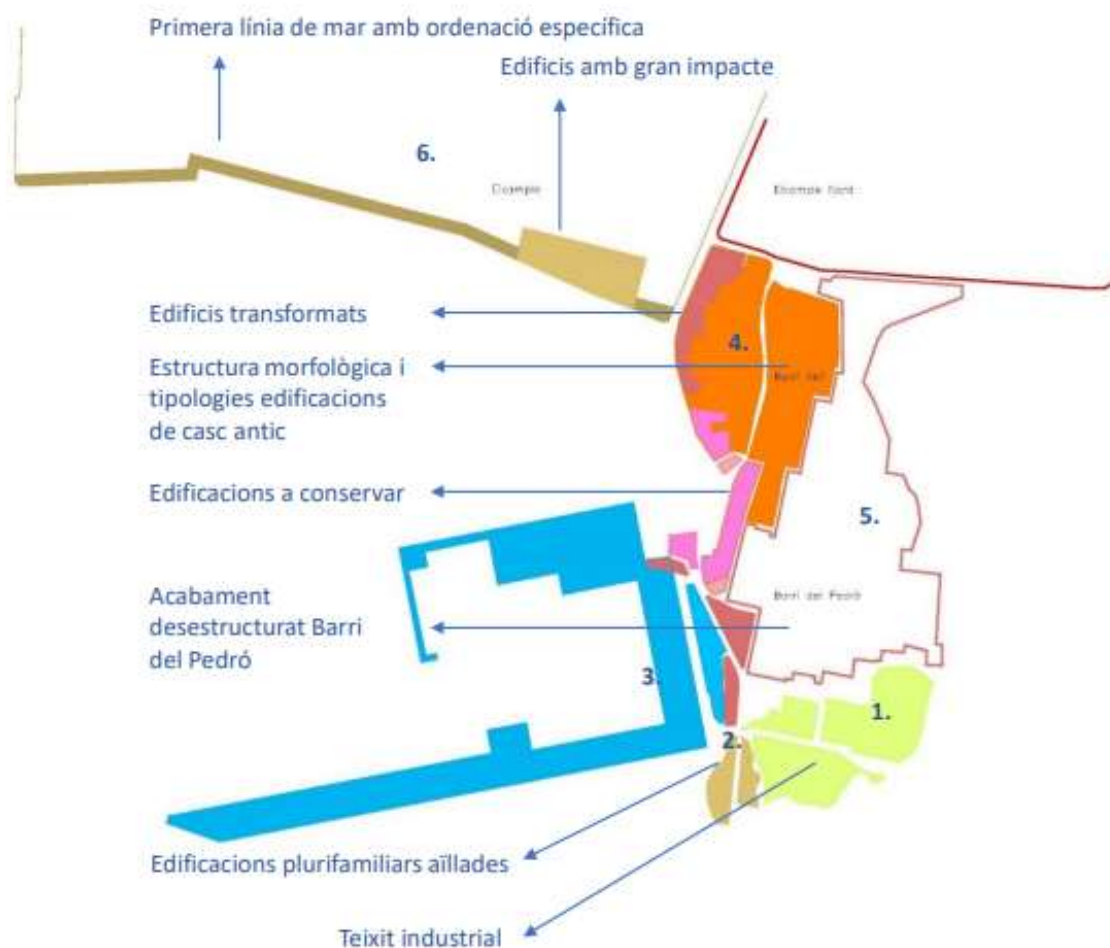
- Identificar les oportunitats d'apropament que existeixen en les zones de connexió port-ciutat, zones i articulacions on realitzar intervencions harmonitzadores.
- Millorar la relació existent entre activitats portuàries i urbanes.
- Resoldre els conflictes que es produeixen pel contrast entre les condicions pròpies de la ciutat i les del port.
- Posar en valor les zones costaneres i recuperar els espais obsolets on poder desenvolupar transformacions en els fronts marítims.

-Plantejar oportunitats de millora de les condicions ambientals de l'àmbit portuari.

Les conclusions del treball han de contribuir a la posterior elaboració de propostes i actuacions per assegurar la integració entre la Vila i el Port de Palamós.

La metodologia elaborada es basa en l'establiment d'escales i àmbits d'anàlisi; la definició dels objectius específics i de les variables d'anàlisi sobre les que se centrarà la recollida, l'estudi i sistematització de les dades necessàries i l'extracció de conclusions pertinents:

Aquesta metodologia té en compte les diferents escales d'anàlisi: l'escala territorial i urbana i la dels àmbits específics d'actuació, que es definiran en el marc d'aquest estudi tenint en compte quines poden ser les principals àrees d'interacció entre Port i ciutat.



1. La Pedrera
2. El barri del far
3. La Catifa. El front del Port i diferents àmbits terrestres que s'hi relacionen: dàrsenes i molls, equipaments...
4. El nucli antic (taronja). Planassa i mur de Palamós (en rosa)
5. El Pedró
6. Eixample i Passeig Marítim

Anàlisi de les diferents zones que conformen el Port i el nucli des del punt de vista dels teixits urbans.

Font: Servei d'Arquitectura i Paisatge Urbà, DGOTUA

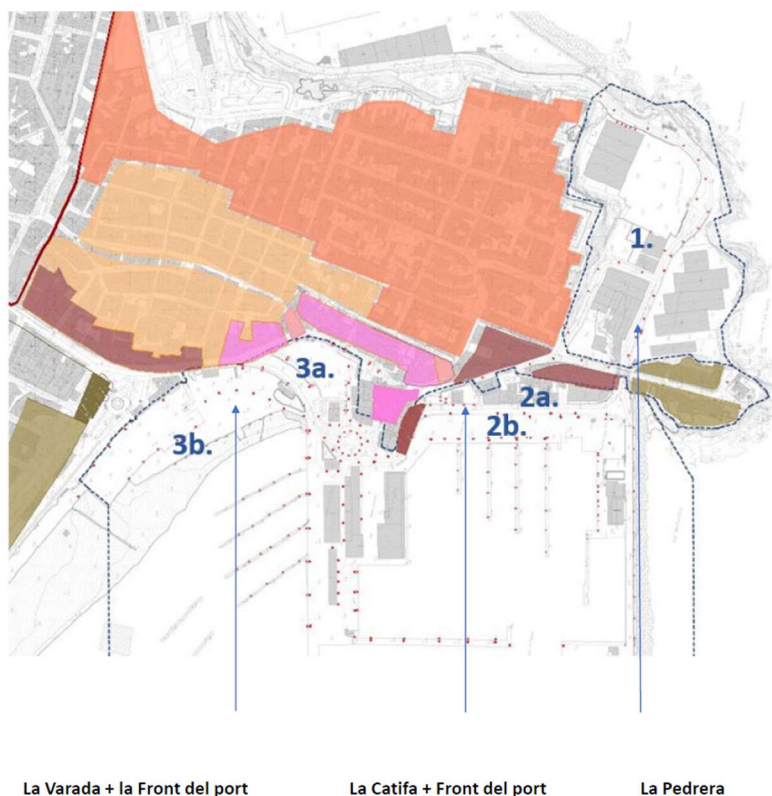
La diagnosi es treballa a partir d'una sèrie de cinc variables d'anàlisi establertes que permetran fer la diagnosi específica dels àmbits:

- Suport: relleu, aigua, vegetació;
- Teixits: evolució històrica, estructura i morfologia, tipologies d'edificació, elements singulars o dissonants
- Sistemes: vialitat, equipaments i espais lliures;

- Percepció del lloc: forma del lloc, visuals, *skyline* i elements de referència.
- Activitats: usos.

Aquestes cinc variables són analitzades a cada un dels 3 àmbits d'actuació distingits:

- La Pedrera;
- La Catifa, front del Port;
- La Planassa i la Varada



Àmbits específics a estudiar

Font: Estudi d'integració urbana del Port de Palamós

Els resultats de la diagnosi efectuada serviran per establir un seguit de conclusions que permetin apuntar:

- Els valors que defineixen el lloc: patrimonials, ambientals, socials i econòmics.
- Les qualitats, les àrees d'oportunitat i els espais a fer valdre.
- Els dèficits, necessitats, àrees de conflicte i àrees a transformar.

A més, d'acord amb la diagnosi s'apunten per als àmbits analitzats quin és l'objectiu principal a complir per aconseguir la integració urbana de l'àmbit.

Les conclusions de la diagnosi possibilitaran l'establiment dels d'objectius i criteris a tenir en compte en les actuacions previstes en el marc del PDU en relació amb la integració del port i la ciutat de Palamós.

Amb relació a l'àmbit de La Pedrera es proposa l'objectiu de creació d'una nova centralitat urbana mitjançant la creació d'un nou pol d'atracció en aquest àmbit.

Pel que fa a l'àmbit La Catifa i Front del Port es proposa la transformació del a façana marítima i la resolució de l'espai del front del port.

Finalment pel que fa a l'àmbit de La Planassa i La Varada es proposa donar continuïtat al passeig del Mar i la recuperació de l'espai de la Planassa.

S'analitzen encara les sinergies entre la Marina i el Port de Palamós, amb què es proposa connectar la Marina a la trama urbana i qualificar la façana oest de la vila.

Aquest estudi conclou el següent:

“ZONES PORTUÀRIES URBANES

- Les principals zones portuàries de caràcter urbà a reordenar i/o a transformar són:
 - a. **LA PEDRERA**, un àmbit d'ubicació estratègica, actualment aïllada donada la seva configuració física, destinat a ús industrial amb un teixit poc consolidat. **L'àmbit té el potencial d'esdevenir una nova àrea de centralitat urbana** amb capacitat d'introduir noves activitats i de resoldre necessitats d'espais lliures i equipaments, tenint en compte la introducció d'elements de millora d'accessibilitat i d'espais de connexió claus.
 - b. **EL FRONT DEL PORT I LA CATIFA**, amb ubicació i visuals privilegiades i valor connector d'altres àrees urbanes i portuàries. Operacions a desenvolupar:
 - **Possibilitat d'ampliació del moll:** L'ampliació del moll permetria resoldre la nova volumetria de l'illa de la Catifa i el punt fràgil de connexió de l'àrea de la Catifa amb la de Planassa.
 - **Disseny del nou front del port** com a passeig marítim amb activitats destinades a l'oci amb coexistència d'activitats lligades al club nàutic. Es valora que la circulació rodada en aquest àmbit sigui restringida i únicament destinada a usos interns de port i comercials.
 - **Determinació de la peça anomenada la Catifa** amb: 1) **definició d'una nova volumetria** tenint en compte la relació amb el front del port i el carrer posterior i la integració de les dues edificacions existents i 2) **nova façana marítima** que inclourà els nous edificis de la Duana, Capitania i el Club Nàutic.
- Els objectius principals quant a l'àrea determinada que s'ha anomenat LA PLANASSA + LA VARADA serien: donar continuïtat al Passeig del Mar i recuperar els espais de la Planassa i de la Varada i resoldre els problemes de mobilitat. En concret per cada àrea:
 - a. **Nou tram del passeig marítim:** es valora el disseny d'un nou tram de passeig connector de l'actual final del passeig del Mar amb la zona de la Planassa- amb accessos a l'àrea de la Varada-. Aquest nou tram connectaria també de la plaça de la Planassa amb el Moll d'Armament i la Dàrsena pesquera millorant la circulació de vianants en aquesta zona, actualment precària i les connexions amb l'espai públic del centre històric.

Es valora que la circulació rodada a partir del final del passeig de Mar i en tot l'àmbit sigui restringida i destinada a usos interns de port i comercials.
 - b. **Aparcaments:** es valora el nou disseny de l'àrea d'aparcament perimetral existent i la reubicació de l'àrea d'aparcament ubicat a la Planassa.
 - c. **La Planassa:** tenint en compte que aquesta àrea va ser el primer port de Palamós i l'actual contigüitat al barri vell, esdevé prioritària la recuperació d'aquest espai, ara destinat a aparcament, amb la creació, 1) en la llinda amb el centre històric, d'un espai públic qualificat que també valori els edificis i elements de valor patrimonial i 2) en la zona propera al nou tram del passeig amb la disposició d'àrees enjardinades.
 - d. **La Varada** es valora el nou paper que pot jugar l'àrea en la realització d'activitats nàutiques i també el possible desdoblament del tram del passeig

ZONES URBANES

Els principals àmbits portuaris urbans a reordenar i/o transformar “La Pedrera i la Catifa” confronten respectivament amb el límit sud i oest del barri del Pedró. També part del Port de la Marina confronta amb el límit est d'aquest barri.

- Donades les condicions especials topogràfiques de l'àrea hi ha una evident desconexió entre el barri del Pedró, límit de la vila a sud-oest i a sud-est i els àmbits portuaris especificats de la Pedrera, La Catifa i la Marina.

- La morfologia d'aquest barri limítrof i les condicions dels àmbits portuaris especificats són susceptibles de determinar relacions volumètriques; articulacions; espais públics de connexió claus i permetre la introducció d'elements de millora de l'accessibilitat. Per aquest motiu es valora el desenvolupament d'una proposta conceptual unitària en la resolució de les zones d'intersecció de La Pedrera i del disseny de la nova volumetria de l'illa de la Catifa amb el barri del Pedró.

ESPAI PÚBLIC

- Donada l'actual ubicació de les instal·lacions portuàries i dels usos i activitats establerts tant a l'àmbit de la Catifa com al de la Pedrera, en l'actualitat, la Vila de Palamós no disposa d'un recorregut o passeig adequat que permeti gaudir de la totalitat de la seva façana costanera i portuària i enllaci amb el centre històric.”

1.5. Informació urbanística. Plans vigents.

1.5.1. Planejament territorial

Pla territorial general de Catalunya (PTGC)

El Pla territorial general de Catalunya defineix el sistema urbà de proposta del Baix Empordà en la categoria de Sistema Costaner. Sobre aquesta categoria, diu:

Sistemes costaners. Són aquells que engloben sistemes urbans generats pels nuclis dels municipis lligats a la faixa litoral, la principal característica dels quals és l'activitat turística que desenvolupen, i que és determinant per a la definició dels seus aspectes socio-econòmics i espacials, d'ocupació d'espai per la urbanització. La delimitació indicativa dels sistemes de proposta engloba també municipis de segona línia de mar, amb una voluntat clara de buscar alternatives per on canalitzar el desenvolupament i evitar la congestió generalitzada dels municipis litorals, cercant també d'estendre els beneficis de l'activitat turística i assegurant que es porti alhora un procés urbanitzador adequat i respectuós amb l'entorn, que no repeteixi els errors del passat i no destrueixi la primera matèria del turisme.

Palamós és, segons el PTGC, un dels municipis costaners on pesa més el fet turístic lligat al litoral que el fet metropolità.

Per aquest sistema de proposta (costaner), el PTGC defineix les següents polítiques espacials globals:

Promoure el seu desenvolupament qualitatiu tot preservant el medi ambient i el medi físic i també resoldre-hi la prestació de serveis.

(...)

Els sistemes costaners són sistemes que en alguns aspectes tenen sovint característiques congestives, sobretot en el paràmetre d'ocupació de sòl apte per a la urbanització, provocat per una activitat concreta del turisme i el fenomen derivat de la segona residència.

Les polítiques globals de proposta per als municipis molt saturats d'aquests sistemes, que són preferentment els litorals, són:

Protegir al màxim els terrenys de la faixa litoral lliures (entesos com aquells no classificats d'urbans ni d'urbanitzables pel planejament) atès el seu valor ambiental i ecològic i perquè constitueixen la primera matèria d'atracció del turisme.

Buscar alternatives de desenvolupament dels municipis costaners en aquells situats en 2a línia que no estiguin excessivament saturats i que disposin de prou territori planer per continuar creixent ordenadament.

Buscar la diversificació productiva d'aquests sistemes, ja que sovint són sistemes que tenen la seva activitat productiva excessivament basada en el turisme. En el cas que això no sigui possible per manca d'espai, cal canalitzar el desenvolupament i l'ocupació de sòl cap a municipis o territoris més interiors, amb disponibilitats majors.

A les polítiques de contenció, preservació del medi i desenvolupament selectiu, cal afegir la d'equipament i la d'infraestructures i serveis.

En aquests darrers aspectes passa sovint que el dimensionament de les dotacions es fa tenint en compte tan sols la població fixa, i s'oblida que la població (turística i de 2a residència) representa, en alguns dels municipis d'aquests sistemes, multiplicar per 10 la població fixa en una magnitud de temps que, tot i ser discontinua, pot arribar, entre caps de setmana i períodes de vacances, a representar un percentatge molt elevat dels 365 dies de l'any.

És per això que les polítiques, en aquest cas, han de tenir molt presents les necessitats afegides generades per aquesta població flotant.

Pla territorial parcial de les Comarques Gironines (PTPCG)

El planejament territorial parcial vigent que afecta el municipi de Palamós és el Pla territorial parcial de les comarques de Girona (en endavant, PTPCG), aprovat definitivament pel govern de la Generalitat de

Catalunya en data 14 de setembre de 2010 i publicat en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 5735, de 15 d'octubre de 2010.

D'acord amb la disposició final segona de la normativa del PTPCG "l'entrada en vigor del Pla territorial parcial de les Comarques Gironines deixa sense efecte el Pla director territorial de l'Empordà, aprovat el 3 d'octubre de 2006 (DOGC 4744)", què afectava el municipi de Palamós, les determinacions del qual queden substituïdes per les del nou Pla que siguin d'aplicació en l'àmbit de l'Empordà.

Per tant, es considera que el POUM de Palamós està adaptat al Pla territorial Parcial de les comarques gironines. Això no obstant, aquest PDUP, en tant que establirà una nova ordenació a l'àmbit del Port, ha de tenir en compte el que diu el PTPCG en relació a les infraestructures portuàries i a les directrius del paisatge.

Tanmateix, la proposta d'ordenació que plantejarà aquest PDUP ha de tenir en compte les directrius i determinacions del PTPCG, molt específicament les que són d'aplicació en el sistema portuari i les directrius del paisatge.

El Sistema portuari

D'acord amb la memòria del PTPCG, a les comarques gironines hi ha 17 ports, tots són titularitat de la Generalitat de Catalunya; són d'ús essencialment esportiu i a vegades també pesquer. El Port de Palamós és l'únic que és, a més, port comercial. Tots aquests ports tenen diversos problemes d'infraestructura o manteniment.

El Pla recull els objectius del llavors vigent Pla de ports de Catalunya pel que fa a la demanda esportiva que assenyalava la necessitat de "protegir el litoral del desequilibri territorial que produiria un creixement no planificat del sector portuari, verificant que l'oferta d'amarradors s'ajusta en cada moment a la demanda previsible, tant globalment com per zones". Cosa que "porta a definir uns sostres de demanda sostenible, així com a la proposta d'actuacions en cada cas depenent de la problemàtica puntual de cada port" (capítol 7 Infraestructures de mobilitat).

El Pla remarca que les dotacions futures d'amarradors a les comarques de Girona, un cop completades les actuacions que proposava el Pla de ports, representen a prop del 13% dels nous amarradors que hi hauria al conjunt del país. Aquest increment es cobriria mitjançant l'ampliació de ports existents, un millor aprofitament de les infraestructures existents, l'optimització de les dàrsenes actuals, i la construcció de marines seques.

Pel que fa a la dàrsena pesquera, el Pla assenyalava una possible necessitat d'espais de suport a l'activitat pesquera adaptada a la política pesquera comuna de la Unió Europea.

Cal dir, però, que el Pla de Ports de Catalunya es va revisar i actualitzar posteriorment, tal com veurem més endavant en aquest document, i serà aquest el marc de desenvolupament de les propostes del PDUP.

Directrius de paisatge

Les Directrius del paisatge que el PTPCG inclou a les Normes d'ordenació territorial (traduint en normes els objectius de qualitat paisatgística, OQP, definits pel Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines) determinen que, al municipi de Palamós - inclòs en la unitat de paisatge 7-Costa Brava pel Catàleg de paisatge corresponent)-, s'aplica específicament el següent:

- Evitar que les extensions urbanes afectin negativament figures, perfils i escenaris urbans d'interès paisatgístic, particularment en els casos en que puguin contribuir a l'aparició de fenòmens de conurbació, carretera-aparador (definit en l'article 3.4) o continus de la façana litoral (article 3.20), (OQP1.3).
- Els paisatges dunars que s'assenyalen en aquest article es protegiran de la urbanització i del pas d'infraestructures i, per tant, de la fragmentació, i es gestionaran adequadament per assolir una elevada qualitat paisatgística. Són els sistemes dunars de la Rubina, i la platja de Can Comes (Castelló d'Empúries); la platja de Sant Pere, la Cagarra, i la platja de les Dunes (Sant Pere Pescador); Zona del Ter Vell, platja de la Pletera, la Gola del Ter, i la platja de la Fonollera (Torroella de Montgrí); la platja del Grau Basses d'en Coll, Ràdio Liberty, i la platja de Pals (Pals). Al llarg de la Costa Brava també es troben altres cordons dunars de menys importància (en extensió), com els de Garbet, i Cap Ras (Colera); el Rec del Molí (l'Escala); la platja de Castell (Palamós) (OQP11.1).

- Els POUM han d'evitar la consolidació de nous continus edificats i esponjar els ja existents. Els principals continus urbans de la façana litoral són: Lloret de Mar-Blanes, Canyelles, urbanitzacions al nord de Tossa de Mar, S'Agaró-Sant Feliu de Guíxols. Platja d'Aro-S'Agaró, Sant Antoni de Calonge sud, Sant Antoni de Calonge-Palamós, La Fosca- Palamós, Callella sud, Llafranc, Tamariu, Cap de Begur, Sa Punta, L'Escala est, Roses est, Cadaqués-S'Oliguera-Portlligat, Port de la Selva nord, Llançà sud, Llançà nord i Colera Nord (OQP18.2).
- Mantenir i revaloritzar a través de les eines de desplegament dels POUM els elements arquitectònics singulars (fars, torres de defensa, ...) com a elements de referència històrica de la façana marítima, posant èmfasi en els municipis que concentren més exponents d'elements històrics de caràcter defensiu. Aquests són: Blanes, Tossa de Mar, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell, Begur, Torroella de Montgrí, l'Escala, Roses i Cadaqués (OQP18.3).



Unitat de paisatge 7: Costa Brava. Imatge de la badia de Palamós els anys 50 del segle XX.

Font: Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines



Unitat de paisatge 7: Costa Brava. Imatge de la badia de Palamós

Font: Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines



Unitat de paisatge 7: Costa Brava. Imatge de la Cala de S'Alguer, a Palamós.

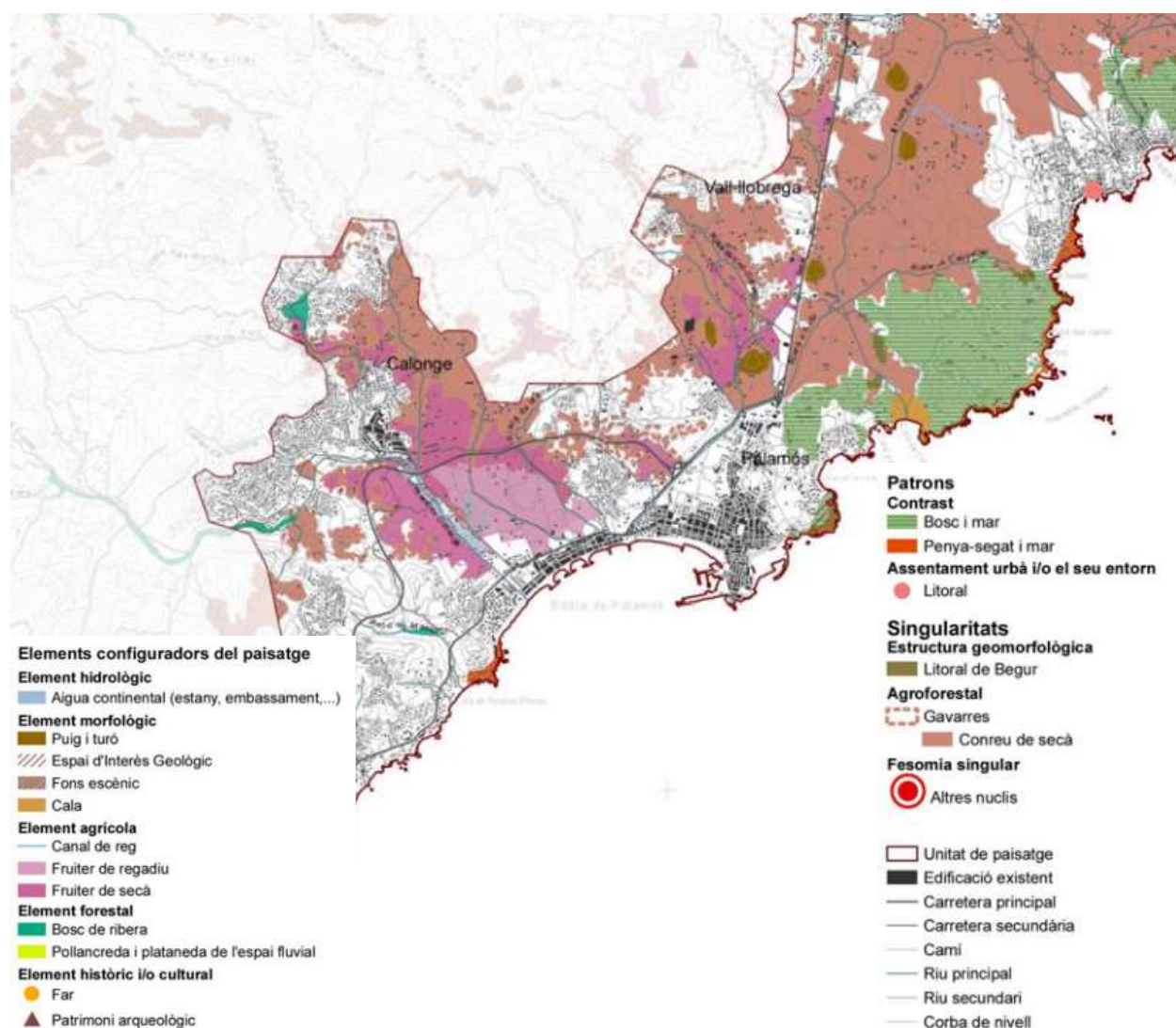
Font: Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines

Catàleg de paisatge

L'àmbit del PDUP està inclòs en la unitat de paisatge de Costa Brava, amb la seva característica costa i atractiu turístic, que ve regulada al Catàleg de paisatge de Comarques Gironines, aprovat definitivament el 23/11/2010.

El plànol de **la unitat de paisatge de Costa Brava**, a la que pertany Palamós, revela, si ens centrem en el municipi, les edificacions existents que fan la ciutat, a més d'una taca de categoria "Penya-segat i mar" –Torre Valentina, a Calonge- visible a la banda oposada de la badia de Palamós, respecte el Port de Palamós, i una taca de "Penya-segat" amb "Bosc i mar" –Cap Gros- visible des del Port de la Marina. No es remarca cap més categoria paisatgística a l'entorn directe del Port de Palamós. Darrera de l'àrea urbana, trobem paisatges de conreu de secà i de fruiters, tant de regadiu com de secà, algun puig i turó, i més zona de "Bosc i mar" al litoral cap al nord. Altrament, el Catàleg de Paisatge de les Comarques Gironines considera el camí de ronda de Palamós, entre d'altres, com un Valor Principal en el Paisatge:

En aquesta àrea tenen un encant especial els camins de ronda, uns itineraris que voregen les cales de la Costa Brava, utilitzats en el passat per contrabandistes i agents de vigilància, avui recuperats com a rutes de senderisme. Estan perfectament senyalitzats els trams entre Begur i Palafrugell (95), alguns trajectes entre Mont-ras i Palamós, i entre Palamós i Platja d'Aro; molts d'aquests itineraris ressegueixen total o parcialment el GR-92.



Els **principals valors** en el paisatge de la Unitat de paisatge de Costa Brava, a la qual pertany Palamós, són els següents:

- *Els espais d'interès natural de les Muntanyes de Begur i de Castell-Cap Roig.*
- *Els valors estètics de les morfologies litorals: grans penya-segats, cales estretes, agulles, foradades i esculls, en combinació amb els canvis de color del mar i de la vegetació.*
- *Els valors històrics del paisatge del suro.*
- *Els nuclis de la franja litoral que encara mantenen una fesomia singular, com sa Tuna, Calella de Palafrugell i Tamariu.*
- *El valor simbòlic i identitari dels elements relacionats amb les activitats marineres: fars com el de Sant Sebastià i el del cap de Begur, llotges, tinglados, etc.*
- *Els camins de ronda com el de Platja d'Aro a Palamós o el de Begur a Palafrugell.*
- *Els valors productius del paisatge litoral, especialment de les cales i platges, el principal recurs del sector turístic.*

Els **trets distintius** de la Unitat de paisatge de Costa Brava, a la qual pertany Palamós, són els següents:

- *Alternança de serres, valls i planes que formen el front marítim de l'extrem septentrional de la serralada Litoral.*
- *Costa generalment escarpada, rocosa, amb penya-segats, que s'obre per donar lloc a cales i badies.*
- *Coberta forestal densa, de pinedes, alzinars i suredes, que arriba a la mateixa línia de costa.*
- *Paisatge agrícola localitzat a la vall d'Aro, a la plana de Calonge i al corredor de Palafrugell a Palamós, en regressió.*
- *Litoral amb un gran desenvolupament turístic, articulat pels nuclis de Castell-Platja d'Aro, Palamós, Palafrugell i Begur, i que condiciona les infraestructures viàries, molt desenvolupades en els darrers anys.*

Dels valors que esmenta la memòria del Catàleg de Paisatge, destaquem els que tenen una relació més directa amb l'actuació al Pla Director:

*Els **valors productius** del paisatge se centren, actualment, al voltant de l'activitat turística, atreta per la qualitat de les platges i del paisatge que les envolta. L'antiga vitalitat de la indústria del suro queda avui relegada a petits sectors industrials tant a Palafrugell com a Palamós.*

*Els **valors socials** de la Costa Brava s'evidencien en les múltiples manifestacions socials que tenen lloc en aquestes contrades al llarg de l'any, on el paisatge n'és protagonista. Dos dels més multitudinaris i de major ressò mediàtic són els esdeveniments musicals que tenen lloc cada estiu a Calella de Palafrugell: la cantada d'havaneres i el Festival dels Jardins de Cap Roig.*

Tanmateix, el gaudi social més generalitzat, preuat i emblemàtic de la Costa Brava és la platja. L'ús de l'espai de platja s'estén al llarg de l'any. A l'hivern, amb passejades tranquil·les vora la mar, partits de futbol, castells de sorra o fent volar els estels, i al bon temps prenent el sol, banyant o practicant les activitats i jocs al voltant de l'aigua, aprofitant les estructures que en el període estiuenc s'hi instal·len per ampliar l'oferta lúdica. També cal destacar les opcions de gaudi del paisatge que ofereixen les rutes que als darrers anys s'han consolidat dins la unitat com són el carril cicloturista de Girona a Sant Feliu de Guíxols, o ruta del Carrilet, i la ruta del Tren Petit que uneix Palamós amb Palafrugell. Igualment el sender de gran recorregut GR-92 ressegueix la totalitat del litoral de la Costa Brava, aprofitant els antics i tant apreciats camins de ronda.

I en línia similar en quant als **valors estètics**:

La pròpia morfologia i silueta dels nuclis litorals tenen una qualitat escènica i estètica diferent als nuclis rurals interiors. A la costa predominen les façanes blanques ran de mar, amb persianes i finestres de verd o blau intens, amb terrasses porxades o passejos marítims per gaudir més a prop del mar.

També pel que fa als **valors identitaris-gastronòmics**: *Un dels trets bàsics de la identitat de la Costa Brava és la seva excel·lent i reconeguda gastronomia. La combinació dels fruits de la mar amb els productes de la terra ha fet que la cuina de les poblacions litorals gironines i, en general, del receptari empordanès, gaudeixi d'una gran riquesa.*

Entre els elements naturals –ja esmentats en un altre apartat de la present memòria–, esmentar, pel seu gran impacte, **el clima**: el clima que acompanya la unitat de paisatge de Costa Brava és de tipus mediterrani litoral caracteritzat per hiverns suaus, bastant curts i secs, i per estius càlids i també secs, sobretot al juliol. La temperatura mitjana anual se situa al voltant dels 16 graus centígrads. La presència del mar suavitza les temperatures i condiciona una elevada humitat ambiental, que es manté al llarg de tot l'any, el qual redueix notablement el risc de gelades i fa que l'amplitud tèrmica anual sigui força baixa. Les precipitacions oscil·len al voltant dels 600mm, amb un règim molt irregular, ja que s'alternen períodes eixuts, especialment durant l'estiu, amb episodis de pluges torrencials. Aquestes es presenten principalment durant els mesos de primavera i tardor, sobretot quan bufen els vents de llevant, provinents de la mediterrània i carregats d'humitat.

Respecte el **nucli poblacional de Palamós**, el Catàleg el descriu com segueix:

La morfologia de la vil·la de Palamós palesa la seva obertura al mar. Estructurada al voltant del port i de la platja Gran, els creixements urbans han estat sempre annexos al teixit existent, primer al nucli antic, que manté els límits de la vila medieval emmurallada, i després a la zona de l'Eixample, iniciat el 1856. Originalment, el terme municipal de Palamós era només costaner, allargassat i estret, sense terres de conreu, i gràcies a l'annexió de la població de Sant Joan de Vil·laromà, el 1942, ara s'endinsa cap a les Gavarres.

En aquest sentit i respecte la dinàmica actual del paisatge, podem citar el següent extracte del Catàleg pel que fa a la Unitat de Paisatge de la Costa Brava, per la seva reflexió sobre el front urbà marítim:

El pas del turisme al residencialisme ha implicat una expansió de la producció d'habitatges i dels serveis associats en detriment de la planta hotelera. Això s'ha concretat en el desenvolupament de nous eixamples de densitat, tant mitjana (Platja d'Aro, Sant Antoni de Calonge) com baixa (Begur, Calella, Llafranc), així com el reblliment de les urbanitzacions preexistents (val a dir que degut a les urbanitzacions disperses, la frontera entre l'espai construït i el camp és difusa). Paral·lelament, nuclis com Platja d'Aro han millorat la seva oferta comercial i han vist la proliferació de noves activitats de serveis d'oci, com parcs aquàtics o camps de golf, que complementen una oferta turística cada cop més especialitzada. D'altra banda, la saturació de la costa ha començat a dirigir una part del creixement residencial cap als nuclis d'interior (...). Finalment, Palamós i Palafrugell han reforçat el seu rol com a centres de serveis subcomarcals, amb una economia diversificada que també inclou la indústria, i en el cas de Palamós, les activitats portuàries.

La principal problemàtica que afronta aquesta unitat és la urbanització d'una façana litoral ja molt saturada pel creixement de la dècada de 1960 i 1970. El cas més visible és el de la façana litoral entre Palamós i Sant Feliu de Guíxols, que s'ha convertit en un contínuum urbanitzat (...). En aquest context cal situar l'aparició de conflictes territorials, com el sorgit amb motiu de l'intent d'urbanització de la platja de Castell, a Palamós, i que va portar a la paralització del projecte. Amb l'aprovació del Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) i el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner, els darrers espais litorals no urbanitzats han quedat protegits.

Possible evolució del paisatge de la Costa Brava

La Costa Brava té una dinàmica lligada estretament al turisme i al creixement immobiliari de segona residència. Com a conseqüència, els creixements urbanístics dels darrers anys han estat desaforats. Actualment, però, aquest procés s'ha alentit degut a la crisi econòmica, que ha afectat especialment el sector immobiliari. Un cop superada aquesta conjuntura, però, les restriccions que imposen el Pla Director Territorial de l'Empordà (PDTE), el PDUSC i els nous POUMS haurien d'incidir en la salvaguarda dels darrers espais litorals no urbanitzats i una canalització de la dinàmica urbana cap als nuclis més ben dotats en matèria de transport i serveis. Així mateix, prima la idea de contenció, fet que es traduirà en un reblliment dels espais intersticials buits actualment existents, sense ampliar els perímetres ni crear noves trames d'urbanització.

(...)

Respecte a les infraestructures portuàries, tot i que la demanda de ports esportius no para de créixer, la concessió de noves infraestructures portuàries per a la nàutica d'esbarjo estan totalment congelades segons les estratègies d'actuació presentades del Pla de Ports pels anys 2007-2015. Pel que fa als ports comercials, cal centrar-se únicament en el de Palamós, que és el port amb majors possibilitats tant actuals com futures. En aquest cas, hi ha el risc que el creixement del trànsit de creuers turístics pugui entrar en conflicte amb els interessos mercants, fet que podria plantejar la necessitat d'un desdoblament del dic d'abric en direcció sud-est.

Un dels riscos naturals més importants, pel que fa a efectes i a extensió que continua latent deriva dels processos fluvials, bàsicament de la inundació per desbordament. El major risc es concentra sobretot a la part baixa de les rieres d'Aubi, de Calonge i del Ridaura. El perill existent es deu a la intensa força que adquireix l'aigua, degut a la forta pendent dels torrents que baixen de les muntanyes abans d'arribar a la plana i desembocar al mar. La gran diferència de pendents provoca el desbordament de les aigües i fortes inundacions afectant sobretot els centres urbans de Palamós, Sant Antoni de Calonge, Platja d'Aro i zones planeres properes ocupades per urbanitzacions, càmpings o vies de comunicació.

Entre els **objectius de qualitat paisatgística** de la unitat de paisatge de Costa Brava, destaquem, per la seva relació amb el PDUP que ens ocupa:

-Uns assentaments de Platja d'Aro, Calonge, Palamós, Palafrugell i Begur ordenats i que no comprometin els valors del paisatge que alberga, ni els valors dels espais circumdants, i amb unes entrades als nuclis de qualitat.

-Una façana marítima de Begur, Palafrugell, Mont-ras, Palamós, Calonge i Castell-Platja d'Aro, amb penya-segats, platges, cales i dunes ben preservats i gestionats, que mantingui el seu valor escènic, històric i la identitat paisatgística de cada lloc i els valors i elements propis de caràcter natural, històric, cultural i etnològic (espais naturals, camins de ronda, fars, edificis d'estil modernista i colonial, passejos marítims, "tinglados" i instal·lacions portuàries).

-Un sistema d'itineraris i miradors que emfatitzin les panoràmiques més rellevants i permetin descobrir i interactuar amb la diversitat i els matisos dels paisatges de la Costa Brava.

D'entre les propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a la protecció, destaquem:

-Mantenir i revaloritzar a través de les eines de desplegament dels POUM els elements arquitectònics singulars (fars, torres de defensa, casetes de pescadors, etc.) com a elements de referència històrica de la façana marítima, posant èmfasi en els municipis que concentren més exponents, com Palafrugell, Begur i Palamós.

-Es consideren zones prioritàries d'actuació les franges costaneres amb continus urbans de Platja d'Aro-S'Agaró, Sant Antoni de Calonge sud, Sant Antoni de Calonge-Palamós, La Fosca-Palamós, Calella sud, Llafranc, Tamariu i Cap de Begur, Sa Punta. Els plans especials haurien d'incloure estudis de visibilitat en les vessants de les zones més exposades visualment, per tal de regular els processos d'edificació nous, a més de promoure la remoció d'elements no desitjats com antenes, i equipaments d'instal·lacions.

-Promoure una xarxa d'itineraris paisatgístics i de miradors accessibles a peu o amb vehicles, on la percepció i interacció amb el paisatge és més àmplia i suggerent. Aquesta xarxa, que comprèn miradors i camins existents, i d'altres a consolidar, hauria de rebre, allà on correspongui, les actuacions necessàries de condicionament, senyalització, manteniment i difusió per tal de potenciar la funció de facilitar la percepció dels valors del paisatge i el coneixement del territori. (...)

-Promoure l'existència d'un recorregut continu al llarg de tota la façana marítima gironina relligant els trams de camins de ronda existents i utilitzant una senyalització adequada.

-Prestar, en els POUMS d'aquesta unitat de paisatge, una especial atenció a aquells altres miradors i itineraris accessibles, a aquells que es troben en els espais periurbans i també als camins de ronda.

-Garantir el compliment estricte a la façana litoral de la Costa Brava de les normes establertes per la Llei de Costes, tant pel que fa a l'ocupació del domini públic per instal·lacions privades no autoritzades, com pel control efectiu de les limitacions a la propietat privada (prohibició de les ampliacions de volum i superfície construïda) dins la zona de protecció que defineix la Llei.

1.5.2. Planejament urbanístic

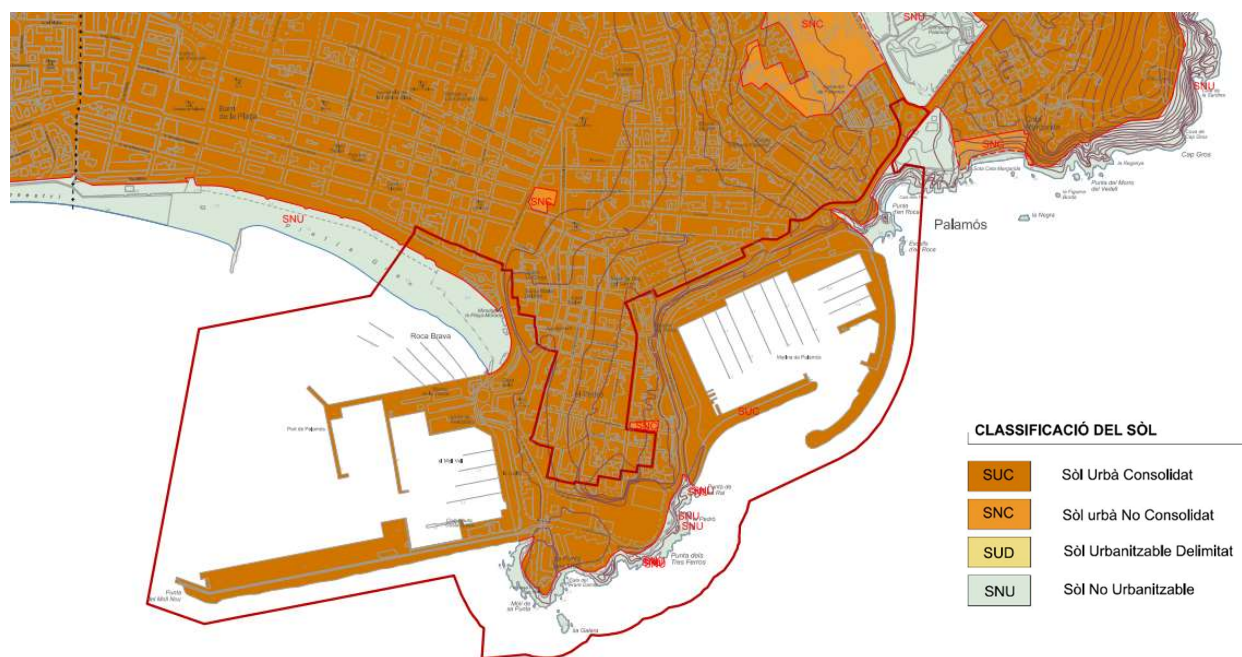
El planejament urbanístic vigent a l'àmbit d'estudi del present PDUP és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Palamós, aprovat definitivament en data de 18 de juny de 2008 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona i publicat definitivament en data 10 d'octubre de 2008. El pla està adaptat al planejament territorial i al planejament sectorial vigent que es van aprovar abans de la seva aprovació definitiva. Posteriorment, es van redactar i revisar alguns plans sectorials, dels quals té especial rellevància el Pla de Ports; i alguns plans directores urbanístics que afecten normativament al POUM de Palamós.

El Pla d'ordenació urbanística municipal de Palamós està adaptat al Planejament territorial i al planejament sectorial vigent que es van aprovar abans de la seva aprovació definitiva. Posteriorment, es van redactar i revisar alguns plans sectorials, dels quals té especial rellevància el Pla de Ports; i alguns plans directores urbanístics que afecten normativament al POUM de Palamós.

Les modificacions que han comportat canvis gràfics als plànols del POUM queden refoses en el visor del Mapa urbanístic de Catalunya, tal com es recull en els plànols d'informació d'aquest PDUP.

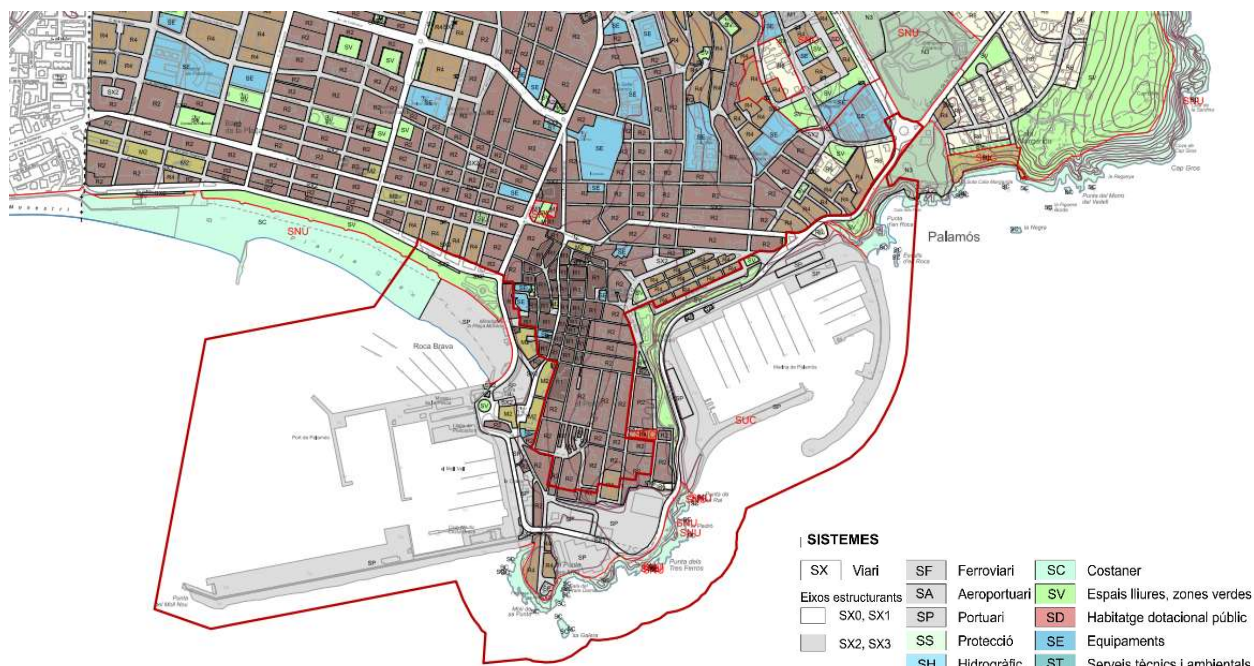
Aquest pla classifica la major part de l'àmbit portuari com a sòl urbà consolidat i amb la qualificació de subsistema urbanístic portuari comercial, clau PRa. A la planassa però, el sòl de la platja, l'aparcament de la planassa i l'estenedor de xarxes, que forma part del Domini Públic Marítim-terrestre es classifica com a sòl no urbanitzable mantenint la qualificació de subsistema urbanístic portuari comercial, clau PRa. A banda del sistema portuari també es qualifiquen els vials de sistema viari, clau V; la rotonda d'accés al port de sistema d'espais lliures, clau P; i la zona costanera de la Pedrera com a sòl de protecció, clau SS.

L'àmbit portuari, definit per la zona d'adscripció portuària, s'ordena segons les qualificacions de sistema d'equipament portuari (clau PRa), sistema viari (clau V) i sistema d'espais lliures (clau P), d'acord amb les determinacions del POUM. A continuació es recull el text normatiu que defineix cada un d'aquest sistemes.



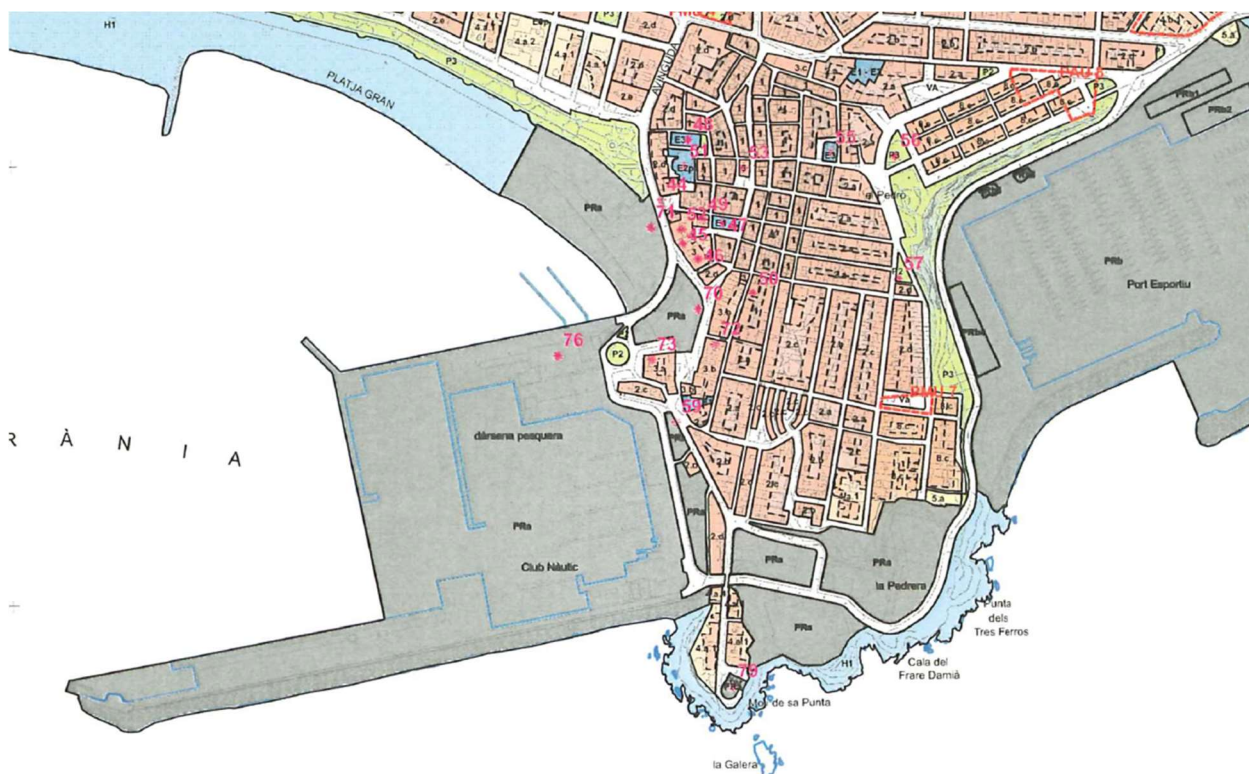
Classificació del sòl.

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya



Qualificació del sòl.

Font: Mapa Urbanístic de Catalunya.



Qualificació del sòl.

Font: POUM de Palamós.

El pla estableix a les normes urbanístiques en l'article 65, secció III el sistema urbanístic portuari;

Article 65. Definició.

1. *Compren els espais que en el moment de la redacció de POUM estan reservats per a l'ús exclusiu de ports: el comercial (PRa) i l'esportiu (PRb).*
2. *Els ports se sotmetran a la legislació sectorial vigent en cada moment, actualment la Llei 5/1998 de 17 d'abril, de Port de Catalunya i el seu desplegament reglamentari. La finalitat de dita legislació és establir l'organització portuària de la Generalitat i regular-ne la planificació, la construcció, la modificació, la gestió, la utilització i el règim de policia.*
3. *La planificació portuària d'acord amb l'art. 31 de la Llei de Ports, correspon al Pla de Ports de Catalunya. La seva formulació i redacció correspon al DPTOP i l'aprovació al govern de la Generalitat. Atès que es tracta d'un Pla territorial sectorial, el POUM ha de ser coherent amb les seves determinacions.*
4. *No és una determinació pròpia del POUM preveure la construcció, modificació o ampliació dels ports. D'acord amb l'art. 36 de la Llei de Ports, el planejament urbanístic general ha de qualificar els ports existents com a sistema general portuari i contenir les determinacions bàsiques relatives a l'accessibilitat connectivitat, edificabilitat, volumetria, usos i aquelles que consideri d'interès general en el marc de les competències urbanístiques.*
5. *D'acord amb l'art. 37 de la Llei de ports, el sistema general portuari s'ha de desenvolupar mitjançant un Pla especial urbanístic que es tramitarà i aprovarà d'acord amb la legislació urbanística.*
6. *Les edificacions, instal·lacions i activitats ubicades dintre del sistema general portuari estan sotmeses a llicència urbanística, a excepció d'aquelles exemptes expressament per la Llei de Ports de Catalunya.*

Article 66. El port comercial (PRa)

1. *Comprèn els terrenys adscrits a Ports de la Generalitat de Catalunya en el llistat de l'annex II de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, amb una superfície aproximada de 140.050 m².*
2. *El 3 de maig de 1999 l'Ajuntament i Ports de la Generalitat van signar un conveni de col·laboració en el qual s'establien les funcions de cada organisme i els criteris que havien de regir la redacció del Pla especial urbanístic dels espais portuaris. El 2 d'octubre de 2003 l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla especial que està pendent de seguir la seva tramitació.*
3. *Aquest POUM manté les determinacions bàsiques establertes en el PGOU per a la redacció del Pla especial urbanístic dels espais portuaris, incorporant aquelles dades i necessitats que preveu el pla especial aprovat inicialment. D'acord amb això s'estableix un coeficient d'edificabilitat brut màxim de 0,35 m²/m².*
4. *Al subsòl del port comercial, a més de l'ús de garatge, s'admeten els del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris, subsistema de serveis tècnics, clau E9. Això no obstant, el Pla especial podrà incrementar els usos admesos en el subsòl.*
5. *A més dels objectius genèrics establerts a la Llei de Ports, el pla especial contindrà els següents:*
 - *Els definits en el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i Ports de la Generalitat*
 - *Donar resposta a la necessitat d'aparcament que actualment es desenvolupa en superfície.*
 - *Facilitar la continuïtat del Passeig Mar fins a les instal·lacions del Port.*
 - *Ordenar el front edificat davant el moll del port nàutic.*
 - *Ampliar les àrees de vianants al voltant de la Planassa.*
 - *Ordenar els espais lliures de l'àmbit.*
 - *Integrar a l'entorn els edificis de l'antiga Pedrera*

Article 67. El port esportiu (PRb)

1. *Comprèn els terrenys inclosos en el projecte de construcció d'un nou port esportiu a la zona de Sota Pedró que va ser aprovat per Ordre ministerial de 9 de març de 1990 del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme estatal, i que van ser motiu de concessió administrativa atorgada pel Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya de data 3 d'abril de 1990.*

2. *El desenvolupament del port esportiu es regeix per les determinacions del projecte aprovat que es recullen i concreten a l'apartat següent. En el supòsit de voler-se modificar dites determinacions, o que sigui necessari arran de l'aprovació del Pla de ports de Catalunya, caldrà realitzar el Pla especial urbanístic del port esportiu, tal com preveu l'art. 37 de la Llei de Ports de Catalunya.*
3. *En caràcter general, en els espais on no es permet la construcció d'edificis, s'admeten els usos propis del sistema de comunicacions i els vinculats amb l'activitat del port esportiu que no requereixin la construcció d'edificis, inclòs la marina seca, estacions de servei, grues torre, etc. També s'admetran les activitats tipus esportives, recreatives o vinculades amb el lleure, amb les construccions i instal·lacions mínimes necessàries per al desenvolupament de l'activitat, que hauran de desenvolupar-se en una única planta i no podran ocupar més d'un 2% de l'àmbit del Port esportiu.*
4. *En el subsòl de l'àmbit del port esportiu, a més de l'ús de garatge, s'admeten els del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris, subsistema de serveis tècnics, clau E9. En cas de redactar-se el Pla especial urbanístic previst a l'apartat anterior, aquest podrà incrementar els usos admesos en el subsòl.*
5. *En els plànols de la sèrie 3.6, corresponents a ordenació detallada del sòl urbà, s'identifica l'àmbit del port esportiu i les diferents zones existents d'acord amb el projecte constructiu. Els paràmetres d'aplicació a cada zona són els següents:*

PRb1. Edifici de locals Comercials

- a) *Tipus d'ordenació: Volumetria específica. En allò que no contradigui aquest article s'aplicaran els paràmetres de l'ordenació en illa oberta, subzona d'ordenació en bloc d'habitatges en la categoria d'ordenació predeterminada, clau 4.a.1.*
- b) *Alçada màxima i nombre de plantes: Les consolidades, d'acord amb l'estudi de façanes aprovat per l'Ajuntament.*
- c) *Usos principals: Comercial petit, Oficines i serveis*
- d) *Usos compatibles: Restauració, activitats recreatives musicals, altres activitats recreatives, cultural, social, educatiu i esportiu.*
- e) *Complementari: 1 habitatge.*

PRb2. Edifici de serveis

- a) *Tipus d'ordenació: Volumetria específica. En allò que no contradigui aquest article s'aplicaran els paràmetres de l'ordenació en illa oberta, subzona d'ordenació en bloc d'habitatges en la categoria d'ordenació predeterminada, clau 4.a.1.*
- b) *Alçada màxima: 10,50 m.*
- c) *nombre de plantes: 2p.*
- d) *Usos principals: oficines i serveis, logístic, magatzem, serveis tècnics, serveis urbans,.*
- e) *Usos compatibles: Indústria taller, indústria tipus I i magatzem.*

PRb3. Edifici de control

- a) *Tipus d'ordenació: Volumetria específica. En allò que no contradigui aquest article s'aplicaran els paràmetres de l'ordenació en illa oberta, subzona d'ordenació en bloc d'habitatges en la categoria d'ordenació predeterminada, clau 4.a.1.*
- b) *Alçada màxima: 5 m.*
- c) *nombre de plantes: 1p.*
- d) *Usos principals: oficines i serveis.*
- e) *Usos compatibles: comercial petit.*

PRb4. Edifici de tallers i magatzems

- a) *Tipus d'ordenació: Volumetria específica. En allò que no contradigui aquest article s'aplicaran els paràmetres de la zona d'activitats econòmiques, subzona amb ordenació predeterminada, clau*

9.c.

b) *Alçada màxima: 8 m.*

c) *nombre de plantes: 2p.*

d) *Usos principals: Indústria taller, indústria tipus I, magatzem, logístic*

e) *Usos compatibles: oficines i serveis.*

ALTRES ANTECEDENTS URBANÍSTICS

Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles del litoral gironí

El 28 de gener de 2021, la Comissió de Territori de Catalunya va aprovar definitivament el Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles del litoral gironí (DOGC núm. 8341 de 15 de febrer de 2021). Amb independència dels objectius d'ajustar els sòls d'extensió urbana, el PDURSNSLG'21 estableix disposicions per tal d'incorporar els objectius de qualitat paisatgística del catàleg de Paisatge de les comarques gironines i les directrius de paisatge incorporades al PTPCG als sòls amb edificació aïllada dels 22 municipis del litoral, entre ells Palamós. Aquest aspecte no afecta directament el Port de Palamós.

Modificació del POUM núm. 27 articles 67, 78 i 80 i adaptació de l'ordenació detallada del port esportiu

Aquesta modificació de POUM, aprovada definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en la sessió de 9 de novembre de 2022 i publicada el 17/01/2023, té per objecte *millorar la integració del Port esportiu amb el nucli urbà de Palamós per tal de convertir el port esportiu en un espai públic, com qualsevol altre sistema d'espais lliures públics, per destinar-lo a usos de lleure i esbarjo, així com millorar la seva sostenibilitat energètica, la qualitat arquitectònica i paisatgística, i l'oferta turística.*

Afecta l'àmbit de la Marina (no el Port de Palamós, però sí part de l'àmbit de directrius del present PDU) i el seu abast és la correcció dels articles 67, 78 i 80 de les Normes urbanístiques i dels plànols d'ordenació de l'àmbit del port esportiu: Sèrie 3.6 Ordenació detallada del sòl urbà, fulls 21, 22 i 25.

Pla especial del Port de Palamós (inacabat)

La Generalitat i l'Ajuntament de Palamós van signar l'estiu de l'any 2016 el protocol per a la redacció del Pla especial del port. La promulgació de la Llei 10/2019 de ports i de transports en aigües marítimes i continentals, va suposar un canvi de paradigma. Aquesta llei fixava el nou planejament a partir de la figura del Pla Director Urbanístic Portuari. El port de Palamós havia iniciat la tramitació del Pla especial, emparant-se en la normativa anterior. La seva aprovació inicial, però, no s'havia fet encara en el moment de l'entrada en vigor de la nova regulació, fent que calgués reiniciar el procés de nou, a partir de l'instrument urbanístic del Pla Director.

En el decurs dels treballs del Pla Especial del Port de Palamós, es va dur a terme un procés de participació ciutadana amb enquestes, entre d'altres actuacions. El resultat de les enquestes és de gran interès per a la redacció del present PDUP, que té objectius equiparables als del Pla Especial. Les principals conclusions que se n'extreuen són:

➤ Pel que fa al perfil del participant en l'enquesta, el resultat ha estat el següent:

- 290 enquestes contestades
- 63% homes, 37% dones
- Edat majoritària de 30 a 65 anys
- 81% d'empadronats
- Majoria de residents a Casc antic, Front Marítim i Sant Joan i Eixample antic i nou.

➤ Pel que fa al resultat de les enquestes:

En el marc del procés de participació ciutadana es varen contestar 290 enquestes, de les quals s'extreu que els ciutadans enquestats tendeixen a entendre que **la Planassa** ha de ser una nova plaça major de Palamós i els cotxes aparcats han de desaparèixer del front marítim, en segona, tercera línia o bé soterrats (a criteri de FECOTUR, associació de comerciants, soterrats). S'entén que aquesta plaça ha de poder ser escenari d'activitats, ser enjardinada, tenir vistes al mar, i posar en relleu els murs històrics catalogats de Palamós.

Amb relació a la idea de continuar **el Passeig** en direcció a la Catifa, hi ha quòrum en aquest sentit, en tot cas i sense massa discrepància, fins al Museu de la Pesca o la rotonda propera, amb restriccions de pas, carril bici (fins a Port Marina) i zona 30-prioritat invertida, però amb accés de camions. Es proposa mantenir l'esperit de la façana marítima de Palamós i donar al Museu de la Pesca un paper central.

A **la Catifa**, hi ha consens en què els edificis que hi donen estan envellits, i que cal una nova façana i nou model de barri portuari, amb mirador sobre el port (relació amb c/Ametlla de Mar, i millorar el camí de ronda-c/Ametlla de Mar, Far, i preservar la platgeta) i roques fins a Molí de sa Punta (far) pels veïns i potser recuperant el mur catalogat amagat per construccions. Cal donar espai per al nou passeig, treure les tanques del Club Nàutic i dels pescadors jubilats, tancant directament els pantalans, i enderrocar els penols. També es demana un lloc de suport per les regates i que no calgui carpa al pàrquing del passeig i posar una Escola Municipal d'Esports Nàutics.

Respecte la Catifa **hi ha debat**, en canvi, al voltant dels nous usos (vinculats al port només, evitar comercial restauració, lúdic, o mantenir els vells), de si cal un equipament important i atractiu, i esponjar les instal·lacions actuals del port, enviar els edificis administratius a Girona, potser posar un nou edifici de Capitania i tirar el vell, posar un edifici de poca planta i mes alçada, o pel contrari, no tapar vistes des dels edificis darrera de Capitania.

Sobre la **mobilitat a la façana marítima**, hi ha consens en que malgrat que cal pacificar el trànsit com a mínim a zona 30 –potser també restringir l'accés- i treure els cotxes aparcats, cal també deixar l'accés solucionat per camions i evitar els colls d'ampolla al final de l'Avinguda 11 de setembre. També es proposa que els vianants vagin separats de les bicicletes (i cotxes). Cal integrar el casc urbà al port, fer un passeig modern, places de pàrquing amb més rotació, i no privatitzar cap zona del port, que dona molta vida i és històric.

Al respecte dels **pantalans de la Nàutica Popular**, malgrat hi ha desconeixement sobre aquesta entitat, existeix un debat obert entre els que volen potenciar-la, complementar-la amb espais d'ús, o dirigir-la més als locals, i els que troben que fa nosa, que cal controlar-ne la dimensió o fins i tot posar-la dins la dàrsena i treure-la del front de la platja. S'apunten problemes ambientals (posidònia?) i d'acumulació de sorra per les corrents que provoca. Antigament, la forma de la Platja Gran era una corba perfecta, ara ja no (això també pot ser a causa del braç construït de la punta del moll de pescadors)

Pel que fa a **la pesca**, es posa l'accent en potenciar altres activitats com formació professional, pesca-turisme, gastronomia, i s'apunta que és un espectacle del qual ha de gaudir la ciutat, reordenant i obrint-la al poble, repensant l'activitat tradicional. Cal un espai de treball còmode, net i endreçat, però també de passeig. S'apunta que no cal potenciar més la pesca, sinó fer-la sostenible, -hi ha cada cop menys vaixells de pesca- Per tant, cal potenciar altres activitats complementàries, anant cap a un port sostenible, de formació i divulgació del medi ambient i marí. A nivell pràctic, també es repeteix la idea que cal seguretat davant els temporals, que hi ha problemes de maniobra dins la dàrsena, i que cal reubicar els pallols i posar servei de cafeteria-bar just al costat de la llotja per als seus treballadors, amés de decidir què fer amb l'estenedor de xarxes.

Sobre el **moll comercial i de creuers**, potenciar les relacions entre transport comercial i indústria de la comarca és l'opció més triada, però hi ha debat al respecte del moll:

Debat mercaderies: Hi ha qui diu que no cal augmentar l'activitat comercial ni restringir el pas quan hi ha creuers, però sí més sostenibilitat i una millor imatge d'arribada a Palamós per mar. Diferenciar mercaderies/creuers per millorar ambdues activitats, millora instal·lacions i maquinaria comercial i senyalització i control.

Però en canvi, hi ha qui proposa treure les mercaderies del port, que contaminen, embruten, fan pudor, no reporten res al poble, i que no afectaria la indústria propera. Potenciar en canvi el turisme. O almenys fer l'emmagatzematge a un altre lloc, i no al moll.

Debat creuers: Hi ha qui vol potenciar el creuer, fins i tot de línia. O aprofitar el moll per nàutica esportiva. Oferir gables i altres serveis com circuits per Palamós i voltants per que els creueristes no marxïn a Girona, BCN, Figueres. Si no, no aporta massa al poble. Millorar la imatge d'accés al poble (Catifa).

Però en canvi, hi ha qui diu que no han d'arribar tants creuers, o cap, que contaminen aire i mar, i no aporten res.

Existeix també la postura de potenciar les dues coses, creuers i mercaderies.

Els CONSIGNATARIS aposten per dos vaixells grans, més servei de mega-iots, tenen poc interès pels ferris, demanen que cedeixin els pescadors, troben just el vial d'accés, i no volen compartir la Pedrera.

Pel que fa a la millora de la dàrsena esportiva, cal incorporar més activitats i serveis i millorar les instal·lacions marítimes, edificis, espais i magatzems (porten molts anys sense reformar). Es vol un port obert a la gent, acostar la vela al poble -poc jovent fa vela-. Hi ha debat sobre com fer-ho; cal intercanviar la dàrsena esportiva pels vaixells de pesca i treure les passarel·les flotants? Reduir dàrsena i més marina seca? Hi ha saturació de barques, millorar la gestió de posada aigua. Mes espai per vela, fer créixer el CNCB en aigua, amb més socis i activitats -entrenament, equips, formació- amb millor sortida a l'aigua de la vela lleugera, que és important pel poble. Ubicació correcta escar (rampa) i separar varada vela lleugera d'espai de treball.

Es planteja si cal pàrquing públic on hi ha els magatzems de la Pedrera.

El CNCB: vol solucionar l'agitació de l'aigua a la dàrsena, tenir edificis amb diferents usos, obertura del moll d'amarrament, amarraments de gran eslora, aparcament els dies punta a les naus existents, poc us de marina seca, ampliar l'accés al moll comercial.

Referent a la zona de serveis de la Pedrera, guanya la opció de millorar la imatge dels actuals edificis, restaurar els talussos, i posar noves activitats lligades al port.

Sembla però que els ciutadans no vinculats directament amb el port volen que s'hi facin també activitats com festivals i concerts, i afegir nous itineraris i millora de la mobilitat unint el Passeig marítim amb el Port Marina i el camí de ronda- via verda fins a Castell, amb carril bici. Es proposa un pàrquing, potser de pisos, pels veïns del Pedró i eliminar el de la Planassa. Enderrocar les velles naus (Moure-les a Vall-llobrega) i obrir el barri al mar, amb un gran parc, zona comercial/restauració i posar un mirador espectacular. No volen un polígon industrial tan a prop de la vila. Potser cal concentrar els usos del port en un edifici i aprofitar la resta. Hi ha qui apunta que un hangar exclusiu per la vela és molt important, per guardar material d'entrenaments i facilitar les competicions internacionals.

En canvi, els consignataris volen mantenir l'esplanada, i els pescadors i el General Nàutic ocupen alguns espais, mentre que el CNCB hi vol posar aparcament en dies punta.

Sobre la placeta-pàrquing del dipòsit d'aigua, es proposa una plaça més petita i pàrquing en superfície per veïns, o fins i tot només pàrquing. També hi ha qui proposa que només sigui plaça, i posar pàrquing a la Pedrera. Potser cal compensar la prioritat invertida del Pedró i el barri vell amb pàrquing en alçada.

En general, el comerç demana soterrar el pàrquing a Planassa, Pedrera, Cervantes, per treure'l del front marítim però mantenir-lo a prop de comerç, restauració i port- i a sobre, espais per a la gent.

Algú proposa un hotel exclusiu per esportistes de nàutica i un pàrquing soterrat.

➤ Pel que fa a propostes:

En aquest espai es podien escriure propostes de millora del port, amb la finalitat de recollir idees que puguin ésser valorades tècnicament per l'equip redactor (resposta opcional), amb tres apartats:

Participació

-Sotmetre les decisions finals a referèndum i escoltar els afectats.

Projecte general

-Integrar els Objectius de l'Agenda 2030 per convertir-se en una destinació turística sostenible.

-Molt important integrar els casc urbà al port, poder fer un passeig més actual (d'acord amb el s.XXI):

- Obrir el port i connectar-lo millor al poble. El port ha de ser per les persones, avui el port es pels cotxes, per això cal que els aparcaments siguin soterrats, no pot ser que la primera línia de costa sigui plena de vehicles

- Oferir als turistes de creuers circuits o excursions pels voltants del poble, que no marxïn a Figueres, etc... Finalment el poble no es beneficia gens de tants creuers.
- Transversalitat, coordinació entre departaments, importància d'implicar diferents àrees municipals en el projecte de reforma.

- Millorar el camí de ronda -millorar la zona del Far i el carrer Ametlla de Mar - preservar la platgeta i les roques fins al Molí de Sa Punta pels veïns.

- Carril bici del Port Marina al Passeig (completar). Poder recórrer diferents zones del passeig i port. Mes activitats lúdiques i cooperació entre port, indústria, comerç i entitats locals.
- L'Ajuntament haurà de consensuar la reforma del passeig amb les administracions supramunicipals de Costes de l'Estat i Ports de la Generalitat, que són, a la pràctica, els titulars de gran part del domini.

- A la zona de La Pedrera cal treure-l'hi mes partit, dignificant l'espai i maximitzant l'espai, aprofitar la connexió amb el mar, que actualment sembla poc aprofitat.

- Important el tema de la gran plaça central de la Vil·la a La Planassa i que aquesta estigui connectada directament amb la prolongació del passeig del mar i amb el museu de la Pesca.

- Reflexions sobre el pàrquing de la planassa:

- Mes aparcaments dissuasius, mínim de places d'aparcament (canvi de mentalitat). Prioritzar places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.
- Pàrquing de la Planassa: canviar per una plaça pública de Palamós (soterrar, cobrir o compensar pàrquing de pisos a darrera (zona pedrera-magatzems).
- És un espai cèntric i que sempre està ple de cotxes, ara mateix, és una cotxera, la paret del mur amb tota la seva història queda lletja i bruta i molt deixada, remarcar-la més.
- Cal preservar els denominats "muros", són la història del Port de Palamós, on arribava l'aigua a principis del 1900 com queda reflectit a moltes fotografies d'aquella època.
- Places de pàrquing amb més rotació, no cal que sigui gratuït; sobretot el pàrquing de la Planassa.

- No construir més edificis i dignificar la primera línia de Palamós, amb un Pla urbanístic vinculat a la seva història i elements com el mur, la Planassa, la Pedrera i el Far. Cal preservar el seu ambient relaxat, si es modernitza. És un poble amb un potencial immens que se'l mengen els pàrquings en els llocs més bonics.

La línia marítima és inigualable, cal que hi concorrin activitats econòmiques i lúdiques, ordenar-la per a ciutadans i visitants, amb aparcament i passejos i camins de ronda. Caldria regular els usos portuaris i definir el model. Es vol turisme de qualitat i minimitzar l'impacte portuari en el municipi.

Cal un plantejament global. Hi ha saturació d'embarcacions a l'aigua, que afecta tots els àmbits –com arribar a les marines seques, mobilitat de serveis com el trasllat d'embarcacions, aparcaments, oficines i empreses del port, la mobilitat lúdica i social

S'ha d'integrar millor el poble i el port. Cal un producte ric en cultura i tradició i visualment atractiu, per un turisme de més qualitat. L'àmbit comercial del port és a mantenir i potenciar en coordinació amb el potencial turístic.

Passeig marítim cap a Calonge

- L'aparcament al llarg del Passeig Marítim és vergonyós. Els cotxes aixequen molta pols, el Passeig s'hauria d'asfaltar.

- Plantar palmeres a tot el Port per millora estètica.

- Es pot ampliar el nombre de terrasses i xiringuitos al passeig.

1.5.3. Planificació sectorial

Els plans territorials sectorials tenen com a àmbit la totalitat de Catalunya. En desenvolupament de la Llei de política territorial, la Generalitat de Catalunya ha elaborat i procedit a l'aprovació d'un seguit de plans territorials sectorials, en algun cas amb anterioritat a la del Pla territorial general.

Pla de Ports de Catalunya Horitzó 2030

D'acord amb la Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, el Pla de ports de Catalunya és l'instrument per mitjà del qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures i els serveis del sistema portuari català, en el marc de les directrius que estableix el planejament territorial general. El Pla de ports de Catalunya Horitzó 2030 es planteja en vista de la superació temporal i estratègica del pla de ports anterior, que es va crear per a l'horitzó temporal 2007-2015. Des del punt de vista conceptual, el Pla de ports de Catalunya Horitzó 2030, aprovat el 2020, es presenta com a un gir des de l'antiga concepció del sistema portuari català com a facilitador d'infraestructures vers un nou sistema centrat en la prestació de serveis a la ciutadania, i en la potenciació dels ports en centres de desenvolupament, per fer possible un efecte sinèrgic amb el territori que els envolta.

D'altra banda, el desenvolupament d'aquest nou Pla s'emmarca en un nou context internacional i català amb relació a la sostenibilitat i la lluita contra el canvi climàtic, que esdevé un marc que necessàriament es té en compte a l'hora de definir els objectius i les línies estratègiques del Pla.

El marc general, per definir els seus objectius i les línies estratègiques del Pla, ha estat:

- el context general en l'àmbit internacional i català amb relació a la sostenibilitat i la lluita contra el canvi climàtic y el compromís de Catalunya d'adoptar l'Agenda 2030 de Nacions Unides aprovada per l'Assemblea General l'any 2017
- el ferm compromís de Catalunya en la lluita contra el canvi climàtic, amb l' aprovació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.
- l el Pacte nacional per a la transició energètica, amb l'objectiu d'assolir un model energètic amb un 100% d'aportació de les energies renovables a l'horitzó de l'any 2050, l'Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic, i la Declaració d'emergència climàtica efectuada pel Govern de Catalunya el 2019.
- l'Estratègia del patrimoni natural i la biodiversitat de Catalunya, aprovada pel Govern de la Generalitat el 17 de juliol de 2018,
- i les polítiques de gènere, incloses en el Programa de dones del món rural i marítim de Catalunya 2016-2020.
- I, d'especial rellevància, l'Estratègia marítima de Catalunya 2030 i el seu primer Pla estratègic 2018-2021.

L'orientació del Pla és principalment estratègica, marcant els criteris que estableixen les bases de desenvolupament del sistema portuari català i faciliten la presa de decisions en matèria de gestió i infraestructures.

En aquest apartat, es posen de relleu els objectius, les línies d'acció i línies estratègiques del Pla, ben com altres aspectes a tenir en compte per a la redacció d'aquest PDUP.

A partir de l'anàlisi estratègica del Pla, i tenint en compte el marc general, es defineixen els objectius específics, fins l'horitzó 2030:

- ☐ Potenciar l'aprofitament econòmic i social de les infraestructures.
- ☐ Garantir la sostenibilitat ambiental en el desenvolupament de l'activitat portuària.
- ☐ Impulsar els ports com a elements generadors de sinergies territorials.
- ☐ Fomentar la competitivitat i la qualitat dels serveis a partir de la formació en els diferents sectors.
- ☐ Captar demanda mitjançant la promoció conjunta de tot el sistema portuari i dels serveis que s'hi presten.
- ☐ Assegurar un creixement sostenible de l'activitat implantant la innovació dins del sistema portuari català.
- ☐ Fer efectius en el sistema portuari els principis de transparència, accés a la informació i bon govern.



A partir d'aquests objectius, es fixen les següents 7 línies estratègiques, sobre les quals assenten les línies d'actuació i les accions generals.

1. Governança
2. Transparència en la gestió i la rendició de comptes
3. Sostenibilitat econòmica: fomentar l'autofinançament d'aquestes activitats, la competitivitat en l'oferta de serveis i la creació i el desenvolupament empresarial i d'ocupació
4. Sostenibilitat ambiental, mitigació i adaptació al canvi climàtic: necessitat de noves mesures mediambientals proactives i de mesures de mitigació i adaptació del sistema al canvi climàtic
5. Interconnectivitat portuària: Gestió integrada dels ports per optimitzar recursos
6. Sinergia port-territori
7. Innovació, per tal de ser competitius

Per concretar l'estratègia 3 Sostenibilitat econòmica, una de les accions que es proposa és precisament dotar les instal·lacions portuàries de plans d'ordenació urbanística que ordeni els espais i els usos portuaris.

Pel que fa a les estratègies i les línies d'actuació per sector portuari s'estableixen les següents accions:

SECTOR NÀUTIC/ESPORTIU	
LÍNIES D'ACTUACIÓ	ACCIONS
Promocionar els esports nàutics.	○ Potenciar la nàutica esportiva, les escoles de vela i els centres d'oci nàutic. ○ Reforçar la vinculació dels ports esportius amb la destinació turística per potenciar el seu paper com a actiu. ○ Organitzar esdeveniments esportius de rellevància. ○ Integrar la formació nàutica a les escoles. ○ Integrar centres de formació nàutica als ports.
Arribar a un públic més ampli.	○ Diversificar l'oferta de serveis (lloguer, xàrter, etc.) i l'especialització. ○ Avaluar la possibilitat d'impulsar usos residencials temporals vinculats als usos nàutics i marítims. ○ Adaptar els serveis les infraestructures a les necessitats de les persones usuàries.
Donar resposta a la demanda de grans eslores.	○ Oferir serveis de qualitat que s'adaptin a les seves necessitats.
Categorització dels ports.	○ Establir els criteris per categoritzar els ports esportius.
Establir mesures i condicions de seguretat.	○ Implantar les infraestructures i els sistemes necessaris per donar compliment als codis internacionals de seguretat i que comportin un distintiu.

Taula 17. Línies d'actuació i accions en el sector nàutic/esportiu.

SECTOR PESQUER	
LÍNIES D'ACTUACIÓ	ACCIONS
Explorar fórmules de valor afegit.	○ Reforçar la marca «peix de llotja». ○ Potenciar activitats complementàries com la pesca turística.
Foment de polítiques de reducció de costos del sector.	○ Foment del canvi energètic. ○ Gestió eficient de recursos. ○ Fomentar sinergies amb altres sectors.
Gestionar de forma eficient els residus pesquers.	○ Aplicar models de valorització de residus i d'economia circular.
Optimització de la distribució de les activitats pesqueres.	○ Definir els criteris per catalogar una dàrsena com a pesquera.
Establir mesures i condicions de seguretat.	○ Implantar les infraestructures i els sistemes necessaris per donar compliment als codis internacionals de seguretat i que comportin un distintiu.

Taula 18. Línies d'actuació i accions en el sector pesquer.

SECTOR TURÍSTIC I DE CREUERS	
LÍNIES D'ACTUACIÓ	ACCIONS
Fomentar la col·laboració entre el port i la destinació turística.	○ Desenvolupar sinergies amb les activitats portuàries i les del territori. ○ Promocionar els ports de la Generalitat com a mercat complementari a les grans destinacions.
Establir mesures i condicions de seguretat.	○ Implantar les infraestructures i els sistemes necessaris per donar compliment als codis internacionals de seguretat i que comportin un distintiu.
Garantir una oferta equilibrada i diversificada d'usos terciaris als ports.	○ Establir els criteris per garantir un desenvolupament sostenible i ordenat d'usos terciaris.
Promoure mesures d'estalvi energètic.	○ Facilitar l'alimentació elèctrica directa als creuers.

Taula 19. Línies d'actuació i accions en el sector turístic i de creuers.

SECTOR COMERCIAL	
LÍNIES D'ACTUACIÓ	ACCIONS
Incrementar l'activitat en el sector.	○ Millorar la connectivitat i l'accessibilitat als grans nuclis logístics. ○ Fer una anàlisi actualitzada de les possibilitats de cabotatge (ro-ro) entre ports. ○ Possibilitar sinergies entre els ports i els serveis portuaris (remolc, amarratge, practicatge, etc.).
Millorar l'operativitat comercial.	○ Optimitzar l'explotació de les superfícies disponibles.
Promoure mesures d'estalvi energètic.	○ Facilitar l'alimentació elèctrica directa als vaixells comercials.
Establir mesures i condicions de seguretat.	○ Implantar les infraestructures i els sistemes necessaris per donar compliment als codis internacionals de seguretat i que comportin un distintiu.

Taula 20. Línies d'actuació i accions en el sector comercial.

En el capítol 8 del Pla s'estableixen els Criteris de sostenibilitat portuària que qualsevol proposta futura ha de garantir per assegurar la seva viabilitat. Aquests criteris són d'aplicació en l'àmbit dels plans directors urbanístics portuaris i cal tenir-los en compte a l'hora d'avaluar la idoneïtat de seva proposta. Són un conjunt de 78 criteris distribuïts en quatre grans blocs: tècnics, ambientals, socials i econòmics, què es recullen a continuació:

OBJECTIUS		CRITERIS
TÈCNICS	VIABILITAT FÍSICA I MATERIAL DE L'ACTUACIÓ	
	COMPATIBILITAT NORMATIVA	Adequació a normativa portuària/sectorial i planificació portuària i territorial
	OPERATIVITAT	
	CUMA MARÍTIM	Agitació i ultrapassament en règim extrem i mig. Maximitzar nivell d'operativitat i garantir seguretat de la instal·lació
	MANIOBRABILITAT	Avaluació maniobrabilitat d'acord amb l'embarcació tipus
	ABAUSSAMENT	Preveure el correcte abalissament d'acord amb normativa vigent
	DINÀMICA LITORAL	Avaluar impacte sobre dinàmica sedimentària litoral i mesures per la seva minimització
	INTEGRACIÓ	
	INTEGRACIÓ AMB EL MUNICIPI	Estudi de possibles afectacions de l'activitat al seu entorn i mesures per la seva minimització
	OBERTURA D'ESPais PORTUARIS	Promoure creació d'espais públic de lliure accés sense barreres físiques compatible amb l'activitat portuària i seguretat
	MOBILITAT	
	ESTUDI DE MOBILITAT	Estudi de mobilitat generada. Garantir sostenibilitat del model, pacificació del trànsit i evitar conflictes amb d'altres activitats portuàries
	PERSONES MOBILITAT REDUÏDA	Garantir accés PMR
	APARCAMENTS	Dotació de places d'aparcament necessàries per a l'activitat
	MANTENIMENT	
	PLA DE MANTENIMENT	Disposar de pla de manteniment de les instal·lacions durant el termini de tota l'activitat
	MITJANS	Humans i materials previstos per implantar i desenvolupar el pla de manteniment
	AUDITORIES	Preveure auditories tècniques cada quatre anys
	SEGURETAT	
	AUTOPROTECCIÓ /EMERGÈNCIA	Disposar de plans d'autoprotecció/emergència integrats en el pla d'autoprotecció del port
	MITJANS	Humans i materials previstos per implantar i desenvolupar el pla d'autoprotecció/emergència
	FORMACIÓ	Establir els mecanismes necessaris per a la formació i informació dels treballadors i usuaris de la instal·lació en general
	RECURS ENERGÈTIC PERSONAL	
	EQUIP DE TREBALL	Garantir la disponibilitat de les necessitats energètiques
	EQUIP DE TREBALL	Descriure equip de treball identificant funcions, formació i responsabilitats. Es potenciarà la disponibilitat de personal amb qualificació professional com a fortalesa del model portuari i garantia de qualitat
	GESTIÓ AMBIENTAL	
	OPTIMITZACIÓ OCUPACIÓ SOL	
	IMPLANTACIÓ ACTIVITAT	Disposar d'un sistema de gestió ambiental certificat
	AMPLIACIONS DOMINI	Minimització i optimització del consum de sol
	FASE D'OBRES	Justificació prèvia d'impossibilitat en recinte portuari existent i inviabilitat d'alternatives de reordenació.
	MINIMITZACIÓ AFECTACIÓ LITORAL	En cas d'execució d'obres també s'aplicarà el criteri de minimització d'ocupació de sol
	COMPATIBILITAT CONSERVACIÓ I PROTECCIÓ HÀBITATS/ESPÈCIES	
	OPERACIONS DRAGAT	Incorporar directrius i instruccions tècniques vigents de gestió del material dragat
	OPERACIONS DRAGAT	Seràn d'aplicació les directrius i instruccions tècniques per a prevenció i mitigació d'efectes negatius sobre hàbitats i espècies
	ESTUDI AFECTACIONS	En masses d'aigua costaneres amb indicadors de fitoplacton alterats es prioritzaran les actuacions de dragat fora de la tardor i primavera
	MINIMITZACIÓ AFECTACIÓ HERBASSARS MARINS	En actuacions que puguin afectar a hàbitats d'interès o espècies protegides, s'haurà de realitzar estudi de detall amb mesures de protecció i programa de compensació d'impactes
	EVITAR AFECTACIÓ VALORS D'ESPais PROTEGITS	Mateixos criteris que per a protecció d'hàbitats i espècies protegides
	EVITAR AFECTACIÓ VALORS D'ESPais PROTEGITS	Requeriment al gestor de l'espai protegit la identificació d'aspectes rellevants i mesures a adoptar per a la preservació de l'espai. Només si es troba a menys de 1 km

AMBIENTALS	MANTENIR CONNECTORS ECOLÒGICS	Estudiar si existeix potencial impacte i, en cas d'existir, establir mesures per minimitzar-ho
	VULNERABILITAT RISCOS NATURALS/TÈCNOLOGICS	
	IDENTIFICAT A L'EAE DEL PLA DE PORTS	En les instal·lacions on l'EAE del Pla de Ports ha identificat afectació de riscos naturals/tècnològics, s'hauran d'avaluar els factor risc associat als nous usos i establir mesures per evitar l'increment de vulnerabilitat
	SISTEMA GENERAL PORTUARI	Garantir el compliment dels criteris establerts per la normativa de Protecció Civil
	EVITAR CONTAMINACIÓ MARINA	
	CONTROLS AIGÜES	S'hauran de preveure controls pertinent d'acord amb la xarxa d'indicadors establerta en les aigües de les dàrsenes
	ABOCAMENT	Establir mecanismes per evitar abocaments directes.
	AIGÜES RESIDUALS	S'implantaran les instal·lacions sanitàries necessàries per evitar qualsevol risc de mala praxi
	RENOVACIÓ D'AIGÜES	Sistemes de renovació d'aigües de les instal·lacions que presentin qualitat de l'aigua notablement alterada
	PIM	Es disposaran de Plan Interiors Marítims
	GESTIÓ DE L'AIGUA	
	CONSUM	Preveure mesures per a la minimització del consum d'aigua
	NOVES FONTS	Estudi de la viabilitat per a l'aprofitament de noves fonts del recurs en funció dels usos previstos
	MESURES D'ESTALVI	Impulsar mesures d'estalvi que es determinin
	XARXES D'AIGUA	Preveure mesures de control d'eficiència de les xarxes de distribució
	GARANTIR RECURSOS ABASTAMENT I SANEJAMENT	
	DISPONIBILITAT DEL RECURS	Disposar d'una avaluació de la capacitat d'abastament de les xarxes de les que es depengui
	EVITAR CONTAMINACIÓ	Preveure mesures per a evitar contaminació de sol i aigües subterrànies
	QUALITAT DE L'AIRE	
	CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	Preveure mesures de minimització i compliment de la normativa vigent
	PLANIFICACIÓ PORTUÀRIA	Incloure a nivell de planificació portuària de la instal·lació la
	CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I LLUMÍNICA	
	SENSIBILITAT ACÚSTICA	Garantir els valors límit d'emissió de les zones de sensibilitat i aportar estudi acústic en cas necessari
	PLANIFICACIÓ PORTUÀRIA	Incloure a nivell de planificació portuària de la instal·lació la
	IL·LUMINACIÓ NOCTURNA	Haurà de conjugar el compliment de la normativa en quant a seguretat portuària amb la preservació de la qualitat del medi
	INTRUSIÓ LLUMÍNICA	Controlar i limitar la intrusió lumínica en aquests ports que limiten amb un espai natural protegit (12 ports)
	PREVENCIÓ I GESTIÓ DE RESIDUS	
	MINIMITZACIÓ DE GENERACIÓ	Mesures per minimitzar la generació de residus i foment de la reutilització i el reciclatge
	PLANIFICACIÓ PORTUÀRIA	Incloure a nivell de planificació portuària una estimació dels volums i tipus de residus generats i preveure sistemes de gestió i prevenció i de foment del reciclatge i la reutilització
	PRESERVAR VALOR PATRIMONIAL, CULTURAL I SOCIAL	
	NOVES ACTIVITATS	Es vetllarà per la no afectació als elements de valor patrimonial, social i
	PLANIFICACIÓ PORTUÀRIA	Incloure a nivell de planificació portuària mesures de prevenció i integració dels valors patrimonial, cultural i social
	ACTUACIONS SUBAQUÀTIQUES	En actuacions que puguin afectar a jaciments subaquàtics identificats es realitzaran els preceptius estudis i seguiments, requerint-se informe favorable del Departament competent en matèria de cultura.
	INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA	
	PLANIFICACIÓ PORTUÀRIA	Incorporar un estudi d'impacte i integració paisatgística
	NOVES INFRAESTRUCTURES	Les actuacions que suposin la creació de noves infraestructures de gran volum o noves edificacions requeriran un estudi detallat d'impacte i integració paisatgística
	ALÇADES	A nivell general els edificis de serveis tindran la mínima alçada requerida compatible amb la seva funcionalitat. S'evitarà l'ús de materials altament reflectants.
	GUIA DE DIRECTRIUS	En el moment en el que es disposi la guia de directrius i criteris d'integració seran incorporades les seves determinacions als diferents plecs.
	EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I REDUCCIÓ EMISSIONS	
	INVENTARI D'EMISSIONS	Caldrà reportar les dades necessàries per a l'inventari d'emissions anual de la instal·lació d'acord amb la metodologia establerta a l'IRE inicial del sistema portuari
	ESTRATÈGIA DE MITIGACIÓ	Implantar mesures de reducció d'emissions que es derivin de la Estratègia de mitigació d'emissions del sistema portuari i alinear-se amb aquesta
	DIVERSIFICACIÓ ENRGÈTICA / RENOVABLES	Mesures de promoció i implantació d'energies renovables i de baix
	ADAPTACIÓ CANVI CLIMÀTIC	
	MONITORATGE	S'haurà de garantir el sistema de monitoratge de dades climàtiques i batimètriques i la transmissió de les dades
	MESURES D'ADAPTACIÓ	En base al resultat del monitoratge, caldrà realitzar una avaluació de la vulnerabilitat i preveure les mesures d'adaptació necessàries
	MOBILITAT SOSTENIBLE	Implantar les mesures que es derivin de la Estratègia portuària per a una mobilitat sostenible i alineades amb aquesta.

S O C I A L S	VINCULACIÓ AMB EL TERRITORI	
	OBERTURA A L'ENTORN	Potenciar espais atractius oberts a la ciutadania, incrementar l'interès de la ciutadania en les activitats portuàries (difondre cultura portuària), generar atracció cap a les activitats portuàries....
	GENERACIÓ DE SINERGIES	Participació en projectes promoguts per administracions locals, societat civil i/o sector productiu del territori
	ORGANITZACIÓ EVENTS	Promoure activitats i/o events tals com : visites, jornades portes obertes, events esportius i culturals,etc...
	MERCAT LABORAL	
	IMPACTE OCUPACIONAL	Llocs de treball generats de forma directa (àmbit local i extern), nivells de qualificació , economies d'escala,
	RESPONSABILITAT SOCIAL	Programes de reinserció, d'ocupació juvenil, de formació de personal portuari, plans d'igualtat, contractació de persones en risc d'exclusió social,etc....
	AMPLIACIÓ BASE USUARIS	
	PROMOCIÓ D'ACTIVITATS NÀUTIQUES	Activitats i serveis adreçades a ampliar la futura base d'usuaris de les instal·lacions
	DIVERSIFICACIÓ DE SERVEIS	Promoció de serveis adequats a tots els perfils d'usuaris per donar resposta a les noves demandes
E C O N Ò M I C S	VIABILITAT ECONÒMICA	
	PLA ECONÒMIC FINANCER DE L'ACTIVITAT	Identificació de necessitats d'inversió, fonts de finançament (propri i alié a curt i llarg termini),previsió d'ingressos i despeses (inclosos taxes i cànon), fons de reposició, comptes de resultats i tresoreria, balanços, indicadors financers (VAN , TIR, pay back...)
	DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC	
	SINERGIES AMB TEIXIT ECONÒMIC LOCAL	Vies de col·laboració amb teixit econòmic del territori. Reforç del vincle dels ports amb l'entorn actuant com a generadors d'activitat territorial
	ORIENTACIÓ A LA DEMANDA	Orientar oferta a la demanda existent, proposant nous productes i serveis que generin valor per a la instal·lació i el territori
	POTENCIAR TURISME	Propostes de serveis i promoció adreçades a potenciar l'atractiu turístic de certes activitats portuàries (p.e. Nàutica esportiva)
	POTENCIAR PESCA	Iniciatives per a posar en valor l'art pesquer i el seu producte, així com activitats lúdiques vinculades a l'activitat pesquera
	MILLORA EN LA GESTIÓ	
	INDICADORS DE GESTIÓ	Disponibilitat de sistema de KPI's per tal de monitoritzar i avaluar la gestió
	TRANSPARÈNCIA	Compliment d'obligacions i millores previstes en matèria de transparència, bon govern i accés a la informació.
	SISTEMA DE GESTIÓ	Es disposarà d'un sistema propi de gestió certificat als efectes de garantir la qualitat del sistema
	GESTIÓ INTEGRADA	Atesa la previsió de desenvolupar una plataforma de gestió integrada del sistema portuari,els ports hauran de disposar dels equips i dispositius per integrar-s'hi i facilitar-ne la informació requerida

Taula de criteris

Font: Pla de Ports de Catalunya Horitzó 2030. Annex 6

Dels 45 ports sobre els quals la Generalitat exerceix competències exclusives, 2 són industrials, 22 són esportius i 21 són mixtos (destinats a activitats comercials, pesqueres o esportives). El Port de Palamós és dels pocs ports mixtos que és alhora nàutic, comercial, pesquer i esportiu.



L'annex 1 de la memòria del Pla conté les fitxes dels ports de Catalunya amb una breu caracterització de cada un d'ells. A continuació es recullen les del Port de Palamós i la Marina del Port de Palamós:

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS
Document d'objectius i propòsits generals

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS
Document d'objectius i propòsits generals

75

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS
Document d'objectius i propòsits generals

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS
Document d'objectius i propòsits generals

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PORTUARI DEL PORT DE PALAMÓS
Document d'objectius i propòsits generals

El port de Palamós pot acollir vaixells de fins a 386 m d'eslora i gran calat, i és el port amb més projecció internacional dels inclosos al Pla de Ports. Per qüestions logístiques i operatives, té un topall de gestió aproximat de 2.500 passatgers per vaixell, i es preveu que tingui un creixement sostingut durant els pròxims anys.

El Pla d'espais d'interès natural

El Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat l'any 1992, és l'instrument de planificació de nivell superior que estructura el sistema d'espais protegits de Catalunya.

L'àmbit d'estudi no està inclòs en espai protegit però Palamós està situat entre dos espais protegits que destaquen per la seva gran dimensió i importància:

- Al nord-est de Palamós hi ha l'àrea del Litoral del Baix Empordà, inclosa al PEIN, format per el Castell-Cap Roig i les Muntanyes de Begur.
- Al nord-oest de Palamós hi ha L'àrea de les Gavarres, que inclou la serra de les Gavarres com a espai de la Xarxa Natura 2000.



PEIN/ Xarxa Natura 2000.

Font: ICGC

1.6. Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana 2020-2040

L'Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana 2020-2040, aprovada per acord de govern GOV/16/2021 de 9 de febrer (DOGC 11/2/2021), estableix com a objectiu principal enfortir el sistema logístic, per contribuir a la internacionalització de l'economia catalana i configurar un sector més eficient, multimodal, compromès amb el territori i la societat. El document ha estat redactat per CIMALSA per encàrrec del Departament de Territori i Sostenibilitat i ha comptat amb la col·laboració activa del Departament d'Empresa i Coneixement, així com amb la participació de professionals i institucions.

La logística és de gran importància estratègica per assegurar l'aprovisionament i distribució de les mercaderies en tot el territori, així com les exportacions i importacions, i té una gran capacitat generadora de riquesa i ocupació. Així, segons dades de l'Observatori de la Logística (elaborat anualment per CIMALSA) el sector:

- Aporta un valor afegit brut (VAB) de 29.900M milions d'euros (13,9% del VAB).
- Genera una ocupació directa de 128.000 persones.
- Disposa de 10 milions de metres quadrats de sòl logístic.
- Gestiona 426 milions de tones de mercaderies, amb 186 de tràfic intern, 88 estatal i 152 mundial.
- Més de 11.000 camions creuen La Jonquera diàriament.

L'anàlisi comparativa amb altres territoris de la Unió Europea mostra que cal una aposta per la planificació activa del transport i la logística i un consens per actuar de manera coordinada sobre les infraestructures, la promoció del sòl, els serveis i el teixit empresarial. Tot això, amb una gestió més integrada de les responsabilitats en matèria de logística, transport, urbanisme o empresa.

Diagnosi

A continuació es mostra una síntesi de les principals idees i conclusions de la primera fase d'anàlisi i diagnòstic en relació al paper dels ports en l'Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana 2020-2040:

Catalunya disposa de dos ports comercials, Barcelona i Tarragona, líders en el context estatal, mediterrani i europeu, els quals es veuen complementats per una completa xarxa de terminals ferroviàries de càrrega, desenvolupaments logístics i fins i tot terminals de càrrega aèria en el seu entorn més immediat, fet que els dota d'una gran competitivitat per atreure la implantació d'empreses multinacionals amb vocació de servir el sud d'Europa i la Mediterrània des dels seus voltants.

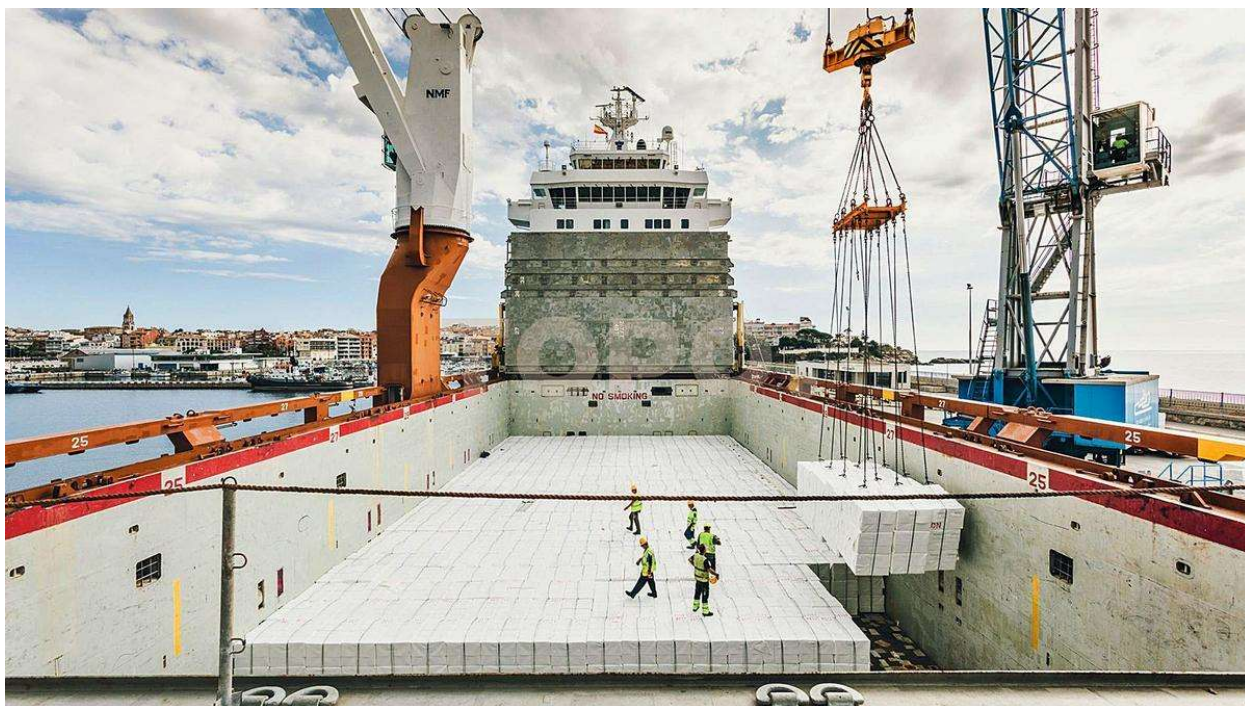


Ports comercials de l'Estat i de la Generalitat.

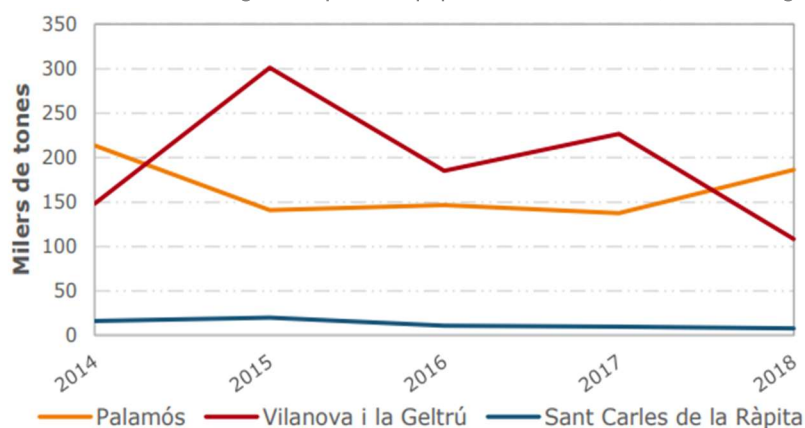
Font: Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana 2020-2040

Ports de la Generalitat es una empresa del sector públic del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. La seva funció és administrar i gestionar els ports pesquers, esportius i de càrrega concessionats directament pel Govern. En total són 26 instal·lacions, de les quals 4 disposen d'activitat comercial (de càrrega):

- Palamós: es troba proper a la terminal logística de la Selva.
- Vilanova i la Geltrú: situat entre els dos principals ports de la comunitat, el de Barcelona i Tarragona. Està ben connectat amb la CIM Vallès i futura Logis del Penedès.
- Sant Carles de la Ràpita: proper a la CIM el Camp i la Logis Ebre.
- Alcanar: es troba a 10 km del port de Sant Carles de la Ràpita; la seva activitat va molt lligada a l'empresa Cemex. El port d'Alcanar és el que gestiona més volum de càrrega dins dels ports de la Generalitat; no obstant, en els darrers anys ha experimentat una notable baixada.



Un vaixell carregat amb pasta de paper al Port de Palamós, en una imatge d'arxiu. Font: Ports de la Generalitat



Evolució de la càrrega gestionada als ports de la Generalitat- Font: Anuari estadístic 2018 de Ports de la Generalitat de Catalunya.

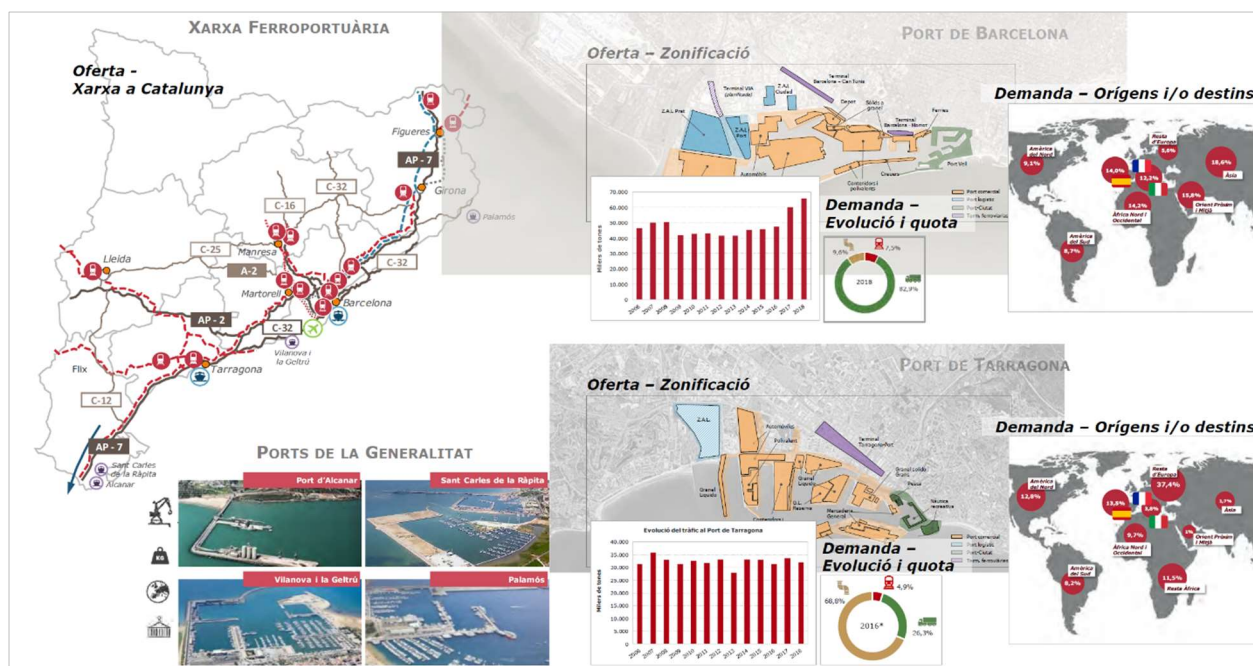
Els ports de Barcelona i Tarragona van moure 100 Mt el 2018 (Bcn 68, Tgn 32); destaquen els tràfics de contenidors, petroquímic i d'automoció; la quota ferroviària és creixent, amb el 4,9% a Tarragona i el 7,5% a Barcelona (15% en el tràfic de contenidors amb perspectiva d'assolir el 28,6% el 2050).

Estratègia

La part d'estratègia del document s'estructura en quatre apartats: definició estratègica, pla d'acció 2021-2025, governança del pla; i àmbits prioritaris d'actuació.

El Pla d'acció 2020-2025 consta de 5 línies estratègiques de treball:

- Coordinació, regulació i promoció del sector.
- Competitivitat del teixit empresarial.
- Agilitat del desenvolupament del sòl logístic i intermodal.
- Funcionalitat de la xarxa d'infraestructures.
- Aposta decidida per la sostenibilitat.



Infraestructures. Ports comercials

Font: Estratègia logística catalana 2020-2040

Aquests 5 eixos es concreten en 19 projectes i 60 mesures específiques prioritzades segons la seva importància. El text estableix un responsable concret, un grup impulsor (obert a noves incorporacions) i un cronograma per a cada projecte, així com uns indicadors de seguiment.

Entre aquestes accions, destaquen: el Pla de reconversió de sòl industrial a logístic; la Consolidació de la tercera corona logística en els Eixos Transversal i de l'Ebre; la Coordinació de nodes logístics, industrials i intermodals al Corredor Catalunya-Aragó-Madrid; la potenciació de la multimodalitat; la Implantació d'apartadors ferroviaris a les vies principals; el Pla de promoció de Lleida com a hub agroalimentari; la Distribució urbana de mercaderies, etc.

Els grups de treball que desenvoluparan els àmbits prioritaris d'actuació a curt i mig termini analitzaran:

- La sostenibilitat, competitivitat, imatge sectorial i impacte de la Covid-19.
- La coordinació públic-privada.
- El sòl logístic intermodal.
- Els corredors logístics multimodals claus.
- La càrrega i logística aeroportuària (amb l'anàlisi de les capacitats de càrrega aèria en els diferents aeroports regionals i l'anàlisi del Màster Plan Immobiliari del Prat).

1.7. Informe CADS 1/2021: Un litoral al límit.

Recomanacions per a una gestió integrada de la costa catalana

El Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS) té com a finalitat assessorar el Govern de Catalunya en relació amb les polítiques i actuacions que tinguin incidència sobre el desenvolupament sostenible; i, en aquest sentit, emet informes a sol·licitud del/la conseller/a del Govern competent en cada matèria. Així, en l'àmbit del Mar i Litoral, el 2021 va emetre l'informe sobre la situació del litoral de Catalunya i establir-hi recomanacions per a una gestió integrada de la costa catalana.

D'acord amb l'informe del CADS la costa catalana - una àmplia façana marítima, amb 70 municipis costaners que abasten el 6,7 % del territori, acullen el 43,3 % de la població del país i concentren una part molt important de la seva activitat econòmica, incloent-hi el turisme- es troba en una situació límit:

- *El nivell del mar a L'Estartit ha pujat pràcticament 10 cm en els darrers 30 anys. A la Mediterrània ho està fent a un ritme de 4 mm/any i a nivell global les projeccions apunten a una pujada de fins a 1 m de cara a finals de segle.*
- *Entre 1995 i 2015 les platges catalanes van perdre anualment uns 0,44 metres transversals, en el 65% del litoral el retrocés és de 1,6m.*
- *Només un 20 % de la costa disposa de suficient espai d'acomodació per continuar enretirant-se davant de la pujada del nivell del mar. Des de 2017 s'està observant una regressió significativa de les platges en alguns sectors del litoral metropolità, amb taxes de regressió mitjana de fins a 9,8 m/any a Badalona i de 7,5 m/any a Montgat.*
- *La previsió més favorable és que l'any 2035 només un 54 % de les platges actuals compleixin les condicions d'amplada necessàries per a proveir serveis de lleure i que un 9 % estiguin completament erosionades.*
- *El 61 % de platges s'han vist afectades per la desaparició de les dunes i el 30 % han vist disminuir els hàbitats dunars durant la segona meitat del segle XX.*
- *Entre els anys 2002 i 2010 es van aportar aproximadament 775.000 m³/any de sorra al litoral català, majoritàriament a les platges de Barcelona. No obstant això, la regeneració de sorra amb mitjans mecànics és insostenible a llarg termini i té uns costos econòmics i ambientals elevats i creixents.*
- *El 81 % de la franja costanera està urbanitzada en els seus primers 100 metres, sense comptar el Cap de Creus ni el Delta de l'Ebre.*
- *Un 70 % de les espècies i un 50 % dels hàbitats dels sistemes litorals i marins inclosos a la Directiva Hàbitats estan en mal estat de conservació i només un 17 % dels hàbitats presenten un estat favorable. Més del 28 % dels 133 hàbitats salins, litorals i marins existents a Catalunya estan amenaçats.*
- *L'elevada congestió, la rigidització artificial del litoral i la retenció de sediment al llarg de les conques hidrogràfiques, en un efecte combinat amb la pujada del nivell del mar i canvi de patrons en l'onatge, esdevenen els principals elements de degradació i pèrdua d'hàbitats, tant en termes de superfície com de qualitat i resiliència.*
- *Catalunya va rebre 19,4 milions de turistes estrangers l'any 2019, un 90 % dels quals van allotjar-se en municipis costaners. El canvi climàtic és un factor molt important a tenir en compte en les perspectives d'evolució del sector. Especialment en el cas del turisme de sol i platja, els estudis indiquen que aquest es veu molt condicionat tant per la disponibilitat de platges com per les condicions climàtiques.*
- *Els impactes del canvi climàtic sobre la costa (pujada del nivell del mar, tempestes marines més destructives, pluges amb un règim més torrencial, etc.) afectaran les infraestructures de transport, d'energia, de sanejament, de comunicacions, els ports i les obres de protecció.*
- *Moltes d'aquestes infraestructures es troben en zones inundables o vulnerables al canvi climàtic. Un cas paradigmàtic és la línia ferroviària R1 de Rodalies, per a la qual els estudis indiquen la necessitat de traslladar-la a mig termini a l'interior dels municipis.*
- *El gener de 2020 el temporal Glòria va causar danys amb un cost estimat de més de 75 milions d'euros només en reparacions de ports, platges i passeigs marítims.*
- *S'observa una regressió de les praderies de posidònia i altres fanerògames, els hàbitats rocosos dominats per macro-algues i el coral-ligen. Les praderies es troben molt fragmentades i fan front a pressions molt fortes com l'emissió de nutrients i de contaminants des del continent, l'artificialització de la costa, la regeneració artificial de platges, l'impacte persistent de l'ús d'alguns sistemes de pesca per arrossegament (activitat no permesa sobre alguers de fanerògames) i la sobre-freqüentació provocada per la nàutica esportiva.*
- *La Mediterrània rep, anualment, més de 200.000 tones de plàstic i la major part dels plàstics trobats en platges corresponen a fragments de residus de consum (ampolles, embolcalls d'aliments i cigarretes). Aquests plàstics i altres contaminants poden incorporar-se a la cadena tròfica, amb un potencial impacte directe per a la salut humana que es continua*

investigant, a més de provocar estrangulaments i morts per ingestió massiva per part dels animals.

A partir del context actual, el CADS formula la següent visió sobre el futur del litoral català:

La visió d'un litoral sostenible implica necessàriament que l'acció humana estigui circumscrita a la seva capacitat de càrrega, tenint en compte els escenaris de canvi climàtic i considerant les múltiples influències i interaccions ecològiques, socials i econòmiques amb altres territoris.

Circumscriure l'activitat humana als límits del litoral implicarà nous models de desenvolupament econòmic que permetin la substitució d'aquelles activitats motrius de la degradació actual vers el nou paradigma i amb solucions que es basin en potenciar la natura.

Aquest acomodament social i econòmic a la capacitat de càrrega també ha d'anar de la mà d'un procés ambiciós de restauració, desrigidització i conservació activa, tant de la zona emergida com de la submergida.

Atesa la complexitat del sistema sòcio-ecològic, la transformació del litoral s'ha de dur a terme sota els principis de la gestió adaptativa, especialment en aquells espais on les dinàmiques i impactes són menys coneguts.

Per a aquesta gestió, és fonamental la participació activa dels múltiples agents del litoral, fet que requereix aprofundir tant en la recerca com en la divulgació. Per últim, una transició justa ha d'implicar la distribució equitativa dels costos de transformació i de manteniment del litoral entre els beneficiaris.

El CADS ha establert un decàleg de directrius per a l'ordenació, la planificació i la gestió del litoral en el marc de la Gestió Integrada de Zones Costaneres (GIZC):

Desenvolupament de nous models de gestió que atenuïn l'impacte humà, redueixin l'exposició al canvi climàtic i millorin la sostenibilitat del litoral:

- 1. Promoció de nous models de desenvolupament econòmic centrats en les persones i en la qualitat dels serveis, defugint la massificació i recuperant espais degradats.*
- 2. Ampliació de l'escala territorial de les actuacions de gestió del litoral, abastant l'àmbit de la conca hidrogràfica i la zona marina d'influència.*
- 3. Acceleració del procés d'adaptació climàtica, repensant la costa per a fer-la més resilient als seus impactes (especialment, la pujada del nivell del mar i la intensificació de la freqüència i magnitud dels temporals).*

Preservar i restituir la dinàmica ecosistèmica i promoure les solucions basades en la natura:

- 4. Conservació de la biodiversitat i recuperació de part de la biodiversitat perduda mitjançant la restauració a gran escala dels ecosistemes litorals i els espais d'alt valor sòcio-ecològic, incloent la restauració del flux d'aigua i sediment dels rius i rieres cap a la costa.*
- 5. Desrigidització i desurbanització de les zones litorals més antropitzades i exposades als riscos climàtics o més properes a espais naturals, per recuperar la dinàmica dels ecosistemes litorals en la mesura que es pugui, prioritzant les solucions basades en la natura.*
- 6. Avanç en la gestió ecosistèmica dels espais i recursos marins, augmentant la superfície de les reserves marines, regulant les activitats de lleure i fent més sostenibles la pesca i l'aqüicultura.*

Transformació de la governança incorporant al conjunt de la societat i amb el millor coneixement científic disponible:

- 7. Aprofundiment en el coneixement i la recerca per definir trajectòries d'adaptació.*
- 8. Divulgació del coneixement per a una societat participativa i informada.*
- 9. Consolidació de la cogovernança com a mecanisme de decisió i gestió i promoció d'aliances público-privades.*
- 10. Contribució a una distribució de costos eficient i justa entre els diversos agents del litoral.*

10 propostes per a la sostenibilitat de la costa catalana:

L'aprovació de la Llei 8/2020 de protecció i ordenació del litoral és una oportunitat per a canviar significativament la gestió de la costa catalana. Ho han de ser, també, la creació del Conservatori del Litoral -un mandat de l'esmentada llei- l'aprovació del PDU de revisió dels sòls no sostenibles del litoral gironí i l'impuls dels processos d'elaboració del Pla de revisió de sòls no sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar i del Pla de protecció i ordenació del litoral.

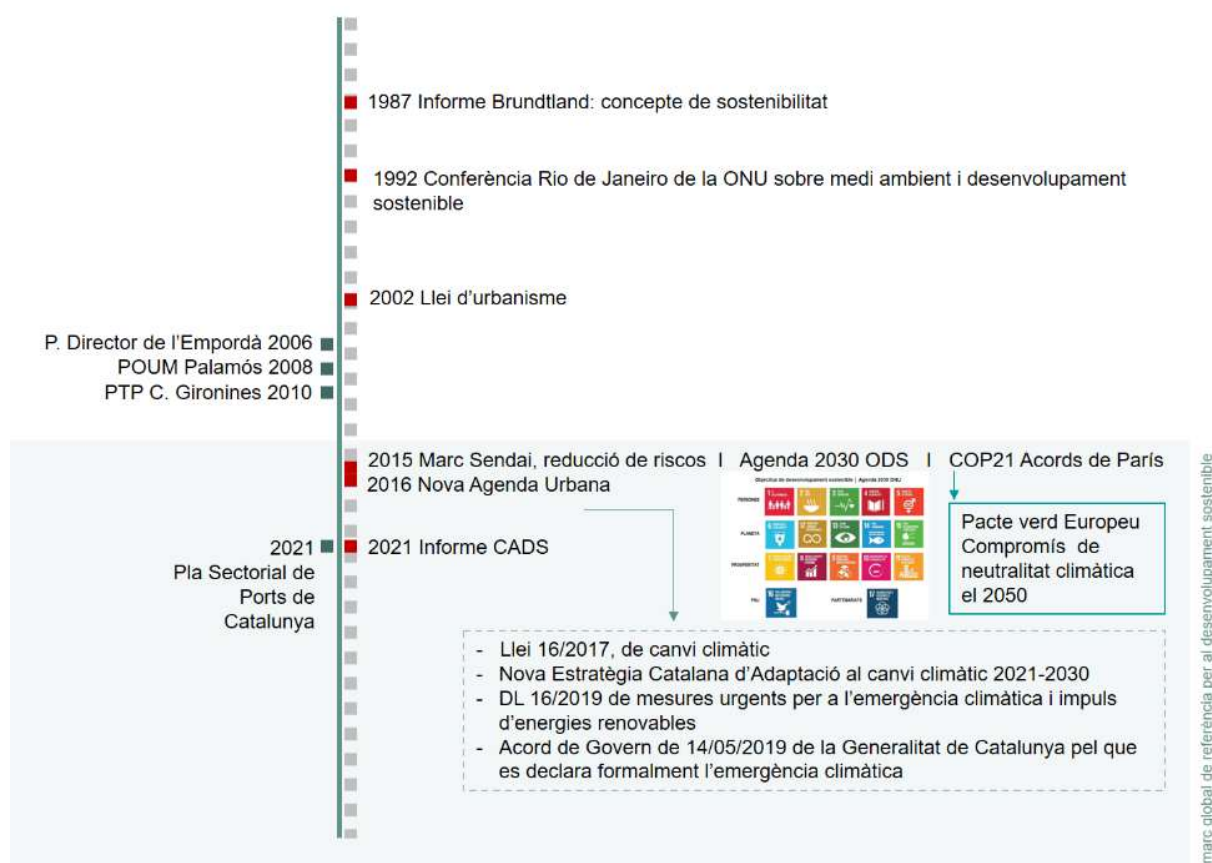
Anant més enllà, el CADS fa 10 propostes per avançar cap a la sostenibilitat del litoral, que podrien constituir els fonaments d'un gran pacte on es fixés les prioritats per a protegir la costa i la mar, promoure la seva adaptació al canvi climàtic i impulsant l'economia blava. Les propostes són les següents:

- 1) *Crear i potenciar el Conservatori del Litoral, com a òrgan amb funcions de planificació i gestió del litoral i dotant-lo de competències i recursos per a **realitzar actuacions de restauració i desrigidització de la costa.***
- 2) *Dissenyar i implementar un pla estratègic i un **pla d'acció per a la desrigidització, restauració i conservació de la costa.***
- 3) *Dissenyar i desenvolupar el Pla de turisme, que contempli actuacions per augmentar la resiliència del sector turístic a la costa i impulsi la reestructuració de l'activitat turística tenint en compte la capacitat de càrrega del territori, la necessitat de fomentar la desestacionalització, promoure el treball de qualitat i tendir a la sostenibilitat ambiental.*
- 4) *Impulsar un Pla de **transformació i rehabilitació de l'hàbitat urbà litoral, que imbriqui l'espai urbanitzat amb els espais naturals o semi-naturals per a millorar el paisatge i el benestar dels ciutadans, així com la connectivitat ecològica i la provisió de serveis ecosistèmics claus per a la població, tot millorant la capacitat d'adaptació al canvi climàtic.***
- 5) *Elaborar un Programa d'actuacions urgents d'adaptació al canvi climàtic en infraestructures de mobilitat, hidràuliques i de protecció així com en l'habitatge.*
- 6) *Restituir la dinàmica hidromorfològica de la xarxa hidrogràfica i del litoral.*
- 7) *Aprofundir i ampliar els instruments de conservació, restauració i gestió ecosistèmica en els sistemes litorals marins, que garanteixin el manteniment i recuperació de la biodiversitat i tendeixin cap a la sostenibilitat de l'explotació pesquera i els altres usos de l'economia blava, fomentant els mecanismes de cogovernança.*
- 8) *Desenvolupar els instruments legislatius i operatius necessaris per implantar un model d'economia circular i de gestió de residus que redueixi la càrrega de plàstics i altres residus i contaminants que arriben a la mar.*
- 9) *Introduir nous instruments legals de fiscalitat ambiental en les activitats i la propietat privada que cobreixin els múltiples usuaris i usos del litoral i que facin efectiu el principi de "qui contamina paga".*
- 10) *Desenvolupar una estratègia coordinada i un programa de vigilància i monitoratge del sistema litoral que garanteixi el seguiment del seu estat i dinàmica, que tingui en compte les sèries prèvies existents, i permeti l'elaboració de models robustos de predicció i d'anàlisi de riscos per facilitar una gestió adaptativa efectiva.*

1.8. Marc internacional per al desenvolupament sostenible

L'agenda 2030 i les agendes globals

Pel que fa al marc global de desenvolupament sostenible s'ha de tenir en compte que - tant a nivell internacional com a nivell de la Unió Europea- el concepte de sostenibilitat s'ha ampliat i treballat des de diferents dimensions durant les dues últimes dècades. Paral·lelament amb el tema del Canvi Climàtic, s'ha establert un nou marc conceptual de desenvolupament sostenible què ha tingut efectes sobre la legislació, a nivell estatal i autonòmic, tant pels canvis normatius introduïts com pel desenvolupament de nous instruments reguladors. Aquest nou marc s'ha definit amb posterioritat a l'aprovació del POUM del Palamós, per això aquest PDUP el tindrà en compte tant a través de l'aplicació de la nova legislació com també alineant-se amb els objectius de desenvolupament sostenible (que constitueixen el nou marc conceptual), recollits en l'Agenda 2030.



Esquema del marc normatiu i marc global de desenvolupament sostenible per la planificació urbanística del Port de Palamós.

Font: Elaboració pròpia.

Un dels principals resultats de la Conferència de Rio +20 va ser l'acord de desenvolupar un conjunt d'objectius de desenvolupament sostenible (ODS) en els quals es basa l'Agenda 2030 de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides.

El 25 de setembre de 2015 va ser aprovada per l'Assemblea General de Nacions Unides l'Agenda 2030 de Desenvolupament Sostenible, amb els objectius d'acabar amb la pobresa, lluitar contra la desigualtat i la injustícia, i posar fre al canvi climàtic, entre altres. Aquesta agenda marcarà l'acció global per al desenvolupament fins a l'any 2030 i, conjuntament amb la resta d'agendes globals, configura un full de ruta d'actuació connectat entre si per a assolir un objectiu comú: el desenvolupament mundial sostenible.

L'Agenda 2030 és una agenda integral i multidimensional —referida a les tres dimensions del desenvolupament sostenible (l'econòmica, la social i l'ambiental)— i d'aplicació universal, i es desplega mitjançant un sistema de 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i 169 metes específiques, a través dels quals es proposa abordar els grans reptes globals, des de la lluita contra la pobresa o el canvi climàtic fins a l'educació, la salut, la igualtat de gènere, la pau o les ciutats sostenibles. Cada ODS inclou diferents metes (en total 169) que contribueixen al compliment de l'objectiu.

Els 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)

ODS 1: Posar fi a la pobresa en totes les seves formes a tot el món.

ODS 2: Posar fi a la fam, aconseguir la seguretat alimentària i la millora de la nutrició i promoure l'agricultura sostenible.

ODS 3: Garantir una vida sana i promoure el benestar per a tothom en totes les edats.

ODS 4: Garantir una educació inclusiva i de qualitat per a tothom i promoure l'aprenentatge al llarg de la vida.

ODS 5: Aconseguir la igualtat entre els gèneres i apoderar totes les dones i les nenes.

ODS 6: Garantir la disponibilitat d'aigua i el sanejament per a tothom.

ODS 7: Garantir l'accés a una energia assequible, segura, sostenible i moderna per a tothom.

ODS 8: Fomentar el creixement econòmic i l'ocupació inclusius i sostenibles, i el treball decent per a tothom

ODS 9: Construir infraestructures resilients, promoure la industrialització sostenible i fomentar la innovació.

ODS 10: Reduir la desigualtat dins i entre els països.

ODS 11: Fer les ciutats inclusives, segures, resilients i sostenibles.

ODS 12: Garantir models de consum i producció sostenibles.

ODS 13: Prendre mesures urgents per combatre el canvi climàtic i els seus efectes.

ODS 14: Conservar i utilitzar de forma sostenible els oceans, els mars i els recursos marins

ODS 15: Promoure l'ús sostenible dels ecosistemes terrestres, lluitar contra la desertificació, aturar i revertir la degradació del sòl i la pèrdua de biodiversitat.

ODS 16: Promoure societats justes, pacífiques i inclusives.

ODS 17: Revitalitzar l'Aliança Mundial per al Desenvolupament Sostenible.



El 25 de setembre de 2019, a través de l' ACORD GOV/132/2019, el Govern de Catalunya va aprovar el Pla Nacional per a la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya per donar compliment al mandat del Pla de Govern per a l'XI legislatura, (aprobat el mes d'abril del 2016), on es comprometia a elaborar un Pla Nacional d'Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) per assegurar la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya. Un compromís per assumir la crida de l'Assemblea General de les Nacions Unides a desenvolupar respostes Nacionals ambiciosos per implementar l'Agenda 2030.

El Pla nacional per a l'Agenda 2030 s'ha elaborat amb la participació dels 13 departaments de la Generalitat. Inclou 696 compromisos únics que es converteixen en 920 perquè alguns d'ells estan inclosos a diversos ODS o a més d'una fita del mateix ODS, reflectint la transversalitat de l'Agenda 2030 de Nacions Unides i del pla.

El Pla està concebut com a instrument per garantir la coherència de les polítiques per al desenvolupament sostenible. Vincula les fites de l'Agenda 2030 de Nacions Unides amb la planificació i la normativa vigent, el Pla de Govern i els plans departamentals.

Marc d'Acció de Sendai

El Marc de Sendai per a la Reducció del Risc de Desastres 2015-2030 va ser adoptat a la ciutat japonesa de Sendai el 18 de març de 2015, durant la Conferència Mundial de Nacions Unides. Amb aquest nou marc es posa l'èmfasi en la gestió del risc de desastres, s'amplia l'atenció als riscos ambientals, humans, tecnològics i biològics, i es posa en relleu la necessitat de l'enfortiment de la governança multinivell en aquesta matèria, implicant no solament els Estats sinó tots els nivells de govern i la societat en general, i apostant per reforçar la coherència entre les agendes globals.

El Marc de Sendai expressa la necessitat de comprendre el risc de desastres (exposició, vulnerabilitat i característiques de les amenaces, risc de desastres), de mobilitzar recursos per impedir nous riscos, i de cooperar internacionalment. La reducció del risc és una inversió rentable en la prevenció de futures pèrdues.

El Marc de Sendai per a la reducció del risc de desastres té definits 7 objectius:

1. Reduir la mortalitat en els desastres
2. Reduir el numero de persones afectades
3. Reduir el cost directe de les pèrdues econòmiques
4. Reduir el dany causat per infraestructures crítiques
5. Augmentar el número de països amb estratègies per reduir el risc
6. Augmentar i millorar la cooperació internacional
7. Augmentar la disponibilitat de sistemes d'alerta precoç

En definitiva, es vol reduir el risc de desastre i de pèrdues ocasionades pels desastres (tant en vides, mitjans de subsistència, salut, bens econòmics, físics, socials, culturals, ambientals de les persones, empreses, comunitats i països).

Agenda verda: El Pacte Verd Europeu (European Green Deal)

El canvi climàtic i la degradació ambiental són una amenaça existencial per a Europa i el món. Per superar aquests reptes, el Pacte Verd Europeu transformarà la UE en una economia moderna, eficient en recursos i competitiva.

El Pacte Verd Europeu té com a objectiu fer d'Europa un àmbit neutral climàticament l'any 2050. En aquest sentit, la Comissió Europea va adoptar un conjunt de propostes per adaptar les polítiques climàtiques, energètiques, de transport i fiscals de la UE per reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle en almenys un 55% l'any 2030, en comparació amb els nivells de 1990. Per fer que aquest objectiu sigui jurídicament vinculant, la Comissió va proposar la Llei Europea del Clima.

El Pacte Verd Europeu tracta de millorar el benestar de les persones mitjançant un full de ruta per tal que Europa sigui climàticament neutra d'aquí al 2050. Així, la Comissió Europea va presentar la proposta del Pacte Verd Europeu que ha de permetre a la ciutadania i empreses europees beneficiar-se d'una transició verda sostenible. Aquest objectiu abasta tots els sectors de l'economia, especialment el transport, l'energia, l'agricultura, els edificis i les indústries, així com la siderúrgia, el ciment, les TIC, els tèxtils i els productes químics.

La Comissió Europea planteja un seguit d'accions en aquest sentit:

- Clima: Per tal de poder assolir l'objectiu de ser climàticament neutra al 2050, la Comissió Europea proposarà una Disposició normativa sobre el Clima per a convertir aquest compromís polític en una obligació legal i en un detonant per a la inversió.
- Energia: descarbonitzar el sector de l'energia.
- Edificis: renovar els edificis per ajudar les persones a reduir l'ús d'energia i reduir les seves factures.
- Indústria: donar suport a una indústria innovadora per a ser líders globals en economia verda.
- Mobilitat: introduir formes de transport públic i privat més netes, saludables i barates.

L'Agenda Verda de Catalunya pren com a model el plantejament de la Unió Europea en el seu Pacte Verd: una recuperació econòmica verda. És la principal estratègia de creixement econòmic sostenible del país fins l'any 2030. Es basa en l'ús eficient dels recursos, la modernització dels sectors productius, la protecció de la natura i l'augment de l'ambició climàtica. La seva finalitat és aconseguir una societat més sostenible, pròspera, resiliència i equitativa a través de diverses actuacions circumscrites en aquests quatre motors:

- Regulació intel·ligent: impulsant mesures legislatives que agilitzin les tramitacions administratives vinculades a l'Administració i al sector públic sense desregularitzar-lo per evitar que ningú no pugui defugir les seves responsabilitats, i poder establir les sancions que corresponguin als que no compleixin.
- Descarbonització: la mobilitat i la generació d'energia són claus en la gestació d'una economia sostenible i sense combustibles fòssils, que eviti les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a l'atmosfera. La descarbonització es refereix tant als habitatges i el seu consum d'energia, com a la seva construcció o a la panificació urbana. S'ha d'anar cap a una energia neta, provinent de fonts d'energies renovables, tant en la mobilitat com en els habitatges i les ciutats. El transport de persones ha d'anar cap al vehicle elèctric i el de mercaderies prioritzarà el transport per ferrocarril.
- Circularitat: l'economia circular entesa no només com el reciclatge de residus i l'aprofitament de recursos, sinó també com el disseny dels productes i els seus materials. La circularitat concebuda com una forma d'economia productiva. Sota l'eslògan genèric d'indústria 4.0, la nova revolució tecnològica ha d'orientar l'economia circular si es pretén que porti solucions reals als reptes de desenvolupament. La implantació d'un model econòmic nou comporta enormes dosis d'innovació. L'aposta per l'economia circular és una aposta per la innovació del teixit productiu, tant en aspectes tecnològics com en els que no ho siguin.
- Digitalització: peça clau per avançar en la descarbonització de la seva economia, així com en l'agilització burocràtica. Una bona infraestructura digital, amb cobertura suficient 4G/5G i sensorització, ajudarà a la mobilitat sostenible. La logística ha d'estar igualment lligada a la digitalització.

Consum zero del sòl, reciclatge i recuperació (permeabilització) del sòl^{1,2}

La Resolució del Parlament Europeu, de 28 de abril de 2021, sobre la protecció del sol, estableix el consum zero del sòl (*No net land take*) com a un dels objectius per al desenvolupament sostenible (punt L, lletra b).

L'objectiu del consum zero de sòl per a l'any 2050, ve definit al Full de ruta de 2011 per a una Europa eficient amb els recursos, forma part del 7è Programa d'Acció Ambiental de la Unió Europea, així com, també de l'Estratègia de sòls de la Unió Europea per a 2030. L'estratègia recomana que els Estats membres estableixin els seus propis objectius nacionals, regionals i locals per a l'any 2023 per a la reducció del consum del sòl per a l'any 2030 i informen sobre el seu progrés per fer contribucions mesurables a l'objectiu de la UE per al 2050.

El setgellat (la impermeabilitat) del sòl es considera l'expressió més nociva de la presa del sòl perquè és un procés generalment irreversible que redueix l'espai de l'hàbitat i compromet la capacitat del sòl per

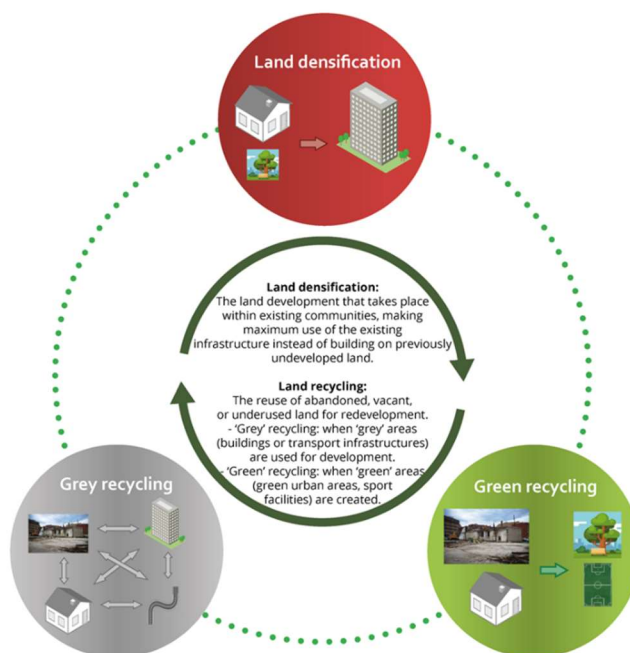
¹ Nicolau, Rita; Condessa, Beatriz; *Monitoring Net Land Take in Europe, 2022*, Adaptació traduïda. <https://encyclopedia.pub/entry/25077>

² European Environment Agency, *Net land take in cities and commuting zones in Europe, 2023*, <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/net-land-take-in-cities?activeAccordion=546a7c35-9188-4d23-94ee-005d97c26f2b>

proporcionar serveis ecosistèmics, com ara el subministrament de biomassa, el cicle d'aigua i nutrients i l'emmagatzematge de carboni orgànic.

La pèrdua de les funcions ecològiques del sòl desencadena efectes d'illa de calor i inundacions, i fins i tot pot augmentar la contaminació del sòl, l'aigua i l'aire.

L'assoliment d'aquest objectiu per a l'any 2050 exigeix la realització de noves construccions en sòl urbà abandonat o infrautilitzat i la compensació del sòl no artificial consumit per la urbanització amb la renaturalització d'una quantitat equivalent de sòl artificial, que requereix una inversió important en el reciclatge de terres urbanitzades.



No hi ha objectius quantitatius específics per al reciclatge de terres a Europa. Hi ha diferents documents polítics que mencionen el reciclatge del sòl com una resposta important per reduir l'impacte negatiu del segellat del sòl, la presa del sòl i/o l'expansió urbana quan es tracta del desenvolupament urbà.

En aquest sentit, el Full de Ruta de la Comissió Europea per a una Europa eficient amb els recursos introdueix per primera vegada una iniciativa "no ocupació neta de sòls per al 2050" que implica o bé que tota nova urbanització s'hauria de produir en llocs abandonats o la nova presa de terra haurà de ser compensada amb la recuperació de terrenys artificials.

Això s'ha d'interpretar en el sentit que les taxes de reciclatge i densificació de terres han de mostrar una tendència creixent, la qual cosa donaria lloc a una contribució directa a la reducció de l'ocupació neta de sòl, facilitant així l'assoliment de l'objectiu de la política.

1.9. Perspectiva de gènere

L'urbanisme des de la perspectiva de gènere es defineix com a: "la disciplina que concep la ciutat i el territori com un espai que facilita i acompanya la realització de les tasques quotidianes i de sosteniment de la vida, amb equitat per a totes les persones i col·lectius." (Manual d'urbanisme de la vida quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere. Ana Paricio 2019).

La planificació urbanística des de la perspectiva de gènere mira de valorar l'experiència femenina de la vida i de considerar les persones, en tota la seva diversitat, al centre mateix de les accions polítiques i estratègiques de transformació de l'entorn i el territori. Hi ha una clara interrelació entre l'estructura dels espais i la de la societat: els llocs en els que desenvolupem la nostra activitat configuren la nostra manera de viure, les nostres oportunitats de trobar feina, el grau de dificultat d'arribar a l'escola, a l'hospital, al centre esportiu o als comerços, i estimulen o dificulten les relacions entre amigats o familiars.

Per tant, la política urbanística ha de preveure la descentralització de serveis, de manera que la construcció d'infraestructures i l'ordenació del sòl donin resposta a les necessitats de conciliació de la

vida personal, familiar i laboral, disminuint els temps de desplaçament i garantint l'accessibilitat dels serveis en igualtat d'oportunitats.

En aquest sentit, l'urbanisme és una eina clau per dissenyar i establir l'equilibri vital i sostenible entre el territori i les persones.

La Llei 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, determina en conseqüència que per tal de fer efectius els principis de perspectiva de gènere, les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat han d'incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases de disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.

El mateix text legal estableix que les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures a que fa referència el paràgraf anterior, han de garantir entre d'altres: "L'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que mantinguin la relació amb la natura, on es redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials.

Els treballs de redacció del PDU, doncs, hauran d'introduir la perspectiva de gènere en la redacció i tramitació del document i aplicar-la de manera transversal a tots els documents que l'integraran.

A tal fi, el PDU farà seus també els paràmetres principals, identificats a la "Guia per al planejament urbanístic i ordenació urbanística amb incorporació de criteris de gènere (Bofill Levi, 2005) i al Manual d'urbanisme de la vida quotidiana (Ana Paricio, 2019), com a factors de planejament i disseny per prevenir la violència i els delictes urbans i que compatibilitza tasques productives i reproductives i promou la socialització de les tasques de cura.

Aquests paràmetres o eixos temàtics són:

- el teixit urbà
- el teixit social
- l'edificació
- la mobilitat
- l'autonomia
- el temps

Aquesta divisió temàtica ajuda a tenir una visió de la diversitat d'aspectes que tracta l'urbanisme amb perspectiva de gènere i busca superar la tradicional divisió de l'urbanisme en zones i sistemes, en espai públic i espai privat, en dues dimensions. Al mateix temps dona més pes a altres aspectes que no s'han tingut tan en compte en l'urbanisme tradicional, i en canvi tenen un paper fonamental en la vida quotidiana.

Més concretament, els paràmetres principals esmentats es poden llistar de la següent manera:

- les densitats edificades de les àrees residencials
- la pluriactivitat
- la integració i barreja dels equipaments i de tipologies d'habitatges
- el sentit de la territorialitat donat a la configuració urbanística dels barris
- la volumetria i ordenació dels edificis.

Altres paràmetres hauran de ser tinguts en compte en la redacció i execució dels futurs projectes d'urbanització:

- la visibilitat i lectura clara dels itineraris
- la il·luminació dels espais públics i la seva ubicació
- el disseny i la distribució del mobiliari urbà
- la tria de materials i colors del mobiliari urbà i els elements decoratius
- l'estat de conservació i de manteniment dels espais públics
- el disseny i la conservació posterior dels espais intermedis d'ús comunitari
- el disseny adequat per veure i ser vist.

MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

2.1. Objectius i criteris del PDUP

2.1.1. Objectius generals del PDUP

Objectius del pla:

- Delimitar amb precisió la zona de servei i qualificar-la com a sistema general portuari i millorar l'aprofitament de la làmina d'aigua, per tal d'obtenir un funcionament òptim i donar resposta a les demandes de millor servei tot garantint les necessitats futures de funcionament del port.
- Establir les determinacions bàsiques relatives a l'accessibilitat exterior i interior, a l'edificabilitat i la volumetria i els seus usos, coherentment amb el model territorial i l'estructura general i orgànica del municipi.
- Millorar la integració del port a la ciutat mitjançant la reordenació dels espais de relació entre el port i la ciutat, donant continuïtat a la passejada Marítima a través del sistema portuari i ampliant les àrees de vianants al voltant de la Planassa i al port en general.
- També la mobilitat i l'accessibilitat, tant rodada com de vianants, així com la possibilitat d'aparcament per als usuaris i l'accés en transport públic, de manera que suposi una millora considerable en la integració de la zona portuària amb la resta de la ciutat.
- Millorar la qualitat ambiental del port i garantir el respecte per l'entorn i el medi ambient, tant de les activitats actuals com de les noves proposades en coherència amb els objectius de sostenibilitat i d'adaptació i mitigació del canvi climàtic. Donar resposta també a la problemàtica de la xarxa de sanejament dins l'àmbit portuari.
- Definir una ordenació urbanística i arquitectònica flexible del port i dels diferents usos que hi conviuen (industrials, comercials, culturals, turístics, esportius i d'oci) en funció de les necessitats de cada activitat tenint en compte la seva possible reordenació, garantint la seva correcta funcionalitat i la seva relació amb l'entorn urbà amb criteris de sostenibilitat ambiental i econòmica i integració paisatgística. La nova ordenació contemplarà tota la zona de forma unitària establint la continuïtat del front litoral de Palamós, integrant els edificis de l'antiga Pedrera al seu entorn i ordenant el front edificat davant el moll del port nàutic. Cal potenciar els sis grans sectors de manera conjunta: pesquer, nàutic, comercial, creuers, turístic i serveis del port.

2.1.2. Criteris pel desenvolupament del PDUP

El desenvolupament del PDUP vindrà condicionat per l'aplicació dels següents criteris en el procés de la seva redacció:

- El PDUP per la seva doble naturalesa, urbanística i portuària es redactarà tenint en compte les determinacions del planejament vigent, plans territorials, urbanístics i sectorials que tinguin incidència a l'àmbit, així com totes les determinacions derivades de la legislació portuària i de la costa. Per tant, les determinacions del PDUP es coordinen entre el Departament de Territori i l'administració portuària.
- La proposta d'ordenació incorporarà els principis i directrius establerts als articles 3 i 9 del TRLU, per tal de garantir la utilització racional del territori i el desenvolupament urbanístic sostenible. En aquest sentit, caldrà orientar el model de ciutat en consonància amb els principis de l'urbanisme sostenible, és a dir, seguint un model de ciutat compacta, diversificada i amb un bon nivell de serveis, dotacions i espais lliures.
- Caldrà garantir la integració paisatgística del conjunt, aplicant criteris de proporcionalitat de volums i estudi de les visuals, posant en valor el paisatge de Palamós. S'hauran de tenir en compte els elements culturals i patrimonials presents en l'àmbit i garantir els criteris de preservació i rehabilitació en el cas que sigui necessari.
- S'establiran les actuacions per facilitar els desplaçaments amb modes de transport no motoritzats per evitar l'emissió de gasos contaminants associats als vehicles de motor i incentivar l'ús del transport públic i potenciar la mobilitat activa i saludable així com la seva continuïtat a escala territorial. També respecte la mobilitat d'embarcacions cal establir les

determinacions necessàries per fomentar els modes de transport més sostenibles.

- Es garantirà la mínima afectació possible dels terrenys naturals preservant i potenciant els seus valors ambientals de manera que s'integrin en el sistema d'espais lliures del municipi i com a espais de relació amb la natura, buscant alternatives per traslladar els usos actuals si és necessari. Cal tenir en compte que aquest criteri està alineat amb l'objectiu de dinamitzar l'activitat econòmica del port, ja que els espais naturals de Palamós són un dels principals generadors d'activitat econòmica del municipi.
- Es treballaran mecanismes per permetre un desenvolupament flexible i per etapes, per tal de facilitar l'adaptació i la resiliència del port a les dinàmiques canviants que generin les activitats que hi conflueixen.

2.2. Síntesi d'alternatives considerades

Per a la valoració d'alternatives es tindran en compte per una banda les opcions d'ampliació del port, que modifiquen la configuració del mateix, i per l'altra, les característiques de les actuacions en els espais de transició port-ciutat.

A continuació, a banda de l'**alternativa 0** en la qual es manté el planejament vigent, el document planteja com una de les alternatives la proposta de l'avanç del Pla especial, que es va presentar a l'abril de 2019, anomenada **alternativa 1 -PLA ESPECIAL-** i tres propostes noves que s'anomenen:

alternativa 2 -RECORREGUT MARÍTIM-,
alternativa 3 -RECORREGUT URBÀ-
i, **alternativa 4** -CONNEXIÓ PORT-CIUTAT.

2.2.1. Descripció d'alternatives

La descripció de les alternatives es realitzarà amb relació als diferents àmbits del sistema portuari dels dos ports, la connexió amb la ciutat i tenint en consideració 5 eixos claus en l'ordenació del Pla, com són:

1. La forma d'ordenació dels usos i activitats.

Un dels objectius bàsics del PDUP és: *“Definir una ordenació urbanística i arquitectònica flexible del port i dels diferents usos que hi conviuen (industrials, comercials, culturals, turístics, esportius i d'oci) en funció de les necessitats de cada activitat tenint en compte la seva possible reordenació, garantint la seva correcta funcionalitat i la seva relació amb l'entorn urbà amb criteris de sostenibilitat ambiental i econòmica i integració paisatgística. La nova ordenació contemplarà tota la zona de forma unitària establint la continuïtat del front litoral de Palamós, integrant els edificis de l'antiga Pedrera al seu entorn i ordenant el front edificat davant el moll del port nàutic. Cal potenciar els sis grans sectors de manera conjunta: pesquer, nàutic, comercial, creuers, turístic i serveis del port.”*

2. La relació amb la mobilitat rodada i els aparcaments.

Un dels objectius bàsics del PDUP (objectiu 4), és: *“També la mobilitat i l'accessibilitat, tant rodada com de vianants, així com la possibilitat d'aparcament per als usuaris i l'accés en transport públic, de manera que suposi una millora considerable en la integració la zona portuària amb la resta de la ciutat.”*

3. Els recorreguts dels vianants.

Molt vinculada al factor clau anterior, objectiu d'aquest PDUP, és la millora de l'accessibilitat i els recorreguts per a vianants com a mesura necessària per garantir un model de mobilitat sostenible i incorporant la mobilitat tova amb el teixit urbà de Palamós.

4. La integració del port amb la ciutat (espais socials i transició port-ciutat).

Un dels objectius bàsics del PDUP (objectiu 3), és: *“Millorar la integració del port amb la ciutat mitjançant la reordenació dels espais de relació entre el port i la ciutat, donant continuïtat a la passejada Marítima a través del sistema portuari i ampliant les àrees de vianants al voltant de la Planassa i al port en general.”*

Preservar i potenciar els valors ambientals de manera que s'integrin en el sistema d'espais lliures del municipi, i com a espais de relació amb la natura, buscant alternatives per traslladar els usos actuals, si és necessari. Com ja s'ha dit, aquest criteri està alineat amb l'objectiu de dinamitzar l'activitat econòmica del port, ja que els espais naturals de Palamós són un dels principals generadors d'activitat econòmica del municipi.

5. i, la distribució d'usos de la làmina d'aigua per a un millor aprofitament.

Un dels objectius bàsics del PDUP (objectiu 1) és: *“Delimitar amb precisió la zona de servei i qualificar-la com a sistema general portuari i millorar l'aprofitament de la làmina d'aigua, per tal d'obtenir un funcionament òptim i donar resposta a les demandes de millor servei tot garantint les necessitats futures de funcionament del port.”*

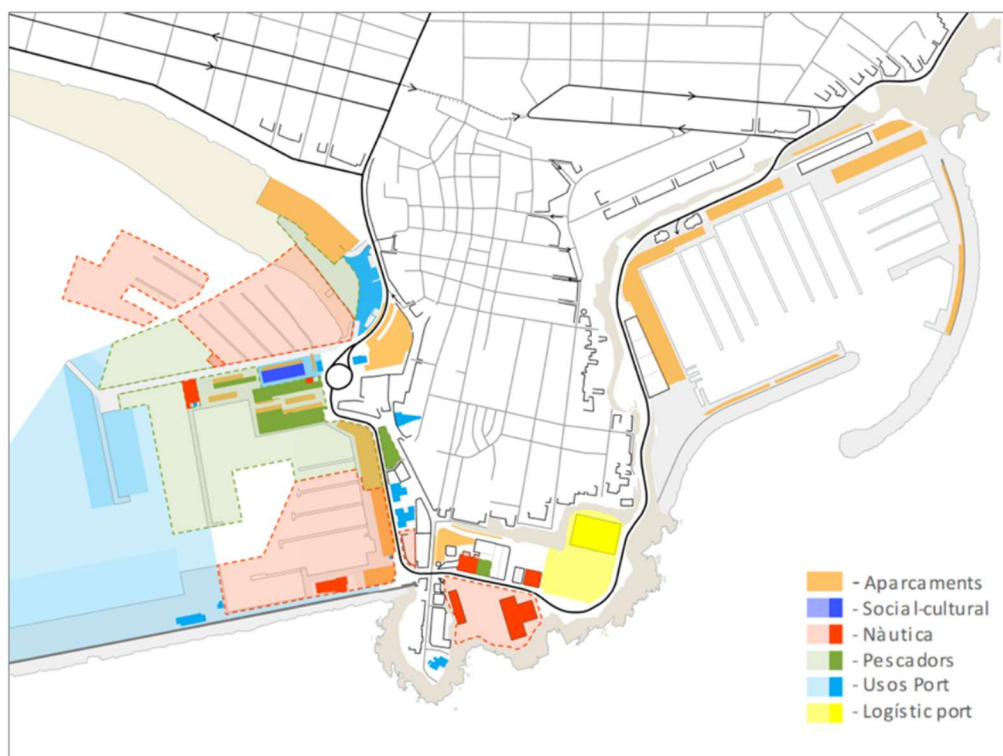
Alternativa 0. SITUACIÓ ACTUAL

A continuació es descriuen les principals característiques del l'estat actual del Port en base als 5 eixos claus per l'ordenació del nou Pla. Inclou també una diagnosi d'aquells aspectes a millorar i/o potenciar.

USOS I ACTIVITATS

Pel que fa als usos, els principals elements que caracteritzen cada zona són:

- Zona de la Platja:
 - Aparcament en superfície.
 - Estesa de xarxes.
 - Espais residuals ocupats per fires, terrasses restaurants, etc.
- Zona de la Catifa:
 - Edificacions obsoletes: pallols, administració de capitania i duanes, magatzem i serveis del CN.
- Zona de la Pedrera:
 - Edificació desordenada, tipus naus industrials, amb usos lligats al servei del Port i CN (tallers, magatzems, comercial...).
 - Usos d'emmagatzematge industrial -logístic de mercaderies del port a primera línia ocupant espais que es podrien destinar a usos nàutics o culturals (gran nau de formigó).



MOBILITAT RODADA I APARCAMENTS

- L'existència d'un vial rodat que passa per tota la façana marítima provocant una forta discontinuïtat entre la vila de Palamós i els 2 ports.
- Actualment les bosses d'aparcament estan disposades de manera que impedeixen la continuïtat d'un Passeig de front Marítim de qualitat i les seves visuals.
- L'aparcament total del Port de Palamós consta de 703 places distribuïdes de la següent manera:
 - Aparcament de la Platja: 249 places
 - Aparcament de la Planassa: 134 places
 - Aparcament Llotja, Museu, pallols pescadors: 137 places (52+22+(28+35))
 - Aparcament pescadors: 40 places
 - Aparcament zona tècnica CN: 48 places

- Aparcament CN: 42 places
- Aparcament la Pedrera: 53 places

Aparcament Port Marina-Palamós: total 611 places

TOTAL Port de Palamós + Marina = 1.314 places



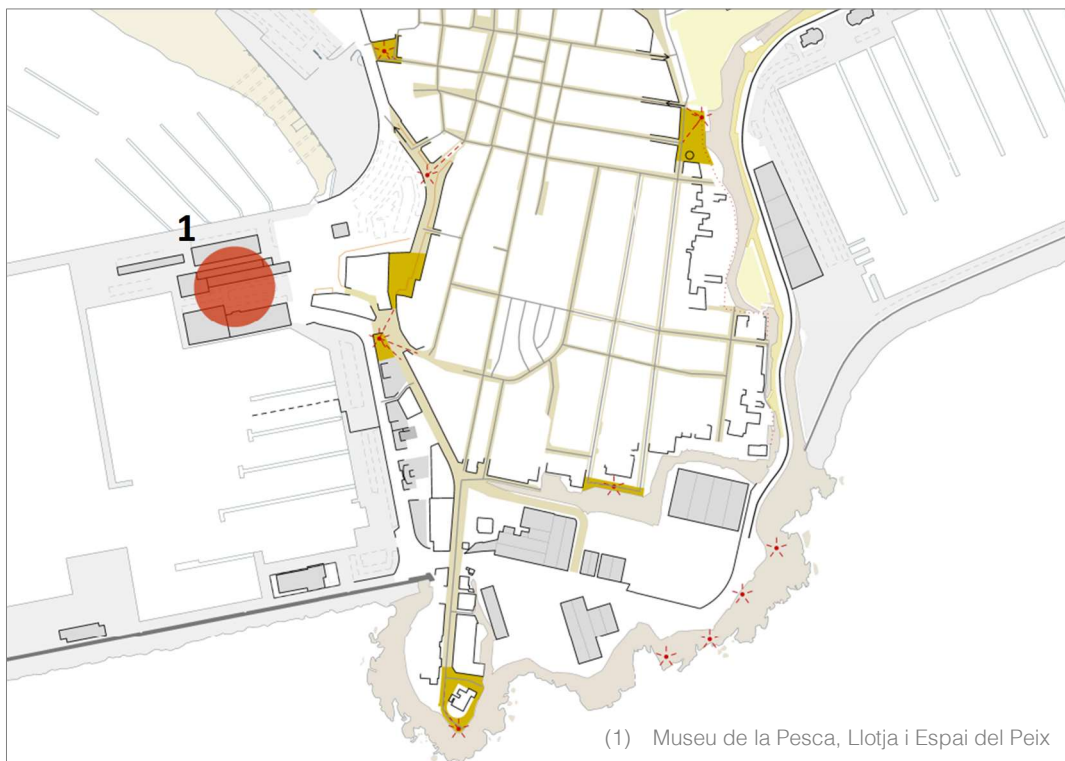
RECORREGUTS DE VIANANTS

- Existeix una manca de continuïtat del Passeig de Mar fins al Museu de la Pesca i instal·lacions del Port de Palamós i d'aquest fins al Port Marina-Palamós.
- Les àrees de vianants al voltant de La Catifa i La Planassa són escasses.
- La Pedrera és un espai que, des de la construcció del dic, sempre ha estat desconnectat a nivell de vianants



ESPAIS SOCIALS / TRANSICIÓ PORT-CIUTAT

- A excepció del Museu de la Pesca, manquen espais d'ús social.



(1) Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix

DISTRIBUCIÓ D'USOS A LA LÀMINA D'AIGUA

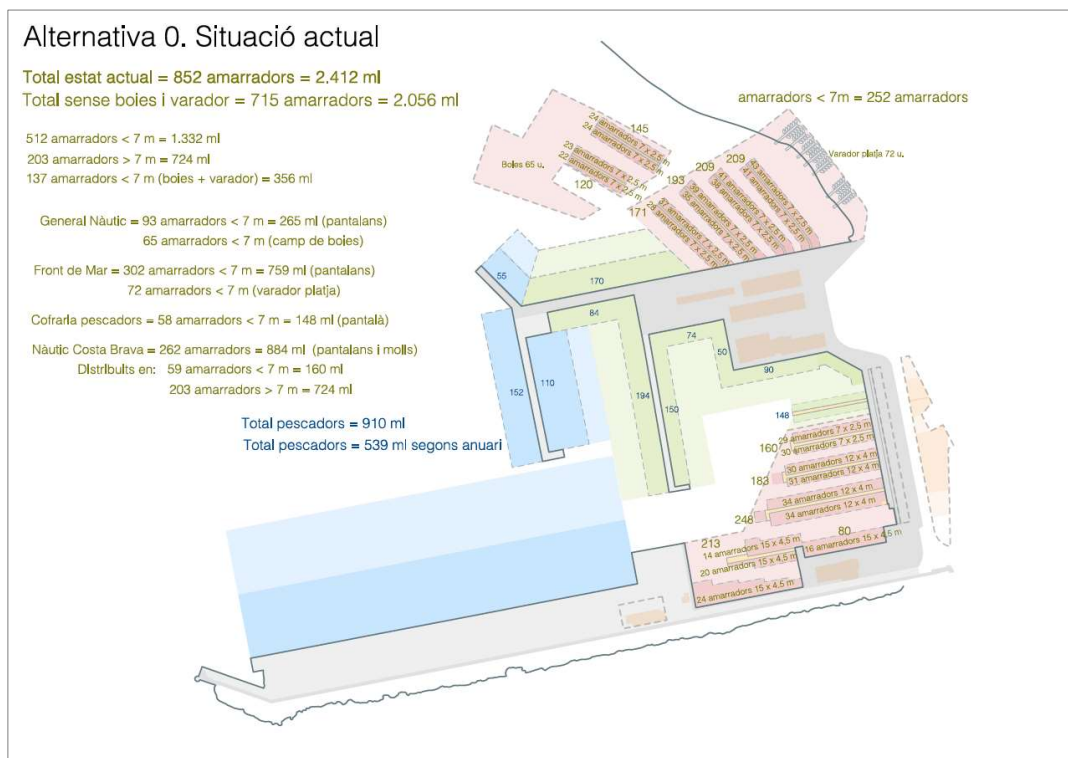
Aquesta alternativa suposa al no intervenció en l'actual configuració i operativa del Port.

- Avantatges:
 - Cost d'execució nul.
- Inconvenients:
 - No suposa cap millora ambiental, funcional o econòmica.
 - No ofereix cap millora enfront l'agitació marítima interior (l'onatge entra al Port seguint el moll del Dic de Recer produint ones en ressonància sobretot en la zona del Moll de Ponent).
 - Impacte visual: Manté el camp de boies davant la platja i l'ocupació d'aquesta amb el varador sobre la sorra i l'estesa de xarxes de pescadors.

Pel que fa a l'oferta d'amarradors:

Total = 852 amarradors (inclou boies i varador platja).

Total sense boies i varador = 715 amarradors



Alternativa 1. PLA ESPECIAL

Aquesta alternativa es planteja en base a la proposta d'avanç del Pla Especial (PE) de 2019. Proposa:

USOS I ACTIVITATS

- Zona de la platja:
 - El manteniment del varador de la platja (amb barques antigues: passa de les 72 embarcacions actuals convencionals a unes 60 barques tradicionals). El primer pantalà proper a la platja també acolliria embarcacions tradicionals.
 - El manteniment de l'estenedor de les xarxes dels pescadors.
- Zona de la Catifa:
 - L'enderroc de l'edifici de pallols existent i la construcció d'un edifici per a usos administratius, serveis, educatius i residència.
 - La millora dels edificis administratius de capitania i duanes.
 - El manteniment de l'edifici de magatzem i serveis associats al CN.
 - La reurbanització de l'aparcament obert en superfície.
- Zona de la Pedrera:
 - Un nou edifici d'aparcament, marina seca i tallers a l'esplanada de la Pedrera, amb coberta transitable com a part de l'espai públic.
 - Una nova edificació entre el carrer Doctor Botet, carrer Club Nàutic (continuació del carrer Voramar) i carrer Ametlla de Mar per a usos comercial, tallers i aparcament.
 - Una nova edificació entre carrer Doctor Botet i carrer Voramar per a usos de magatzem, marina seca i serveis.
 - El manteniment de la nau existent de formigó i l'esplanada que la serveix. Canvi d'ús de la nau, de magatzem logístic a ús nàutic, marina seca i tallers. L'ús de magatzem passaria a un polígon industrial proper.



MOBILITAT RODADA I APARCAMENTS

- L'establiment de zona 30 entre el Passeig de Mar, el Museu de la Pesca i l'aparcament de La Catifa fins la rotonda d'accés al moll comercial.
- La prioritat de la circulació de vehicles al vial del Port i fins la rotonda d'accés a moll comercial i creuers.
- Pel que fa a l'aparcament del Port de Palamós, s'estableix un mínim de 702 places d'acord amb l'EAMG (818 places comptades sobre plànol), mitjançant:
 - El soterrament de l'aparcament de la Platja i la Planassa: 390 places.
 - L'aparcament a la Llotja, el Museu i els pallols dels pescadors: 100 places aprox.
 - La dotació d'aparcament regulat en superfície zona de La Catifa: 148 aprox.
 - La dotació d'aparcament cobert en la Pedrera: 180 aprox.

Aparcament Port Marina-Palamós: total 611 places

TOTAL Port de Palamós+ Marina = 1.429 places



RECORREGUTS DE VIANANTS

- Continuar el Passeig de Mar fins al Museu de la Pesca soterrant l'aparcament actual de la Platja.
- Urbanitzar el camí de ronda resseguint la línia de costa (roques), connectant-lo amb el barri del Pedró (pont/passera) i amb el carrer Voramar. Cal constatar que aquesta opció comporta moltes dificultats per la diferència de cota entre el barri del Pedró i la proposta de nou camí de ronda.
- Pel que fa al passeig de vianants, a la Catifa i la Pedrera, aquest queda separat de la línia de costa pel vial de circulació de vehicles fins al futur ascensor d'accés del Port Marina-Palamós al nucli antic.



ESPAIS SOCIALS / TRANSICIÓ PORT-CIUTAT

1. Mantenir/millorar el Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix.
2. Generar una gran Plaça pública (final del Passeig de Mar), sobre aparcament soterrat, creant diferents espais diferenciats: fires i esdeveniments, terrasses restaurants, etc.
3. Reurbanitzar la zona de l'actual rotonda del port i La Planassa com espai/plaça per la ciutadania, traslladant l'aparcament en superfície al nou aparcament soterrat de la Platja i enderrocant l'edifici de Ports.
4. Construir un nou espai lliure públic en el front marítim de La Pedrera sobre edifici d'aparcament.



DISTRIBUCIÓ D'USOS A LA LÀMINA D'AIGUA

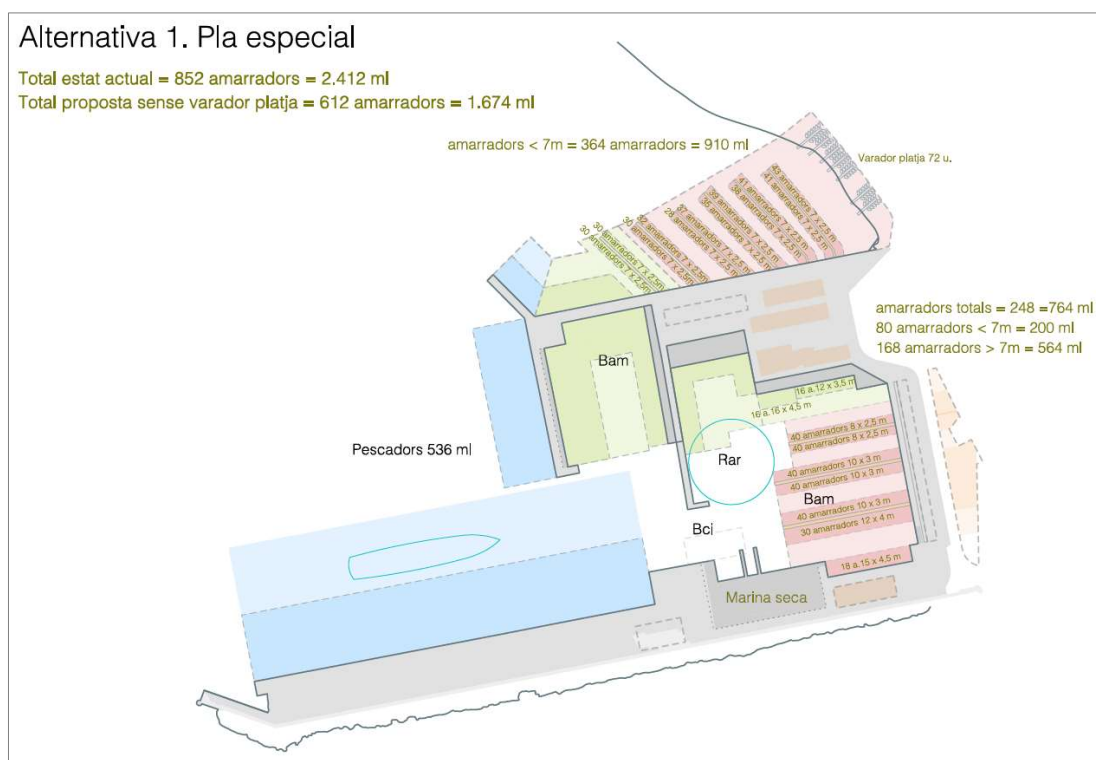
Es plantegen 2 actuacions principals a partir de tota una sèrie d'accions:

- La reordenació de l'activitat nàutica i esportiva.
 - Eliminant les passarel·les exemptes i boies situades davant la platja.
 - Instal·lant 2 noves passarel·les (1 per ressituat vaixells del camp de boies i 1 per trasllat de la pesca d'arts menors).
 - Reordenant les 3 passarel·les del CN als efectes de potenciar eslores més grans.
 - Implantant una marina seca per vaixells de petita eslora i/o per la hibernació.
 - L'ordenació de l'activitat pesquera.
 - Ampliant l'espai de treball, de càrrega i descàrrega dels pescadors i Moll de la llotja.
 - Traslladant de passarel·la de pesca (pescadors jubilats) al Moll d'armament.
- Avantatges:
- Cost d'execució mínim.
 - Menor impacte visual des de la platja.
- Inconvenients:
- No ofereix cap millora enfront l'agitació marítima interior.
 - L'ocupació de la platja manté el varador sobre la sorra i l'estesa de xarxes de pescadors.
 - Disminueix el nombre d'amarradors.

Pel que fa a l'oferta d'amarradors:

Total = 684 amarradors (inclou varador platja).

Total sense varador = 612 amarradors

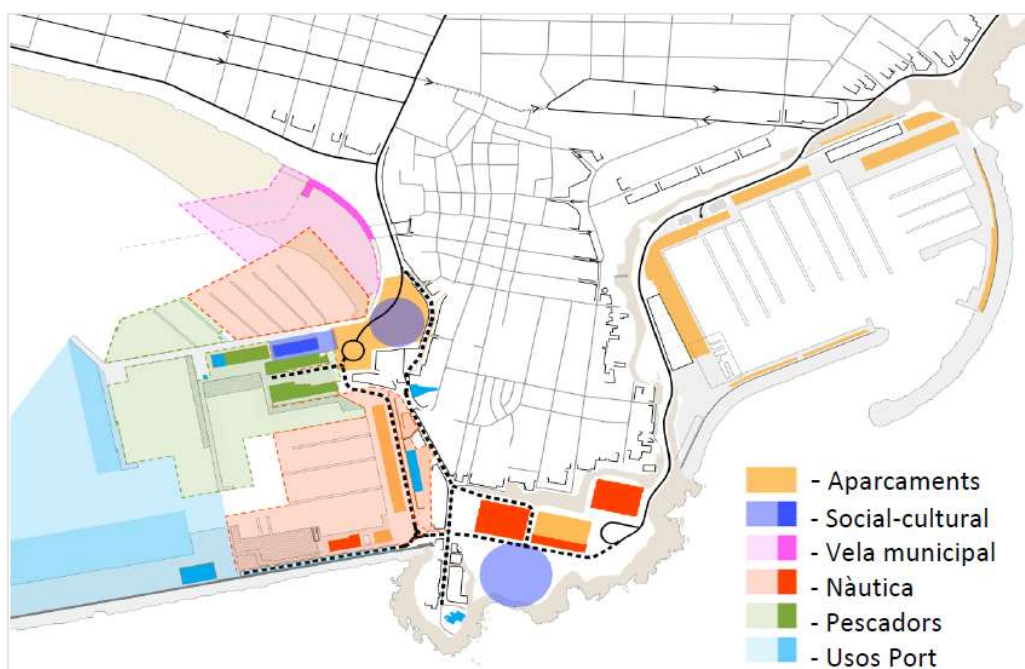


Alternativa 2. RECORREGUT MARÍTIM

L'objectiu que distingeix aquesta alternativa és la incorporació d'un recorregut per a vianants que se situa el més a prop que sigui possible de la línia de mar. Es proposa:

USOS I ACTIVITATS

- Zona de la platja:
 - Es suprimeix l'aparcament en superfície i es traslladen l'estesa de xarxes i espai de fira actuals per recuperar i engrandir l'àrea de platja del Port, tot dotant-la d'usos més socials, com a base per activitats nàutiques obertes i netes (vela lleugera, rem, caiac, pàdel surf, etc...).
- Zona de la Catifa:
 - S'enderroquen l'edifici de pallols i l'edifici magatzem del CN.
 - Es construeix un edifici per a usos administratius (inclou capitania i duanes), serveis i educatius.
 - Es reurbanitza l'aparcament obert en superfície.
- Zona de la Pedrera:
 - Es compacten els usos actuals: comercial, tallers, magatzem i marina seca en 2 edificis. Es proposa la generació solar en coberta.
 - Se situa nou aparcament en part de la nova edificació.
 - Es manté la nau existent de formigó, actualment utilitzada per a l'ús d'emmagatzematge industrial, i. es canvia per a un ús nàutic (marina seca i tallers de nàutica). L'ús de magatzem passaria a un polígon industrial proper.



MOBILITAT RODADA I APARCAMENTS

- El Carrer Voramar funcionaria com a principal eix d'accés per a vehicles a l'àmbit portuari amb accés restringit/prioritari a usuaris del Port i transport públic a partir de la rotonda/giratori de l'àmbit de la Pedrera. L'estudi de mobilitat, pendent de realitzar, determinarà les possibles restriccions i/o prioritats.
- Així mateix, el vial de connexió entre la rotonda de la Pedrera i el Passeig de Mar seria de circulació amb prioritat invertida prioritàriament per a usuaris del Port i aparcaments.
- Pel que fa a l'aparcament del Port de Palamós, es calculen un total aproximat de 942 places:
 - Mitjançant el soterrament de l'aparcament en l'espai de la Planassa i actual rotonda: 598 places

(en 2 plantes soterrani).

- L'aparcament a la Llotja, Museu i nous pallols dels pescadors: 100 places aprox.
- La dotació d'aparcament regulat en superfície a la zona de la Catifa: 122 places i al CN: 18 places.
- La dotació d'aparcament cobert en la Pedrera: 104 places.

Aparcament Port Marina-Palamós: total 611 places

TOTAL Port de Palamós+ Marina = 1.553 places



RECORREGUTS DE VIANANTS

Es proposa un nou recorregut que entrelliga els espais socials: Passeig de Mar, Museu de la pesca, nou espai verd a la Pedrera i nou passeig per a vianants a primera línia de mar del Port Marina-Palamós, a partir de les següents actuacions:

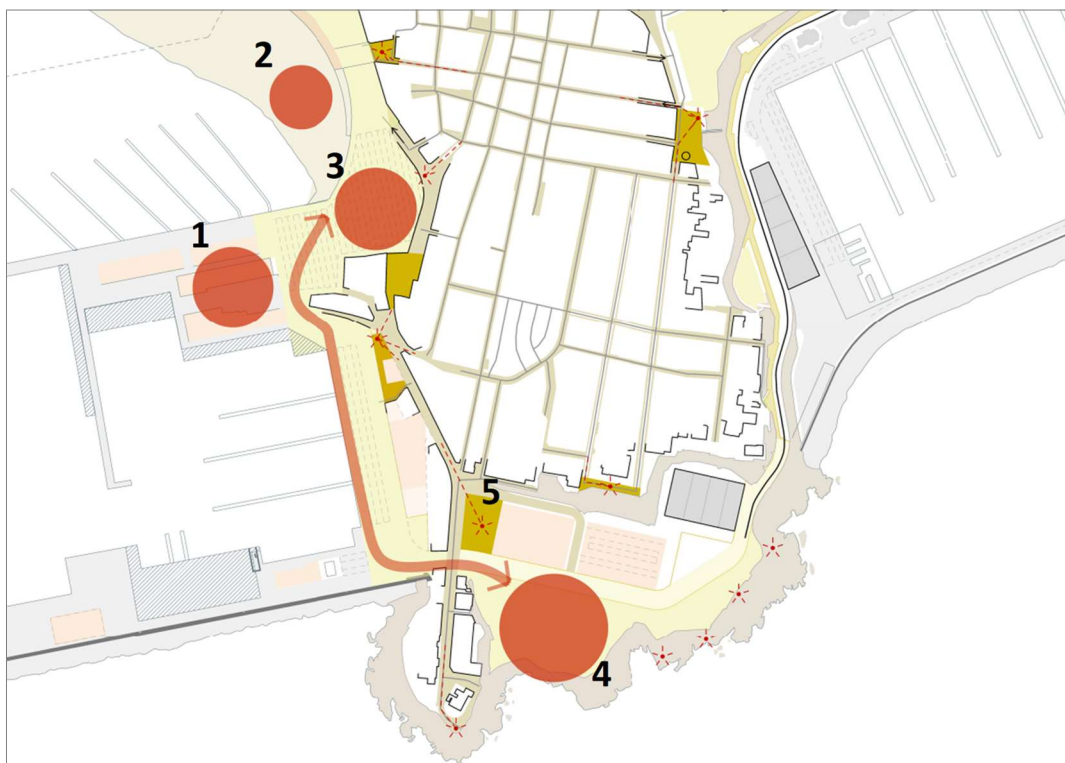
- La continuïtat del Passeig de Mar fins al Port Marina-Palamós i el nou camí de ronda, de Palamós a la platja del Castell. Aquests recorreguts es proposen el més pròxim possible a la línia de mar.
- Una nova rampa per a vianants en el Port Marina-Palamós interconnectant els dos ports.



ESPAIS SOCIALS / TRANSICIÓ PORT-CIUTAT

Es plantegen diferents actuacions:

1. El manteniment/millora del Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix
2. Amb la proposta de supressió de l'actual aparcament de la Platja i el trasllat de l'estesa de xarxes s'aconsegueix una continuïtat de l'espai públic del Passeig de Mar fins a la Planassa i una millor percepció de la Platja, amb un nou àmbit per l'Escola de Vela Municipal.
3. La reurbanització de la zona de l'actual rotonda del port i La Planassa com espai/plaça per la ciutadania, soterrant l'aparcament en superfície i enderrocant l'edifici de Ports de la Generalitat.
4. La creació d'un nou parc a la Pedrera, a primera línia de mar que recuperi els valors naturals del lloc (arbrat i vegetació autòctona) i que actuï com a espai de relació social. El disseny d'aquest espai hauria de tenir en compte la possibilitat del bany ocasional (piscines artificials, proteccions esculleres, etc.) i sobre tot, l'establiment de mesures resilientes en front el canvi climàtic.
5. La reurbanització de l'actual aparcament en superfície del barri Punta d'Es Molí (Far) com a plaça urbana-mirador.



DISTRIBUCIÓ D'USOS A LA LÀMINA D'AIGUA

Es plantegen 2 actuacions principals a partir de tota una sèrie d'accions:

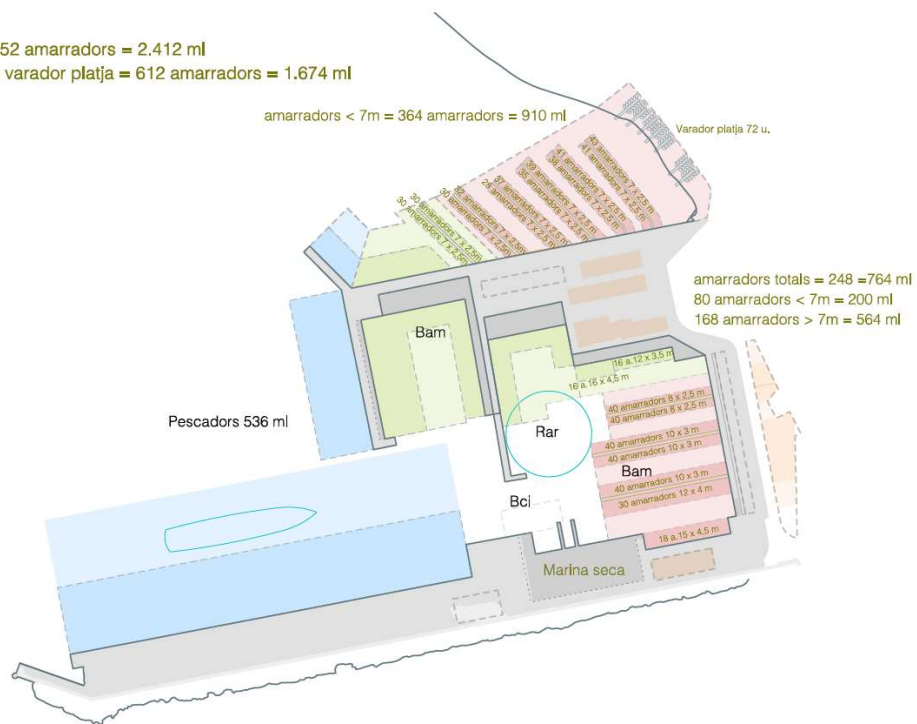
- La reordenació de l'activitat nàutica i esportiva:
 - Eliminant les passarel·les exemptes i boies situades davant la platja.
 - Instal·lant 2 noves passarel·les (1 per ressitar vaixells del camp de boies i 1 per trasllat de la pesca d'arts menors).
 - Reordenant les 3 passarel·les del CN als efectes de potenciar eslores més grans.
 - Implantant una marina seca per vaixells de petita eslora i/o per la hivernació.
 - L'ordenació de l'activitat pesquera
 - Ampliant l'espai de treball, càrrega i descàrrega dels pescadors i Moll de la llotja.
 - Traslladant la passarel·la de pesca al Moll d'armament.
 - Ampliant l'espai de treball al Moll d'armament pel trasllat de l'estesa de xarxes.
- Avantatges:
- Cost d'execució mínim.
 - Menor impacte visual des de la platja.
- Inconvenients:
- No ofereix cap millora enfront l'agitació marítima interior.
 - Ocupació platja: Manté el varador sobre la sorra.
 - Disminueix el nombre d'amarradors.

Pel que fa a l'oferta d'amarradors:

Total = 684 amarradors (inclou varador platja).

Total sense varador = 612 amarradors

Total estat actual = 852 amarradors = 2.412 ml
Total proposta sense varador platja = 612 amarradors = 1.674 ml

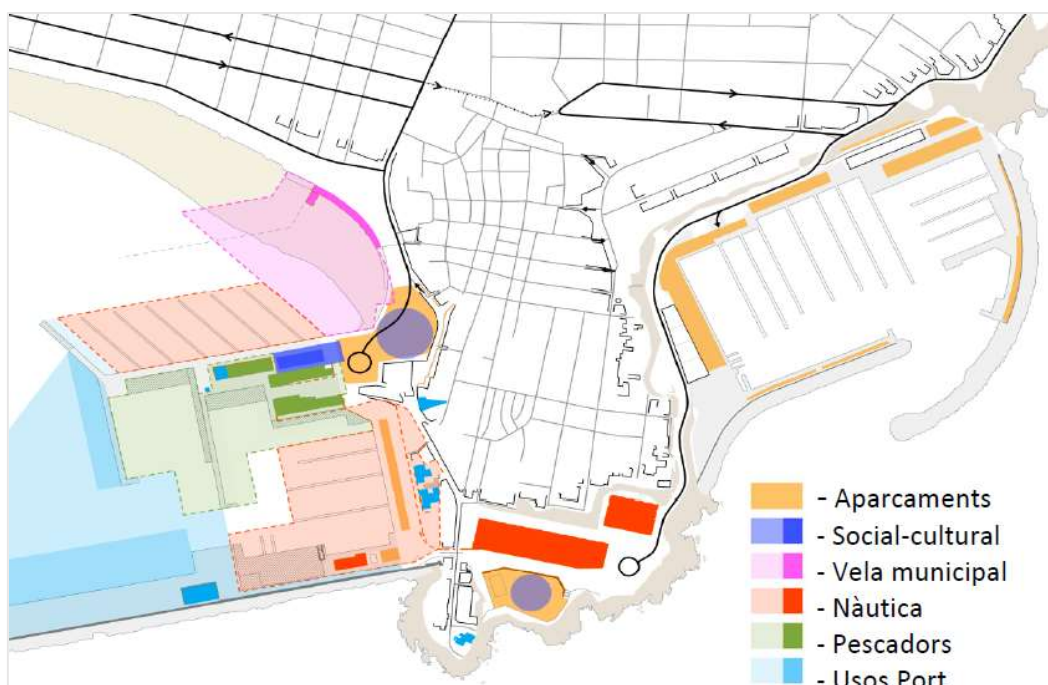


Alternativa 3. RECORREGUT URBÀ

Aquesta alternativa planteja com a objectiu principal el relligat ciutat-Port, mitjançant un nou recorregut perimetral que uneixi els diferents accessos des de la ciutat al Port i miradors. Es proposa:

USOS I ACTIVITATS

- Zona de la platja:
 - Recuperar l'espai de platja portuària per activitats nàutiques obertes i netes: escola vela municipal, vela lleugera, rem, caiac, etc...).
 - Suprimir l'aparcament en superfície i traslladar l'estesa de xarxes al moll de pescadors i l'espai de fira a possibles altres espais de manera temporal com la nova plaça del mur de Port històric o la Pedrera.
- Zona de la Catifa:
 - Es proposa establir dos nivells d'edificació i usos que permeti:
 - Nivell inferior: situat entre les cotes +1.50 i +3.00 (aprox.). Usos: magatzem i serveis associats al CN i comercial. Es mantenen els edificis administratius de capitania i duanes.
 - Nivell superior: situat a la cotes +7.00 i +10.00 (aprox.). Usos: espais urbans-mirador, terrasses bars i restaurants, etc...
- Zona de la Pedrera:
 - Es proposa establir dos nivells d'edificació i usos que permeti:
 - Nivell inferior: situat entre les cotes 3.00 i 5.00 (aprox.). Usos: tallers, serveis, comerços i marina seca en el nivell inferior.
 - Nivell superior: situat a la cota +10.00 (aprox.). Usos: espais urbans-mirador, terrasses bars i restaurants, etc...
 - Nou edifici sobre espais urbans-mirador per a usos administratius, educatius, culturals i residencials (possible allotjament usuaris port).
 - Reutilització de la nau de formigó per a usos nàutics, marina seca i tallers. L'ús de magatzem passaria a un polígon industrial proper.
 - Nou edifici d'aparcament en la esplanada de la Pedrera amb coberta transitable i espai públic.



MOBILITAT RODADA I APARCAMENTS

- El Carrer Voramar funcionaria com a principal eix d'accés per a vehicles a l'àmbit portuari. L'accés es prioritzaria a usuaris del Port i transport públic a partir de la rotonda/giratori de l'àmbit de la Pedrera. L'estudi de mobilitat, pendent de realitzar, determinarà les possibles restriccions i/o prioritats.
- S'establiria l'accés rodat al nucli antic i barri del Pedró des de rotonda, de manera restringida pels veïns.
- Així mateix, el vial de connexió entre la rotonda de la Pedrera i el Passeig de Mar seria de circulació amb prioritat invertida prioritàriament per a usuaris del Port i aparcaments.
- Pel que fa a l'aparcament del Port de Palamós, es calculen un total aproximat de 956 places:
 - Mitjançant el soterrament de l'aparcament en l'espai de la Planassa i actual rotonda: 598 places (en 2 plantes soterrani).
 - L'aparcament a la Llotja, Museu i nous pallols dels pescadors: 100 places aprox.
 - La dotació d'aparcament regulat en superfície a la zona de la Catifa: 60 places i al CN: 18 places.
 - La dotació d'aparcament cobert en PB sota espai públic de la Pedrera: 180 places

Aparcament Port Marina-Palamós: total 611 places

TOTAL Port de Palamós+ Marina = 1.567 places



RECORREGUTS DE VIANANTS

La proposta de recorregut es configura com a final de la trama urbana:

- La continuïtat del passeig de Mar fins al Port Marina-Palamós es produeix preferentment en el límit de la ciutat sobre la cota port, redirigint els vianants per l'avinguda Onze de Setembre, plaça Sant Pere, plaça de la Catifa i per les cobertes/terrasses dels nous edificis d'activitats portuàries (cota +10m).
- La continuïtat des de la rotonda de la Pedrera fins al nou camí de ronda, de Palamós a la platja del Castell, es produeix utilitzant el passeig de vianants que recorre el peu del penya-segat, lleugerament per sobre del carrer Voramar, i on està previst instal·lar l'ascensor de comunicació

del Port Marina-Palamós al nucli antic.



ESPAIS SOCIALS / TRANSICIÓ PORT-CIUTAT

Es plantegen diferents actuacions:

1. El manteniment/millora del Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix
2. Amb la proposta de supressió de l'actual aparcament de la Platja i el trasllat de l'estesa de xarxes s'aconsegueix una continuïtat de l'espai públic del Passeig de Mar fins a la Planassa i una millor percepció de la Platja, amb un nou àmbit d'Escola de Vela Municipal
3. La reurbanització de la zona de l'actual rotonda del port i La Planassa com espai/plaça per la ciutadania, soterrant l'aparcament en superfície i enderrocant l'edifici de Ports de la Generalitat.
4. La construcció d'un espai lliure públic en el front marítim de La Pedrera sobre un nou edifici d'aparcament.
5. A La Catifa i La Pedrera, creació d'un nou recorregut mirador per a la ciutadania a la coberta dels edificis destinats a usos i activitats portuàries, definint clarament el límit entre el teixit urbà i el port amb l'objectiu de generar un efecte "balcó sobre el port". A banda de la transformació de l'espai destinat actualment a aparcament (c. Ametlla de Mar –c. Doctor Botet) en un espai lliure –mirador.



DISTRIBUCIÓ D'USOS A LA LÀMINA D'AIGUA

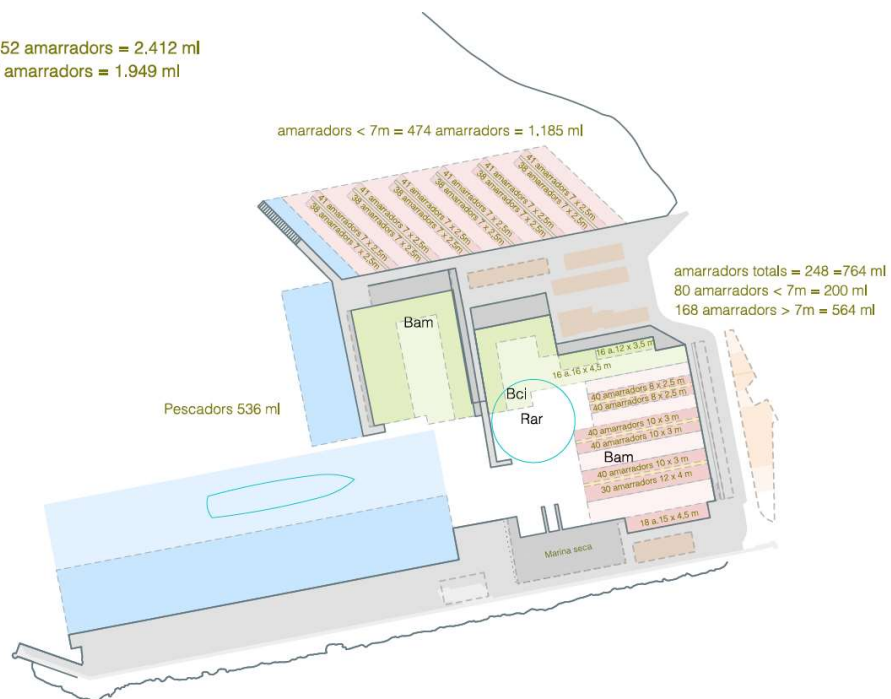
Es plantegen 2 actuacions principals a partir de tota una sèrie d'accions:

- Reordenació de l'activitat nàutica i esportiva.
 - Eliminant les passarel·les exemptes i boies situades davant la platja.
 - Ampliant el dic de protecció del Moll d'armament per reordenar 6 passarel·les i ressituar vaixells del camp de boies i del varador de platja.
 - Reordenant les 3 passarel·les del CN als efectes de potenciar eslores més grans.
 - Implantant una marina seca per vaixells de petita eslora i/o per la hivernació.
 - Ordenació de l'activitat pesquera.
 - Ampliant l'espai de treball, càrrega i descàrrega pescadors i Moll de la llotja.
 - Ampliant l'espai terra al Moll d'armament pel trasllat de l'estesa de xarxes.
- Avantatges:
- Menor impacte visual des de la platja.
 - Increment del nombre d'amarradors.
 - Alliberament de la platja per a activitats nàutiques obertes i netes, escola de vela municipal, vela lleugera, etc.
- Inconvenients:
- No ofereix cap millora enfront l'agitació marítima interior.
 - Major cost econòmic.

Pel que fa a l'oferta d'amarradors:

Total = 722 amarradors.

Total estat actual = 852 amarradors = 2.412 ml
Total proposta = 722 amarradors = 1.949 ml



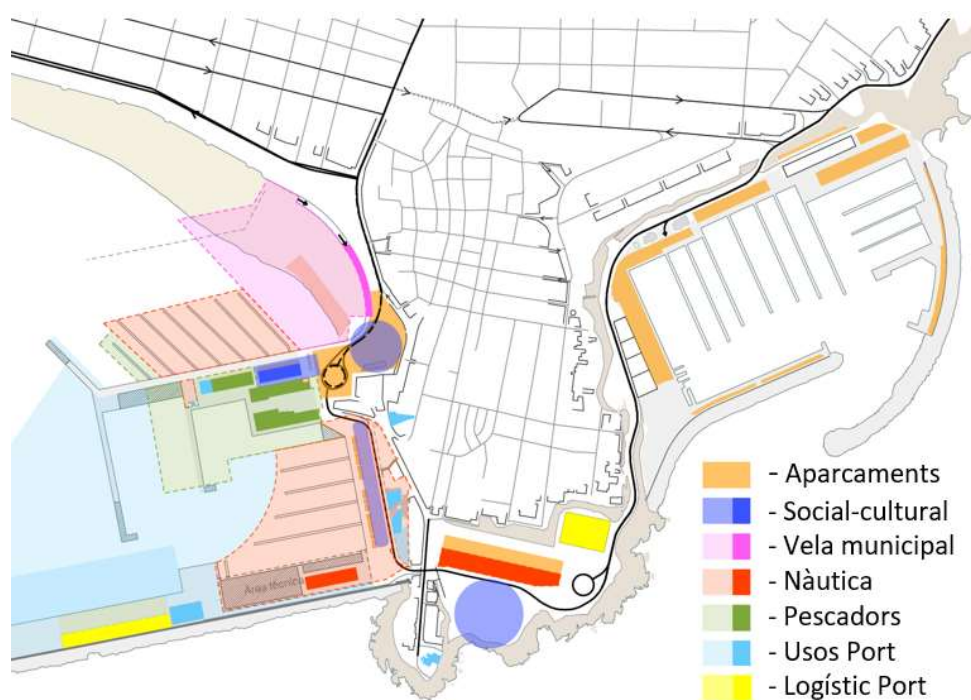
Alternativa 4. CONNEXIÓ PORT-CIUTAT

Aquesta alternativa planteja l'establiment de dos recorreguts per tal de potenciar al màxim la integració Port-ciutat: un primer recorregut, per a vianants situat el més a prop que sigui possible de la línia de mar que continua en un segon recorregut, perimetral que uneix els diferents accessos des de la ciutat al Port i miradors amb l'objectiu de relligar la ciutat actual amb els espais i activitats del Port del futur. Es proposa:

USOS I ACTIVITATS

La reordenació de les activitats i usos. Optimitzant i compactant les activitats existents i les diferents concessions de manera que es racionalitzi la localització de les diferents activitats de manera més eficient, tant per la seva optimització, com per la millora d'experiència i compatibilitats dels diferents usuaris del Port, turistes i especialment, ciutadans de Palamós:

- Zona de la platja:
 - Recuperar l'espai de platja portuària per activitats nàutiques obertes i netes: escola vela municipal, vela lleugera, rem, caiac, etc...).
 - Suprimir l'aparcament en superfície i traslladar l'estesa de xarxes al moll de pescadors i l'espai de fira a possibles altres espais de manera temporal com la nova plaça del mur de Port històric o la Pedrera.
- Zona de la Catifa:
 - Establiment de dos nivells d'edificació i usos que permeti:
 - Nivell inferior: Nou front per a usos del CN (seu social, restaurant, escola club nàutic) davant d'un espai i vialitat de trànsit pacificat.
 - Nivell superior: Espai urbans-mirador i nova edificacions de Duanes i Capitania.
 - Es destinaria l'antic emplaçament del CN com a Àrea Tècnica amb tallers, magatzems i grues del Port.
- Zona de la Pedrera:
 - Es proposa establir dos nivells d'edificació i usos que permeti:
 - Nivell inferior: serveis, comerços, marina seca i aparcament.
 - Nivell superior: espais urbans-mirador, terrasses bars i restaurants, etc..
 - Nou edifici sobre espai urbà-mirador. Usos: Administratius, educatius, culturals i residencials (possible allotjament ocasional usuaris port).
 - Manteniment de la nau de formigó de la Pedrera per a usos portuaris.
- Moll comercial i turístic de creuers:
 - Construcció nova edificació per a usos portuaris (logístic/mercaderies) protegida pel dic de raser i amb especial cura de l'impacte visual i la integració paisatgística.



MOBILITAT RODADA I APARCAMENTS

- El carrer Voramar funcionaria com a principal eix d'accés per a vehicles a l'àmbit portuari. Es planteja l'estudi de restriccions temporals en el marc de l'estudi de mobilitat pendent de realitzar, a partir de la rotonda d'entrada a l'aparcament en el nucli antic i de la rotonda/giratori de l'àmbit de la Pedrera, prioritzant l'accés al Port als usuaris de les activitats del Port, residents, transport públic i col·lectius vulnerables.
- Es planteja que la localització dels accessos als aparcament en els extrems del Port, permeti disminuir-ne la circulació de vehicles i possibiliti recorreguts de vianants i espais socialitzats amb més qualitat i seguretat.
- Pel que fa l'aparcament del Port de Palamós es calculen 890 places aprox. distribuïdes en els següents espais:
 - Mitjançant el soterrament de l'aparcament en l'espai del final del Passeig i la Planassa: 433 places (en 1 planta soterrani).
 - L'aparcament a la Llotja, Museu i nous pallols dels pescadors: 100 places aprox.
 - La dotació d'aparcament regulat en superfície a la zona de la Catifa i CN: 60 places.
 - La dotació d'aparcament sota plaça mirador de la Pedrera: 297 places (en 3 plantes).

Aparcament Port Marina-Palamós: total 611 places

TOTAL Port de Palamós + Marina = 1.501 places



RECORREGUTS DE VIANANTS

La proposta de recorreguts entrelliga les alternatives 2 i 3, amb la flexibilitat de recorreguts entre la primera línia de mar de la cota ports, de l'alternativa 2, amb el recorregut més urbà de l'alternativa 3.

- S'estableixen un seguit de rampes/escales així com un futur ascensor del Port Marina-Palamós amb el nucli antic per aconseguir la connexió entre el port i la ciutat entre les cotes més distanciades.
- La continuïtat des de la rotonda de la Pedrera fins al nou camí de ronda, de Palamós a la platja del Castell, es produeix utilitzant el passeig de vianants que recorre el peu del penya-segat,

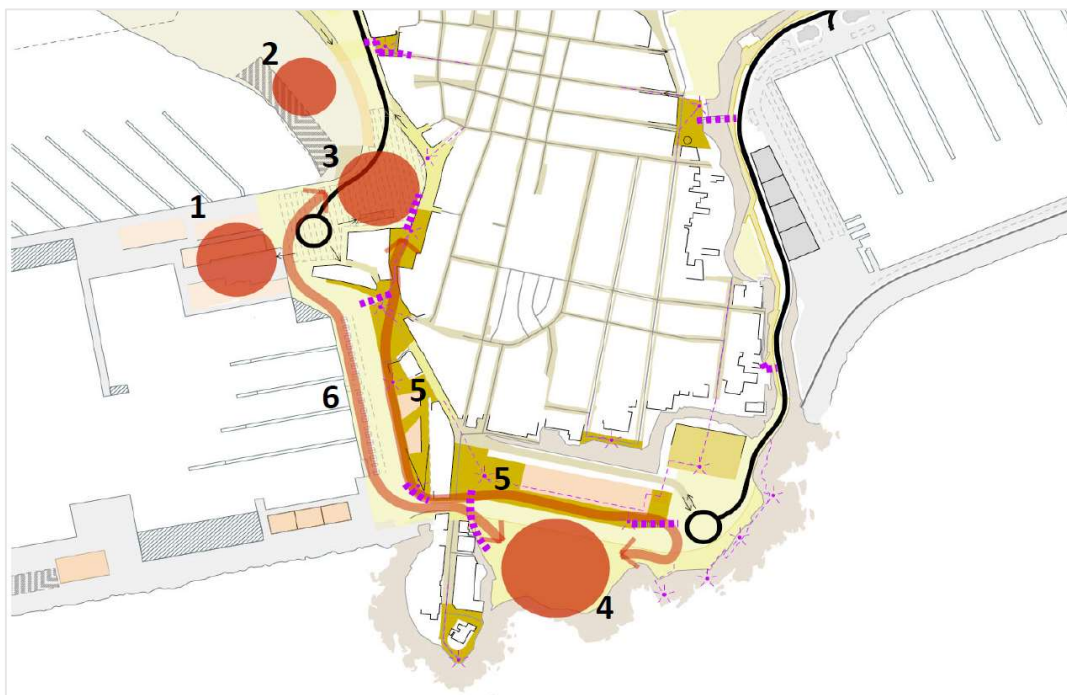
lleugerament per sobre del carrer Voramar, i on està previst instal·lar l'ascensor de comunicació del Port Marina-Palamós amb el nucli antic.



ESPAIS SOCIALS / TRANSICIÓ PORT-CIUTAT

Es plantegen diferents actuacions:

1. El manteniment/millora del Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix.
2. Amb la proposta de supressió de l'actual aparcament de la Platja i el trasllat de l'estesa de xarxes s'aconsegueix una continuïtat de l'espai públic del Passeig de Mar fins a la Planassa i una millor percepció de la Platja, amb un nou àmbit d'Escola de Vela Municipal
3. La reurbanització de la zona de l'actual rotonda del port i La Planassa com espai/plaça per la ciutadania, soterrant l'aparcament en superfície i enderrocant l'edifici de Ports.
4. La creació d'un nou parc a la Pedrera, a primera línia de mar que recuperi els valors naturals del lloc (arbrat i vegetació autòctona) i que actuï com a espai de relació social. El disseny d'aquest espai hauria de tenir en compte la possibilitat del bany ocasional (piscines artificials, proteccions esculleres, etc.) i sobre tot, l'establiment de mesures resilients en front el canvi climàtic.
- 5 i 6. Implantació de interconnexions entre els dos nivells: recorregut mirador (cota ciutat- 5) amb espais portuaris (cota port- 6).



DISTRIBUCIÓ D'USOS A LA LÀMINA D'AIGUA

Es plantegen 3 actuacions principals a partir de tota una sèrie d'accions:

- Reordenació de l'activitat nàutica i esportiva.
 - Eliminant les passarel·les exemptes i boies davant la platja.
 - Reordenant l'espai de varada sobre la platja amb valor paisatgístic.
 - Ampliant el dic de protecció del Moll d'armament per reordenar 6 passarel·les i ressituar vaixells del camp de boies i passeres exemptes.
- Reducció agitació interior i ampliació portuària.
 - Ampliant el moll de ponent per tal de protegir el port en front l'agitació interior i ampliar la dàrsena nàutica-esportiva.
 - Reordenant 4 passarel·les del CN per a potenciar eslores més grans.
 - Destinant l'actual emplaçament del CN com a Àrea Tècnica amb tallers, magatzems i grues del Port i la implantació d'una marina seca i/o hivernació de vaixells de petita eslora.
- Ordenació de l'activitat pesquera
 - Ampliant l'espai de terra al Moll d'armament per dur-hi l'estesa de xarxes.
 - Reubicant la passarel·la d'embarcacions de jubilats a un nou pantalà a ubicar al moll nord.

→ Avantatges:

- Menor impacte visual des de la platja.
- Increment del nombre d'amarradors.
- Alliberament de la platja per a activitats nàutiques obertes i netes, escola de vela municipal, vela lleugera, etc.
- Reducció de l'agitació interior.

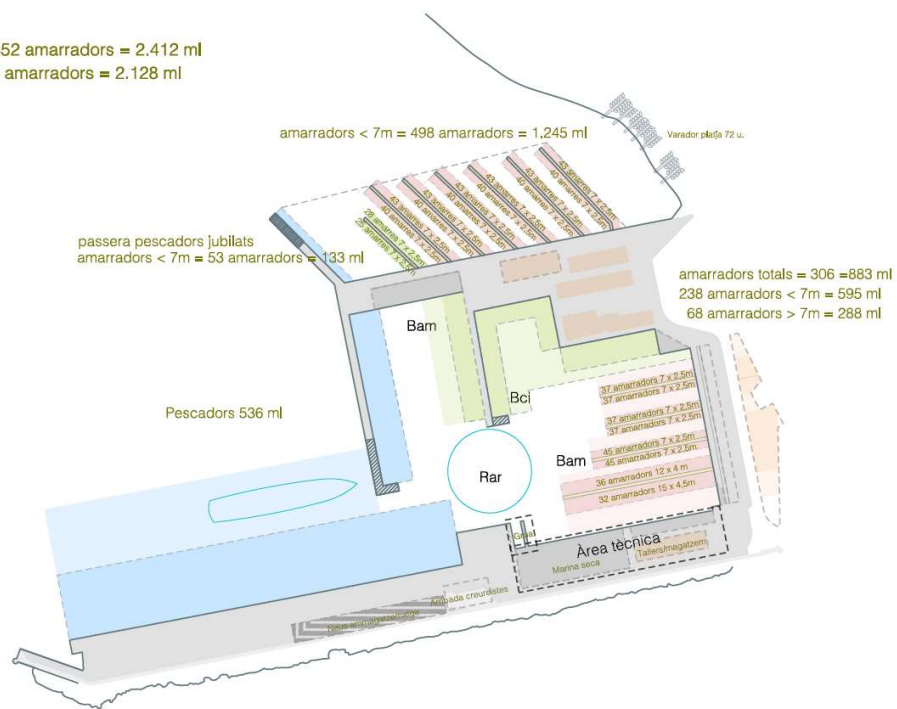
→ Inconvenients:

- Major cost econòmic.

Pel que fa a l'oferta d'amarradors:

- Total = 876 amarradors (inclou varador platja)

Total estat actual = 852 amarradors = 2.412 ml
Total proposta = 876 amarradors = 2.128 ml



2.2.2. Valoració de les alternatives des de l'assoliment dels objectius del PDUP

En aquest apartat es valora la capacitat de respondre als objectius i propòsits del PDUP atenent als indicadors dels 5 factors bàsics, la forma d'ordenació dels usos i activitats, la relació amb la mobilitat rodada i els aparcaments, els recorreguts dels vianants, la integració del port amb la ciutat (espais socials i transició port-ciutat) i la distribució d'usos de la làmina d'aigua per a un millor aprofitament, alhora que és capaç de respondre de manera efectiva i coherent a les problemàtiques detectades en l'anàlisi del territori i el programa d'usos que s'estableix.

A la següent taula es comparen totes les alternatives proposades al PDUP i es valora el grau d'assoliment de manera semiquantitativa, en forma de gradient, des de la valoració més desfavorable    a la més favorable   .

En els casos on no és factible una avaluació clara en funció de la informació existent o l'estat de tramitació s'indica "no avaluable" (NA). Cal indicar que, als efectes de comparar alternatives, s'han considerat no avaluables aquelles qüestions que transcendeixen la proposta d'ordenació en sí –com ara la integració ambiental, la millora del turisme de creuers, la sostenibilitat econòmica del port, la millora de la variable ambiental respecte la mobilitat d'embarcacions, reducció de la contaminació i foment de models de transport més sostenibles– atès que, si més no, en teoria, podrien formar part de la normativa de totes les alternatives.

Amb tot, aquests aspectes sí que s'han avaluat de manera específica per a l'alternativa escollida (vegeu apartat "2.2.3. Justificació de l'alternativa escollida").

A continuació es mostra la valoració de les alternatives en relació als diferents objectius urbanístics i els seus indicadors avaluats:

Objectius urbanístics	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4
1. Ordenació dels usos i activitats					
1.1. Correcta funcionalitat i relació amb l'entorn urbà	--	-	+	+	+++
1.2. Promoció d'activitats nàutiques obertes i netes (escola vela municipal, vela lleugera, rem, ...)	---	---	++	+++	+++
1.3. Potenciació del patrimoni marítim i pesquer	++	++	++	++	++
1.4. Renovació dels edificis (millora paisatgística)	---	++	++	++	+++
1.5. Integració ambiental	NA	NA	NA	NA	NA
1.6. Integració paisatgística	NA	-	++	++	++
1.7. Claredat en la definició dels usos. Potenciació dels sis grans sectors: pesquer, nàutic, comercial, creuers, turístics i serveis del port.	---	++	++	++	++
1.8. Possibilitat d'incorporar altres usos lligats a mancances urbanes (equipaments culturals, esportius,...)	---	-	+	+	+
1.9. Millora del turisme de creuers	NA	NA	NA	NA	NA

1.10. Sostenibilitat econòmica del port	NA	NA	NA	NA	NA
2. Mobilitat rodada i els aparcaments					
2.1. Pacificació del trànsit per garantir una mobilitat sostenible	---	--	+++	+++	+++
2.2. Incentivació de l'ús del transport públic i potenciació de la mobilitat activa i saludable així com e la seva continuïtat a escala territorial.	NA	NA	NA	NA	NA
2.3. Dotació d'aparcament (indica nombre)	1.314	1.429	1.553	1.567	1.501
3. Recorreguts dels vianants					
3.1. Continuïtat del passeig	---	+	+++	++	+++
3.2. Recorregut pròxim al mar	--	-	+++	+	+++
3.3. Connexió entre les dues infraestructures portuàries	---	-	+++	+	++
4. Integració del port amb la ciutat (espais socials i transició port-ciutat)					
4.1. Obertura d'espais portuaris. Creació d'espai lliure (públics) sense barreres físiques per al lliure accés de la ciutadania, sempre que sigui compatible amb les activitats portuàries i la seguretat dels béns i les persones.	---	--	+++	+	+++
4.2. Millora de l'accessibilitat. Connexió dels ports amb la ciutat des del punt de vista de la mobilitat tova.	---	---	+++	+++	+++
4.3. Oferta d'espais i serveis per a l'ús de la ciutadania	--	+	++	++	+++
4.4. Millora de la qualitat arquitectònica i paisatgística del front de la ciutat amb relació al port.	--	-	+	++	++
4.5. Preservació del patrimoni cultural i etnològic (les arts de la pesca) com a valor social i de ciutat.	++	++	++	++	++
4.6. Regeneració de la platja per a usos ciutadans	--	-	-	+++	+++
4.7. Connexió amb els teixits urbans	---	+	+	+++	+++

5. Distribució d'usos de la làmina d'aigua per a un millor aprofitament					
5.1. Reordenació de la flota i ampliació portuària	----	--	--	+	+++
5.2. Dotació d'amarradors (indica nombre)	780	684	612	722	804
5.3. Reducció agitació interior	----	----	----	----	+++
5.4. Millora de la variable ambiental respecte la mobilitat d'embarcacions, reducció de la contaminació i foment de models de transport més sostenibles	NA	NA	NA	NA	NA
5.5. Ampliació espai terra de treball pescadors	----	++	++	++	++
5.6. Creació d'una Àrea Tècnica amb tallers, grues, magatzems i implantació d'una marina seca i/o hivernatge de vaixells de petita eslora	----	+	+	+	+++
5.7. Maniobrabilitat de creuers	+++	+++	+++	+++	NA
5.8. Afectació del fons marí	+++	+++	+++	NA	NA
5.9. Reducció de l'impacte visual de les embarcacions davant la platja	----	+	+	++	++
5.10 Ampliació espai terra pescadors	----	+	++	++	++
5.11 Ampliació zona àrea tècnica	----	++	++	++	+++

2.2.3. Justificació de l'alternativa escollida

Un cop analitzades i comparades les diferents alternatives plantejades, se'n dedueix que l'opció que dona una millor resposta als objectius i propòsits establerts és l'alternativa 4. Constitueix l'opció que, en el seu conjunt, planteja un major nivell de coherència i de capacitat d'encaix territorial alhora que permet assegurar un bon funcionament de les infraestructures portuàries que s'hi planteja així com un desenvolupament ordenat i coherent del seu entorn.

L'alternativa 4 és la més favorable en termes urbanístics i ambientals, com es desprèn del Document Inicial Estratègic (DIE) de l'avaluació ambiental d'aquest PDUP.

En tot cas, més enllà d'aquesta valoració, l'alternativa 4 presenta quantitativament els següents avantatges:

1. Continuïtat del passeig.
2. Adequació de la circulació rodada en l'entorn portuari.
3. Dotació d'aparcament.
4. Obtenció d'espais urbans i places.
5. Promoció d'esports nàutics i vela municipal.

6. Potenciació del patrimoni marítim i pesquer.
7. Renovació d'edificis.
8. Obertura del nucli antic al mar.
9. Millora la imatge del conjunt del port.
10. Millora dels serveis urbans.
11. Potenciació de l'activitat pesquera.
12. Reordenació de la flota.
13. Adequació del club nàutic.
14. Reducció de l'agitació interior i previsió de l'ampliació portuària.
15. Potenciació de les activitats turístiques relacionades amb el mar.
16. Millora del turisme de creuers.
17. Adequació de l'activitat comercial.
18. Manteniment dels usos taller i comercials a la pedrera.
19. Sostenibilitat ambiental i adaptació al canvi climàtic.
20. Sostenibilitat econòmica del port.

2.3. Proposta d'ordenació

Pel contingut i naturalesa del present document d'objectius i propòsits generals, la proposta d'ordenació que a continuació es relaciona, constitueix la proposta orientativa que haurà de ser desenvolupada en el document del PDUP.

D'acord amb això, les relacions quantitatives entre zones privades o sistemes públics, o inclús entre els diferents règims de sòl que hi podran aparèixer, són una aproximació a la que definitivament es fixi en el Pla director. Aproximació que ha de servir per justificar el compliment de les directrius del planejament concurrent i que ha de servir per establir, en una posterior normativa, les determinacions del conjunt dels sòls inclosos dins l'àmbit del PDUP.

La descripció o explicació de la proposta d'ordenació escollida, l'alternativa 4, s'estructura en cinc grans apartats que coincideixen amb l'argumentació dels propòsits que s'han d'aconseguir i que han estat descrits en els apartats anteriors.

2.3.1. Descripció de la proposta. Aspectes globals

2.3.1.1 Reordenació dels usos i les activitats

Un dels objectius de la proposta és optimitzar els usos i activitats compactant les activitats existents i futures així com les diferents concessions.

La nova ordenació proposa claredat en la definició dels usos de forma unitària, establint la continuïtat del front litoral de Palamós, garantint la seva correcta funcionalitat sense interferències i la seva integració amb l'entorn urbà.



ZONIFICACIÓ I USOS				MOBILITAT	
CLAU: SP Sistema Portuari					
SUBCLAU					
	SP-ZCT Zona Comercial - Turístic		SP-ZM Zona Usos Portuaris (logístic/mercaderies)		Recorreguts de vianants estructurants
	SP-ZN1 Zona Nàutica 1 (CN Costa Brava)		SP-ZSC Zona Social - Cultural		Xarxa viària estructurant
	SP-ZN2 Zona Nàutica 2 (Nàutica Popular)		SP-ZPN Zona Portuària de Navegació		Vials de trànsit pacificat
	SP-ZN3 Zona Nàutica 3		SP-VE Zona Vialitat Estructurant		Connectors Ciutat - Port
	SP-ZP1 Zona Pesquera 1		SP-VA Zona Vialitat i Accessos (restringit)		Nous aparcaments
	SP-ZP2 Zona Pesquera 2		SP-A Zona Aparcament		Miradors
	SP-ZE Zona Esportiva (Vela Municipal)		SP-ELL Zona d'Espais Lliures		
	SP-ZV Zona Varada		SP-ZS1 Zona Serveis Portuaris 1		
	SP-ZT Zona Turística		SP-ZS2 Zona Serveis Portuaris 2		

Plànol d'ordenació indicativa. Zonificació.

Font: Elaboració pròpia

En aquest sentit, la proposta d'ordenació planteja els següents elements bàsics en optimitzar els usos i activitats, com són:

- **Compactació dels diferents usos i activitats**, existents i futures, així com les diferents concessions.
- **La recuperació de la platja**, ocupada actualment per un aparcament en superfície, l'estesa de xarxes dels pescadors, el varador sobre la sorra i espais residuals ocupats per fires i terrasses de restaurants, i destinant-la a activitats nàutiques obertes i netes, com pot ser la ubicació d'una base nàutica municipal (escola de vela lleugera, rem, etc...), evitant l'impacte visual actual de la platja.
- **Un nou front edificat**, com a sòcol de la ciutat, que admeti el trasllat de les activitats actuals del Port en l'àmbit de la Catifa i les noves activitats en l'àmbit de la Pedrera.
- **El port com a espai públic de qualitat** dinamitzador de les activitat socials i per a la ciutadania.

2.3.1.2. La relació amb la mobilitat rodada i els aparcaments.

Un dels objectius bàsics del PDUP (objectiu 4) és: "També la mobilitat i l'accessibilitat, tant rodada com de vianants, així com la possibilitat d'aparcament per als usuaris i l'accés en transport públic, de manera que suposi una millora considerable en la integració la zona portuària amb la resta de la ciutat."

Una necessitat bàsica de l'àrea és la seva reordenació i la resolució de la mobilitat rodada. Es detecta també un dèficit d'espais lliures i zones verdes i es detecten àrees de conflicte en les zones d'intersecció amb els barris i àrees confrontants.

Hi ha una clara necessitat de transformació de l'espai de la Catifa tenint en compte els usos existents o nous possibles usos a desenvolupar, així com de redefinició del tipus de circulació rodada i de resoldre dos punts fràgils: les connexions tant rodada com de vianants amb l'àrea de la Pedrera i amb la de la Planassa.

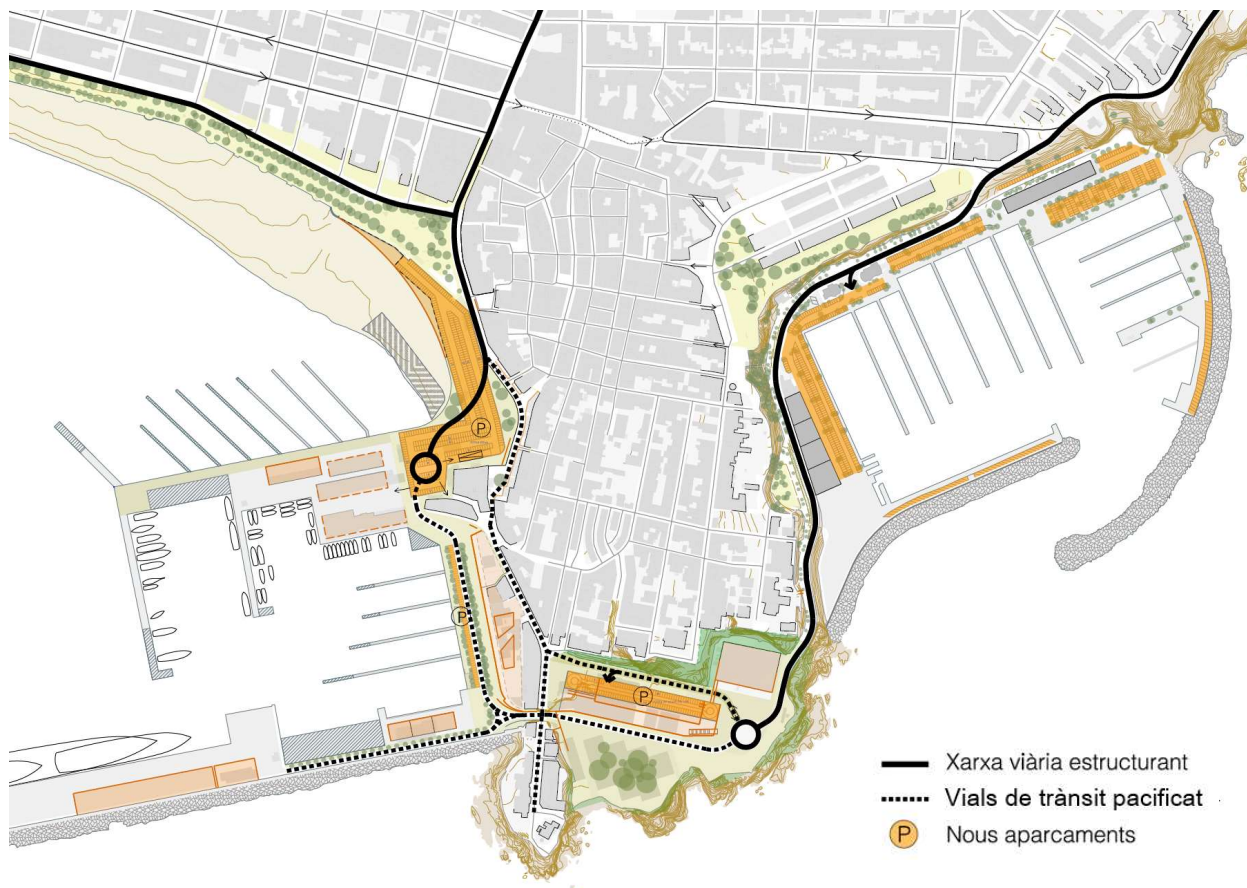
La proposta d'ordenació planteja el tipus de circulació rodada que es vol implementar a l'entorn del port, tenint en compte la seva possible redefinició a nivell municipal, valorant prioritàriament la circulació interna destinada a usuaris del Port i tenint en compte també la circulació interna destinada a serveis (comerços i accés de veïns), en tot cas, serà l'estudi de mobilitat, pendent de redactar, qui permetrà establir quines restriccions i/o prioritats són les òptimes a adoptar, així com la seva possible temporalitat (mesos, hores al dia, etc).

La proposta de mobilitat té en compte:

- La determinació de les connexions adients entre els barris del Pedró i del Far amb la nova àrea urbana tot introduint els elements de millora de l'accessibilitat i els espais públics de connexió claus.
- La ubicació i dimensionat de l'estacionament tenint en compte els possibles usuaris:
 - a. Usuaris interns del port.

- b. Usuaris dels barris confrontants.
 - c. Usuaris estacionals.
- La re-definició dels vials que connecten l'àrea de la Pedrera amb el barri vell i el Far (carrer Ametlla de Mar)

Així, es planteja la redefinició del front marítim del Port, potenciant un aparcament endreçat i ben ubicat que faci eficient la circulació rodada allà on sigui necessària, permetent o no, restringir el trànsit en funció dels usos socials i dels nous recorreguts per a vianants que sobre el nou traçat de passeig perimetral que travessarà la Catifa (front del Port), l'àmbit de la Pedrera i el front marítim en general, defineixen nous espais públics i esdevenen nous itineraris de qualitat.



Esquema de la mobilitat rodada i els aparcaments.

Font: Elaboració pròpia

2.3.1.3. Una nova mobilitat més sostenible per a Palamós

Molt vinculat al factor clau anterior i objectiu d'aquest PDUP és millorar l'accessibilitat i els recorreguts per a vianants com a mesura necessària per garantir un model de mobilitat sostenible i incorporant la mobilitat tova en el teixit urbà de Palamós.

Connectar els recorreguts de vianants

L'ordenació de la mobilitat per a vianants proposada es fonamenta en uns recorreguts connectats que s'entrelliguen entre ells: el recorregut marítim, més pròxim a la làmina d'aigua, amb el recorregut més urbà i final de la trama urbana sobre el Port. I, estableix un seguit d'elements de connexió, com rampes, escales, així com el futur ascensor del Port Marina-Palamós amb el nucli antic, entesos com a connectors de la Ciutat amb els espais portuaris.

La continuïtat d'aquests recorreguts, des de la rotonda de la Pedrera fins al nou camí de ronda, de Palamós a la platja del Castell, es produeix utilitzant el passeig de vianants que recorre el peu del penya-

segat, lleugerament per sobre del carrer Voramar, i on està previst instal·lar l'ascensor de comunicació del Port Marina-Palamós amb el nucli antic.

Continuïtat del recorregut perimetral (recorregut marítim)

Tancar i potenciar el recorregut perimetral de la vila de Palamós, garantint la connectivitat ecològica i adequant-lo per a l'ús de vianants.

En l'actualitat, la Vila de Palamós no disposa d'un recorregut o passeig adequat que permeti gaudir de la totalitat de la seva façana costanera i portuària. Aquesta actuació contribuirà a fer valdre tot l'àmbit costaner i marítim de la Vila, i a millorar la connexió amb àmbits externs com la Fosca o la platja del Castell.

Es pretén millorar la connectivitat del Port de la Marina amb l'àrea de la Pedrera i amb la resta de l'estructura urbana de Palamós. Actualment, hi ha una certa desconexió entre el Port de la Marina, principalment entre el barri adjacent del Pedró, que dificulta també la relació entre el Port i el centre de la ciutat.

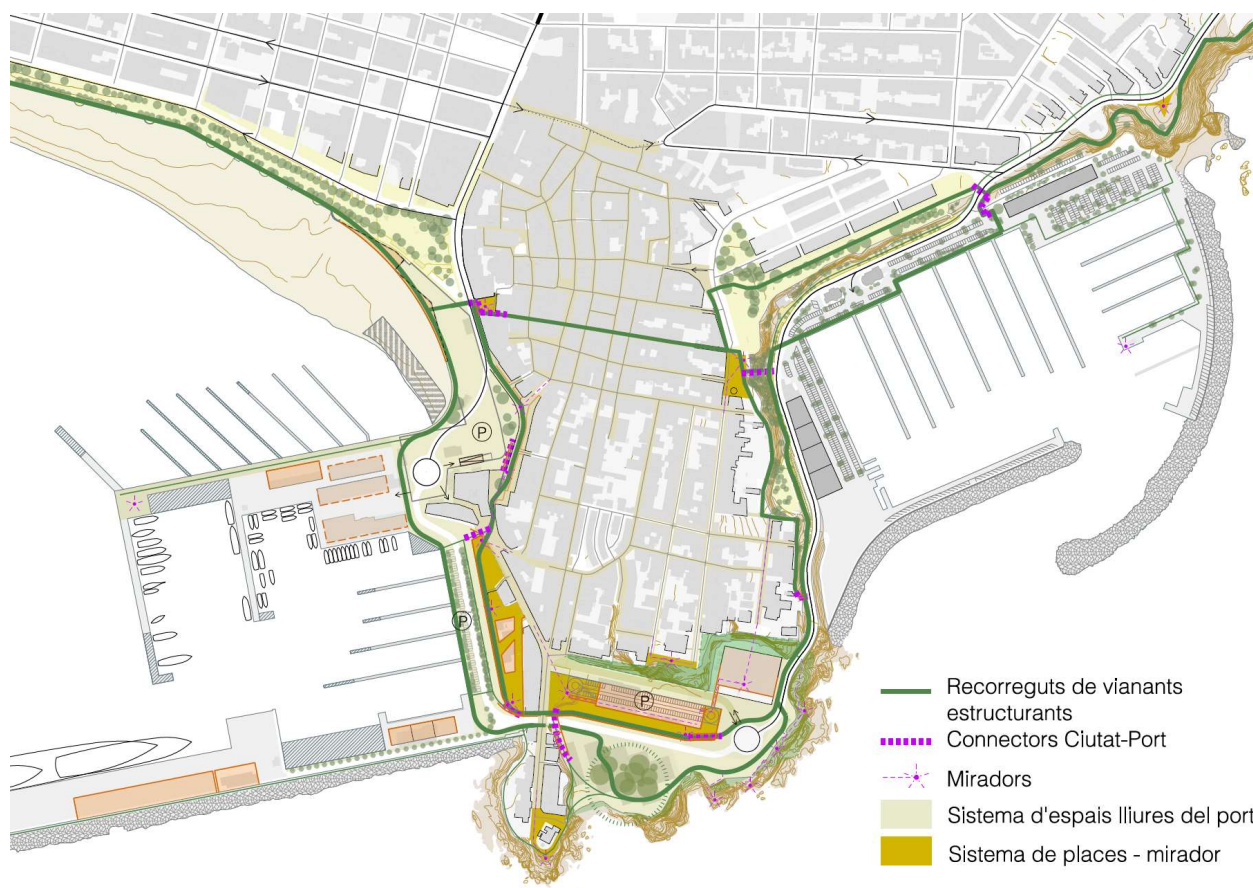
Igualment, es tracta de generar accessos estratègics que permetran la millora de l'accessibilitat al barri del Pedró i la connexió amb l'àmbit de la Pedrera, mitjançant la ubicació d'elements de connexió vertical per aconseguir salvar el desnivell entre el Port de Marina i el barri del Pedró, i també per salvar el desnivell de l'àmbit de la Pedrera i el barri del Pedró, que afavoriran la connexió del Port amb la resta de la Vila.

Continuïtat del recorregut urbà

Una línia d'acció important que es proposa amb relació a la mobilitat tova (per a vianants) és la configuració d'un recorregut urbà sobre el Port, com a final de la trama urbana.

En aquesta línia, es proposa la continuïtat del passeig del Mar fins a l'àmbit de la Pedrera, preferentment en el límit de la ciutat construïda sobre els espais portuaris, redirigint els vianants per l'avinguda Onze de Setembre, plaça Sant Pere, plaça de la Catifa i per sobre de la nova edificació d'usos portuaris proposada tant a l'àmbit de la Catifa com a la Pedrera. Les cobertes d'aquestes edificacions han de tenir el caràcter d'ús públic, com un sistema de places-mirador, que permeti a la ciutadania la visió més elevada de l'activitat del Port i del paisatge marítim alhora que poden constituir espais de relació social.

La continuïtat d'aquest recorregut més urbà, des de la rotonda de la Pedrera fins al nou camí de ronda de Palamós a la platja del castell, es proposa que es produeixi utilitzant el passeig de vianants que recorre el peu del penya-segat, lleugerament per sobre del carrer Voramar, i on està previst instal·lar l'ascensor de comunicació del Port Marina-Palamós amb el nucli de Palamós.



Esquema dels recorreguts per a vianants.

Font: Elaboració pròpia

2.3.1.4. El port com a espai públic de qualitat i integrador del Port amb la Ciutat.

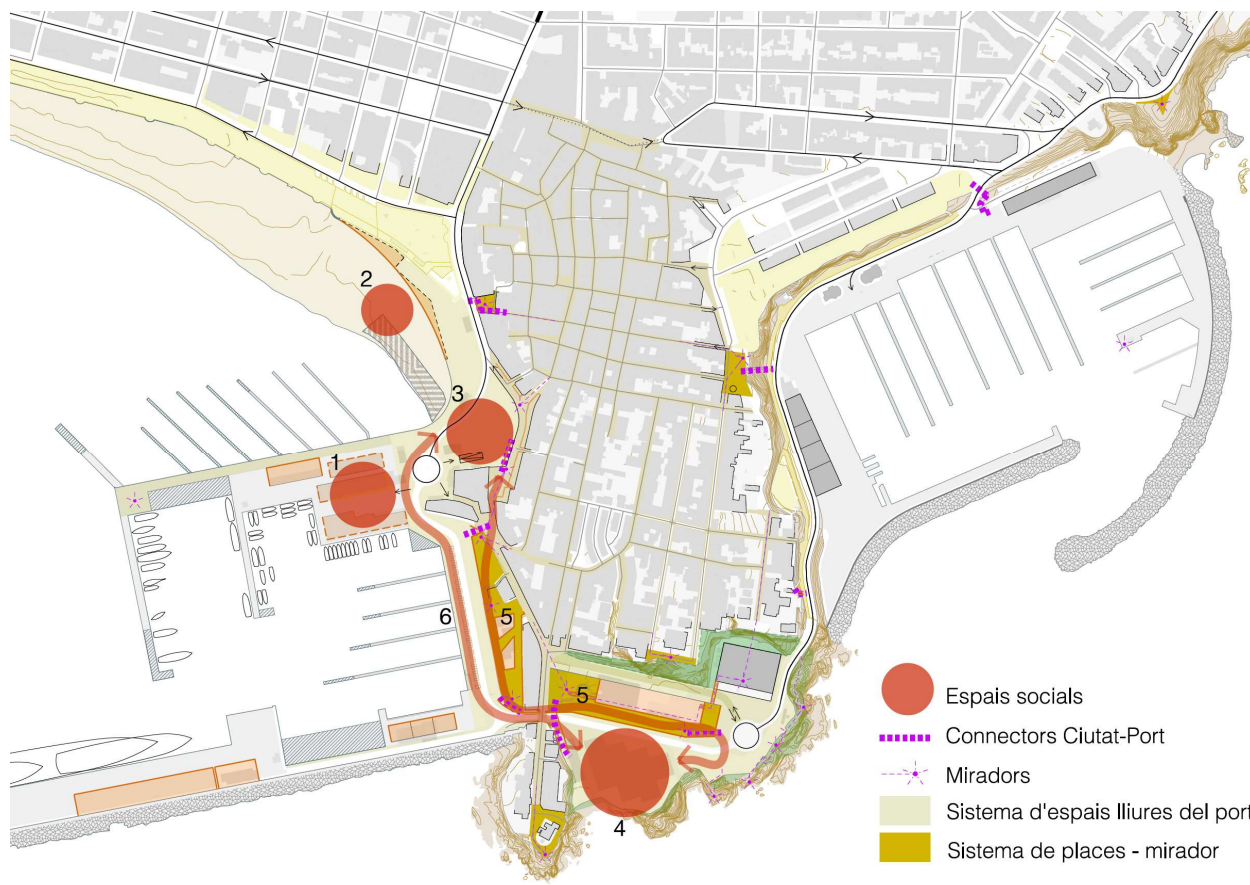
Un dels objectius bàsics del PDUP (objectiu 3), és: “Millorar la integració del port amb la ciutat mitjançant la reordenació dels espais de relació entre el port i la ciutat, donant continuïtat a la passejada Marítima a través del sistema portuari i ampliant les àrees de vianants al voltant de la Planassa i al port en general.”

Preservar i potenciar els valors ambientals de manera que s'integrin en el sistema d'espais lliures del municipi i com espais de relació amb la natura buscant alternatives per traslladar els usos actuals, si és necessari. Cal tenir en compte que aquest criteri està alineat amb l'objectiu de dinamitzar l'activitat econòmica del port, ja que els espais naturals de Palamós són un dels principals generadors d'activitat econòmica del municipi.

Dintre de l'objectiu d'integració del Port amb la Ciutat, la proposta d'ordenació planteja les següents línies d'actuació:

1. Manteniment/millora del Museu de la Pesca, Llotja i Espai del Peix com a espai social i integrador Port-Ciutat i alhora fomentar els espais culturals divulgadors del patrimoni marítim i pesquer de Palamós.
2. Amb la proposta de supressió de l'actual aparcament de la Platja i el trasllat de l'estesa de xarxes s'aconsegueix una continuïtat de l'espai públic del Passeig de Mar fins a la Planassa i una millor percepció de la Platja, amb un nou ús per activitats esportives nàutiques obertes i netes: vela lleugera, rem, caiac, etc. o també la possible ubicació d'una base nàutica municipal (escola de vela).
3. Reurbanització de la zona de l'actual rotonda del port i La Planassa com espai/plaça per a la ciutadania, soterrant l'aparcament actual en superfície i enderrocant l'edifici de Ports.
4. Creació d'un nou parc a la Pedrera, a primera línia de mar, recuperant els valors naturals del lloc (arbrat i vegetació autòctona) i com a espai de relació social. El disseny d'aquest espai hauria de tenir en compte la possibilitat del bany ocasional (piscines artificials, proteccions esculleres, etc.) i sobre tot, l'establiment de mesures resilients en front el canvi climàtic.

5 i 6. Implantació de interconnexions entre els dos nivells proposats: recorregut plaça-mirador (5-cota ciutat) amb els espais portuaris (6- cota port).



Esquema dels espais socials /transició Port-Ciutat.

Font: Elaboració pròpia

2.3.1.5. Reordenació de la làmina d'aigua (proposta indicativa)

Un dels objectius bàsics del PDUP és: Objectiu 1: “Delimitar amb precisió la zona de servei i qualificar-la com a sistema general portuari i millorar l'aprofitament de la làmina d'aigua, per tal d'obtenir un funcionament òptim i donar resposta a les demandes de millor servei tot garantint les necessitats futures de funcionament del port”.

En aquest sentit, la proposta d'ordenació planteja les següents accions:

- a) Reducció de l'agitació interior i ampliació portuària, que s'aconsegueix, amb:
 - La prolongació del moll de Ponent i la punta del DEVA. Amb aquestes actuacions es protegeix per una banda l'interior del port possibilitant l'ampliació de la dàrsena esportiva i per altra banda la protecció de les embarcacions en les noves passarel·les exteriors del moll d'armament.
 - Reordenació de 4 passarel·les del Club Nàutic per a potenciar eslores més grans.
 - Destinar l'actual emplaçament del Club Nàutic com a àrea tècnica amb tallers, magatzems i grues del port i la implantació d'una marina seca i/o hivernat de vaixells de petita eslora.
- b) Ordenació de la dàrsena pesquera compactant l'activitat de manera que també es millori el seu funcionament actual.
- c) Reordenació de l'activitat nàutica i esportiva.
 - Eliminació de les passarel·les exemptes i les boies davant la platja.
 - Reordenació de la varada sobre la platja amb embarcacions de valor històric i paisatgístic.
 - Ampliació de la punta del DEVA, per a protegir el moll d'armament i ressituar 6 passarel·les i

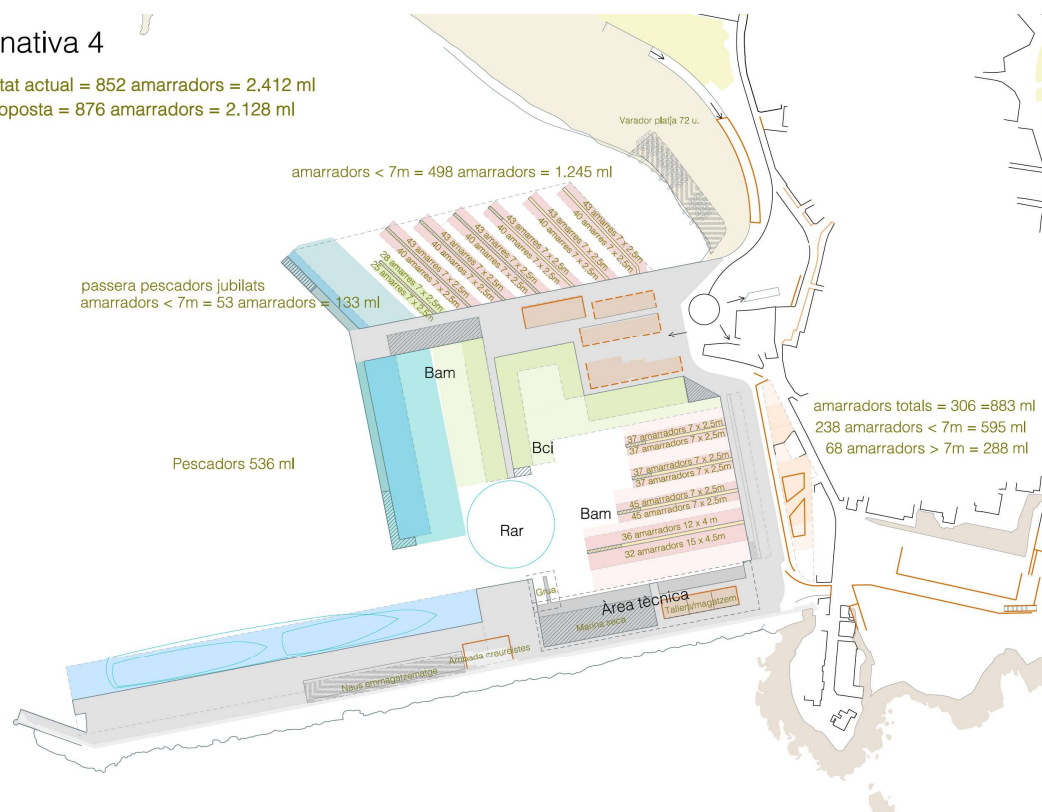
ressituar vaixells del camp de boies i les passarel·les exemptes.

- d) Compactació i optimització dels amarraments i el funcionament del port, Maximitzar el nombre d'amarraments situats a l'interior del port amb l'objectiu de traslladar el major nombre d'amarrament situats davant de la platja.

Alternativa 4

Total estat actual = 852 amarradors = 2.412 ml

Total proposta = 876 amarradors = 2.128 ml



Esquema de distribució d'usos de la làmina d'aigua (imatge indicativa).

Font: Elaboració pròpia

2.3.2. Descripció de la proposta d'ordenació per àmbits

Es planteja a continuació una descripció de la proposta d'ordenació amb especificitat als diferents espais portuaris que confronten amb la ciutat i que d'acord amb els objectius del PDUP han d'harmonitzar i integrar-se entre ambdós. Aquest àmbits territorials són, de oest a est:

- Zona del Passeig i La Planassa. La recuperació de la Platja
- La dàrsena pesquera. Ordenació de l'activitat
- La Catifa i el front del Port
- El moll comercial i turística de creuers
- La Pedrera

2.3.2.1. Zona del Passeig i La Planassa. La recuperació de la Platja

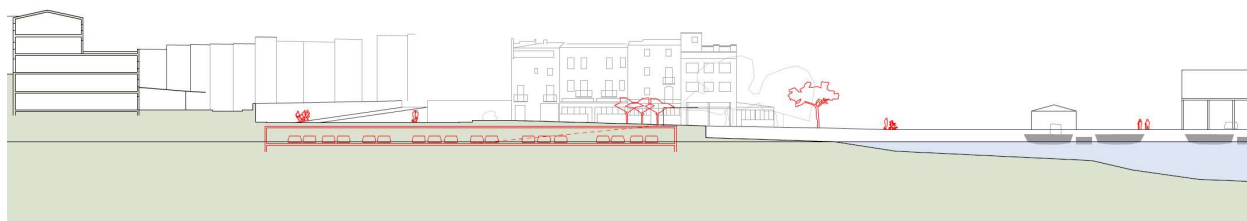
Els objectius principals de la proposta d'ordenació, per aquest àmbit, són:

Donar continuïtat al passeig del Mar

El present document d'Avanç del PDUP proposa la prolongació del passeig, actualment en fase de projecte de reforma, fins a la zona de La Planassa, amb criteris de disseny i característiques similars a aquests, per tal d'aconseguir una continuïtat del passeig de mar en direcció al port. Aquesta continuïtat

del passeig permetrà que els vianants puguin accedir de manera còmoda a tot el port alhora que es proposa un recorregut que permeti la interrelació de l'espai portuari amb la vila de Palamós.

Un dels eixos principals i objectiu cabdal en l'ordenació proposada és la continuïtat del recorregut o passeig costaner de vianants, entre el passeig del Mar fins al Port Marina Palamós i el nou camí de ronda, de Palamós a la platja del Castell. Donada l'actual ubicació de les instal·lacions portuàries i dels usos i activitats establerts tant a l'àmbit de la Catifa com al de la Pedrera, en l'actualitat, la Vila de Palamós no disposa d'un recorregut o passeig adequat que permeti gaudir de la totalitat de la seva façana costanera i portuària. Aquesta continuïtat del passeig passa per alliberar l'àmbit de l'aparcament actual en superfície, aparcaments de la Platja (al final del passeig) i de la Planassa, i construir un nou aparcament soterrat sota l'espai de la nova plaça de La Planassa que es proposa.



Secció de la proposta indicativa de l'espai de la Planassa i l'aparcament soterrat.

Font: Elaboració pròpia

Crear una nova plaça cívica a l'espai de la Planassa

La proposta d'ordenació proposa la recuperació de l'espai de la Planassa i l'actual rotonda del Port com espai emblemàtic de Palamós, per a usos cívics i de lleure, eliminant l'edifici de Ports de la Generalitat i l'aparcament actual en superfície i soterrant-lo sota aquest espai de plaça. La creació d'aquesta nova plaça que es proposa comporta la recuperació dels valors patrimonials i històrics del mur del port antic (Av. Onze de Setembre).

La nova plaça ha de ser l'element ròtula entre el port i el nucli antic de la Vila de Palamós i alhora ha de poder distribuir els fluxos del passeig cap a la zona del Museu de Pesca, la llotja i l'espai de la Catifa.

Connectar el passeig del Mar amb el nucli urbà

La connexió del passeig amb el nucli urbà i els vials av. Onze de Setembre, la plaça Murada, el carrer Major, plaça Sant Pere, plaça de la Catifa a través de l'espai ròtula de la nova plaça de la Planassa que es proposa.

Recuperar la platja

Recuperació de la platja del Port com espai natural minimitzant els usos portuaris que entrin en conflicte amb el seu ús normal com a platja, tot tenint en compte l'entorn portuari on s'hi troben.

Amb la proposta de supressió de l'actual aparcament de la platja, el trasllat de l'estesa de xarxes dels pescadors, l'eliminació de l'espai residual per a fires i el trasllat d'algunes terrasses de restaurants, s'aconsegueix engrandir l'àrea de la platja i una continuïtat de l'espai públic del Passeig del Mar fins a la Planassa i una millor percepció del mar, alhora que s'incorpora un nou ús esportiu per a activitats nàutiques obertes i netes, com per exemple l'Escola de Municipal d'Esports Nàutics o un club de vela. Es proposa doncs un edifici de serveis integrat sota el nou passeig que pugui acollir activitats esportives d'escola de vela lleugera, rem, caiac, etc.

La proposta planteja també el manteniment de la varada d'embarcacions sobre la sorra però reordenant l'ús per aquelles embarcacions amb valors històrics o paisatgístics.

En síntesi, les principals línies d'ordenació de l'espai terrestre que es proposen per aquest àmbit, són:

- A. Continuitat del passeig del Mar proposant un recorregut o passeig adequat que permeti gaudir de la totalitat de la seva façana costanera i enllaci amb el centre històric.
- B. Creació d'una gran plaça a l'espai de la Planassa, entre el museu de la Pesca i el nucli urbà i en continuïtat amb l'espai públic del passeig. Aquesta actuació comporta la reurbanització de la zona de l'actual rotonda del port i l'aparcament de la Planassa com a espai de plaça per a la ciutadania, el soterrament de l'aparcament en superfície i l'enderrocament de l'edifici de Ports de la Generalitat.
- C. Connectar el passeig del Mar amb el nucli urbà.
- D. Recuperar la platja amb la supressió de l'actual aparcament de la platja, l'estesa de xarxes, l'espai residual de fires i terrasses d'alguns restaurants.
- E. Proposta d'ubicar en la platja les activitats esportives nàutiques obertes i netes: vela lleugera, rem, caiac, etc.
- F. Reordenació de la varada sobre la sorra amb embarcacions de valor històric o paisatgístic.



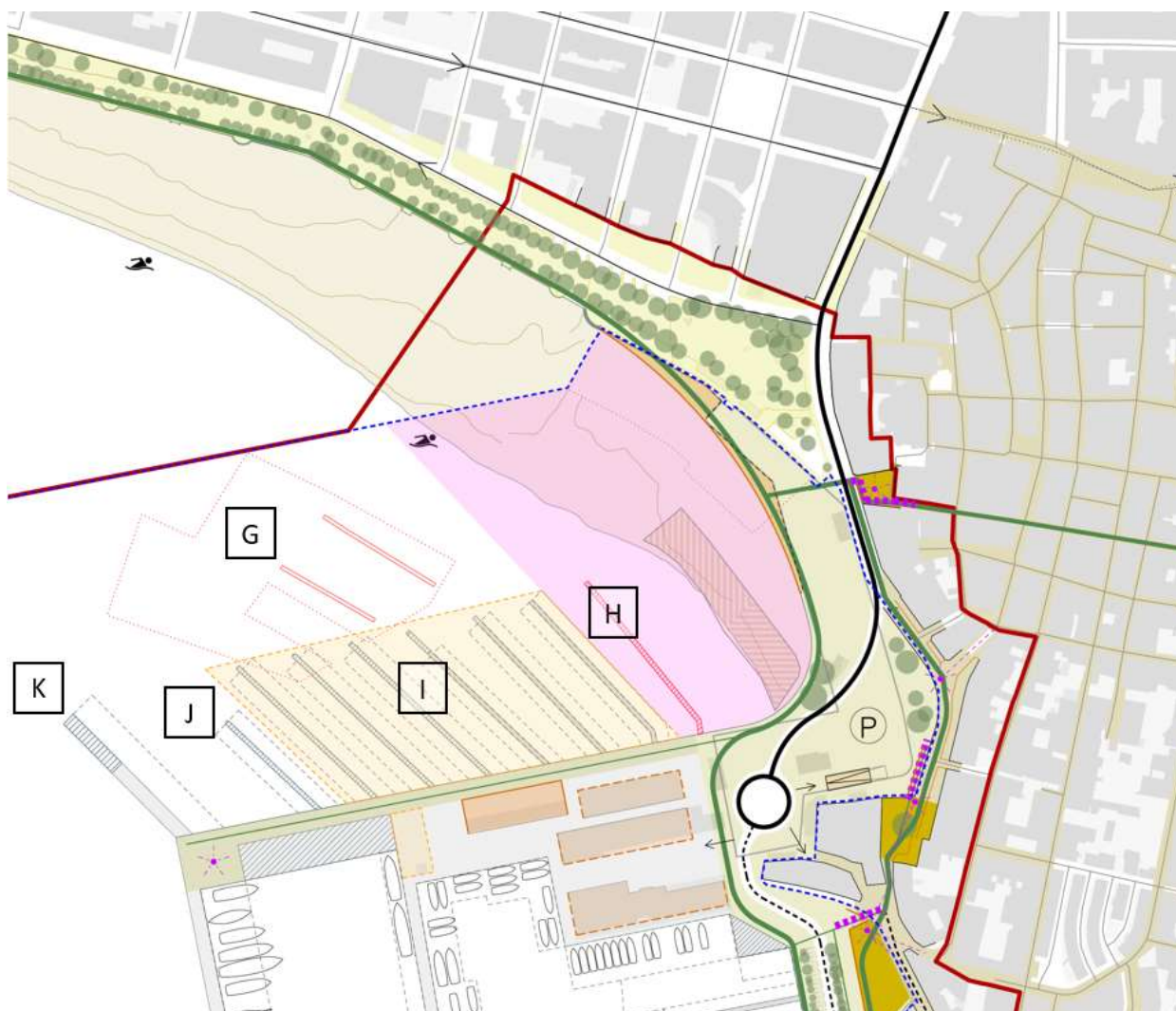
Imatge de la proposta d'ordenació indicativa de l'espai terrestre de l'àmbit Passeig del Mar i la Planassa.

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a l'espai marítim, en aquesta zona es preveu fer una reordenació de flota de la Activitat Nàutica i Esportiva. Aquesta reordenació de flota ha de permetre organitzar millor els amarradors existents i alliberar alguns espais ocupats que tenen un fort impacte visual des de la platja.

Les principals línies d'ordenació de l'espai marítim que es proposen són:

- G. Eliminació de les passarel·les exemptes i les boies de fondeig, situades davant de la platja, pel seu fort impacte visual.
- H. Eliminació de la primera passarel·la d'amarradors actual, més pròxima a la línia de platja, per l'impacte visual que produeix i la seguretat des de la platja.
- I. Reordenació de les embarcacions de les passarel·les exemptes, les boies de fondeig i la fota existent del Front de Mar (qualificada de Nàutica Popular) en 6 passarel·les (3 de noves i 3 remodelades) concentrades al moll nord.
- J. Instal·lació de nova passarel·la al moll nord als efectes de poder traslladar la passarel·la d'embarcacions de pesca de jubilats.
- K. Prolongació de la punta del DEVA per a la protecció de les embarcacions en les passarel·les del moll nord.



Imatge de la proposta d'ordenació indicativa de l'espai marítim de l'àmbit Passeig del Mar i la Planassa.

Font: Elaboració pròpia

Aquestes directrius hauran d'ésser tingudes en compte en el moment de renovar concessions existents o tramitar noves concessions.

Amb aquestes línies d'actuació es podrà aconseguir l'objectiu principal de treure part dels vaixells davant de la platja. A més, aquesta actuació permetrà que aquest espai pugui ésser destinat a altres usos nàutics.

2.3.2.2. La dàrsena pesquera i ordenació de l'activitat.

Tal i com s'ha vist en la etapa de diagnosi l'activitat pesquera ocupa un espai central del port estenent la seva activitat en el Moll d'Armament per la càrrega de xarxes, l'Estenedor de Xarxes, l'Aparcament i acopi de xarxes en el Passeig de la Catifa, Edifici de pallols en el C/ Moll Port.

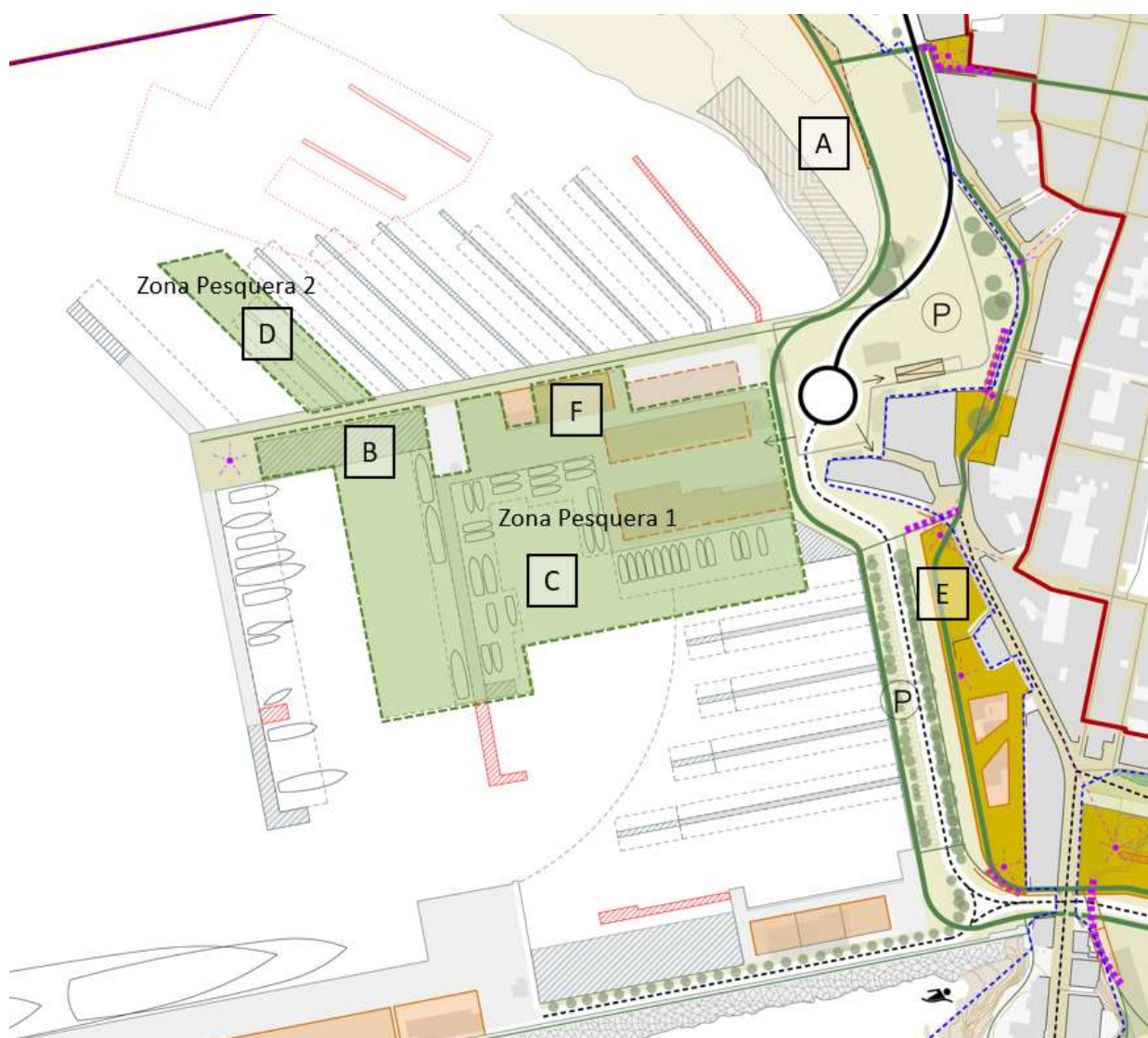
A més, com s'ha pogut veure en la descripció de l'activitat hi ha hagut en els darrers anys una reducció important en el nombre vaixells.

Es considera necessari realitzar una concentració d'aquesta activitat als efectes de disposar d'espai per ésser destinat a altres usos.

La finalitat de la nova Ordenació és que el sector pesquer disposi d'un **espai més concentrat**, però a la vegada més eficient i còmode per treballar. La generació d'aquest espai pot suposar la realització de inversions per guanyar espai al mar.

Les principals línies d'actuació per la ordenació de l'activitat pesquera són:

- A. Eliminació de l'espai actual per estendre xarxes als efectes de poder desenvolupar projectes de millora i recuperació de la Platja en aquest espai.
- B. Reubicació de la zona per estendre xarxes a un nou moll a construir entre el moll de Repsol i el moll de Ponent.
- C. Concentració de la flota al moll de la Repsol i molls adjacents a la Confraria.
- D. Reubicació de la passarel·la d'embarcacions de jubilats a nova passarel·la a ubicar al moll nord.
- E. Trasllat de xarxes i arts, que actualment estan en l'esplanada d'aparcament del front de la Catifa, en una part interior del port o en panyols tancats.
- F. Renovació de pallols del moll d'armament. Aquesta mesura s'ha de portar a terme de manera conjunta amb la disposició de un nou edifici de serveis formant un únic volum situat a continuació del Museu de la Pesca.



Imatge de la proposta d'ordenació indicativa de l'activitat pesquera.

Font: Elaboració pròpia

L'aplicació gradual del conjunt de línies d'Actuació ha de permetre ordenar i ampliar els espais de treball associats a la zona de la pesca. Es fa possible un espai més concentrat, però renovat i més ordenat tot ampliant els pallols existents als efectes de integrar-los en els volums edificats nous o ja existents.

2.3.2.3. Reordenació de l'espai de La Catifa -Front del Port- per activitats nàutiques i esportives

Una de les actuacions més significatives de la proposta d'ordenació és el trasllat de l'activitat esportiva, situada actualment adossada al dic d'Abric i gestionada actualment pel Club Nàutic Costa Brava, al moll de Ribera i convertir el passeig de la Catifa (c. Moll Port) en un passeig cívica.

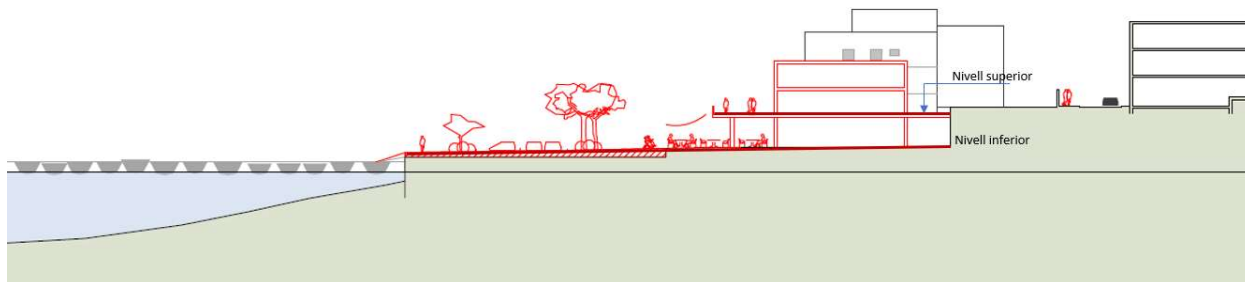
El Club Nàutic és un equipament molt destacat dins el Port, per la qual cosa la renovació i la potenciació d'aquest és un factor clau per tal de millorar el conjunt del port de Palamós. S'estableixen les següents actuacions per tal de millorar-ne les prestacions i la funcionalitat del Club Nàutic alhora que reordena la Façana de la Catifa -front de la ciutat- i el seu espai lliure urbà.

Les principals línies d'ordenació que es proposen són:

- A. Reordenació de l'edificació la zona de la Catifa establint dos nivells d'edificació i usos:

Nivell inferior: Nou front del Port per a usos del Club Nàutic (seu social, restaurant, escola nàutica, etc.) i les plantes baixes dels edificis administratius i de serveis portuaris (Capitania i Duanes) davant d'un espai pacificat (passeig de la Catifa).

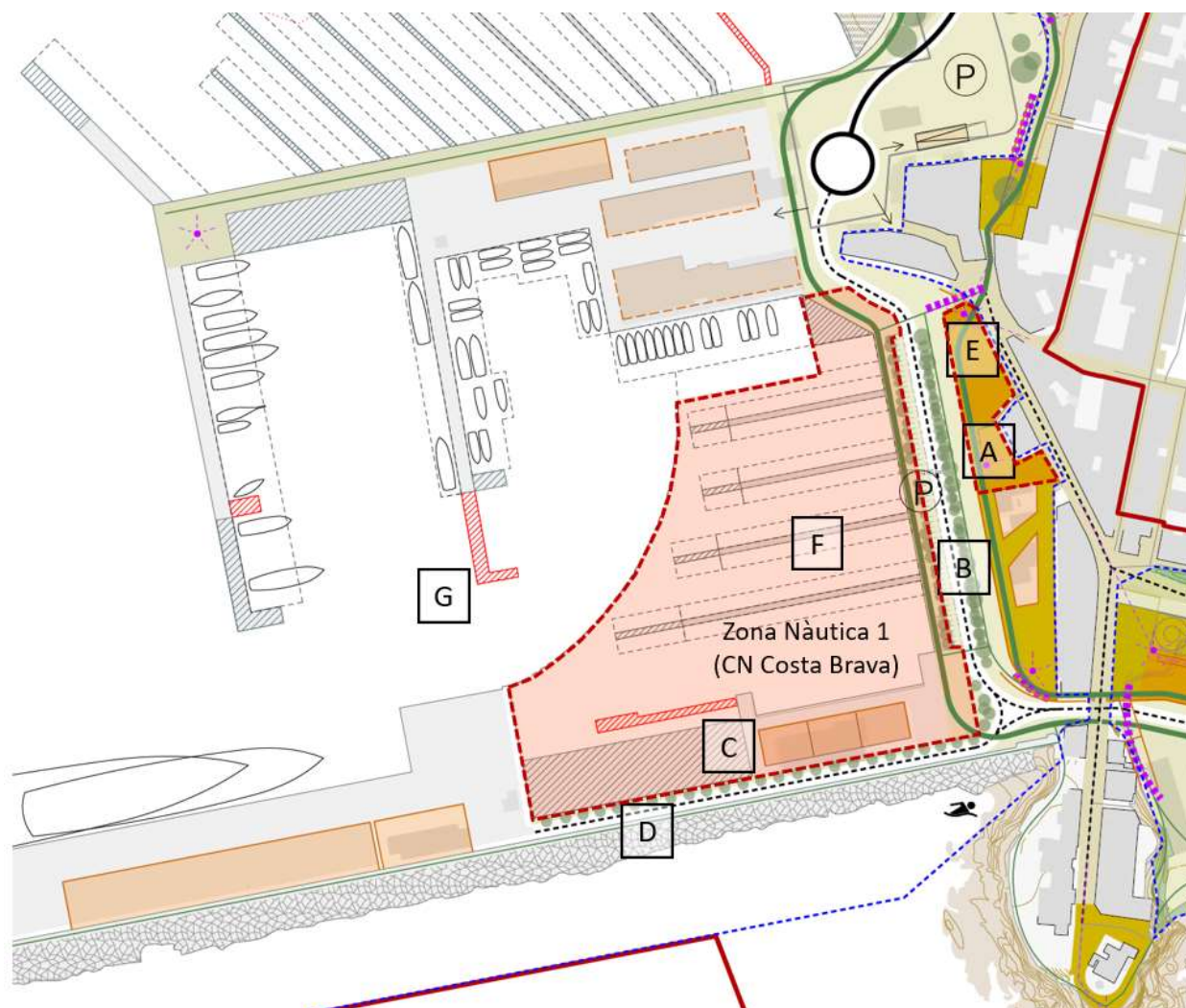
Nivell superior: Espai urbà -passeig elevat i mirador- i nou edifici sobresortint de Capitania i Duanes.



Secció de la proposta d'ordenació indicativa de l'edificació i espai de La Catifa.

Font: Elaboració pròpia

- B. Trasllat de zona d'escar, zona tècnica i grua existent que ocupa l'esplana del front de la ciutat a la nova zona tècnica, en el moll de recer, de tal manera que permeti reordenar la Façana de la Catifa per a usos i activitats socials.
- C. Implantació de nova zona tècnica i marina seca, guanyant superfície de terra, que doni un servei més eficient a tot el port de Palamós. Destinar l'actual emplaçament del Club Nàutic com a Àrea Tècnica amb tallers, magatzems i grues del Port i la implantació d'una marina seca i/o hivernat de vaixells de petita eslora.
- D. Nou accés per a vianants i de serveis al moll comercial.
- E. Resituació l'edifici del Club i l'Escola de Vela en el nivell inferior de la Façana de la Catifa.
- F. Concentració de tots els pantalans del moll de Ribera per al seu ús nàutic esportiu.
- G. Escurçament del moll de Repsol per tal de permetre l'ampliació i reordenació de 4 passarel·les del Club Nàutic i potenciar eslores més grans.



Imatge de la proposta d'ordenació indicativa del front de La Catifa.

Font: Elaboració pròpia





Imatges indicativa de la eordenació de l'espai de La Catifa -Front del Port

Font: Elaboració pròpia

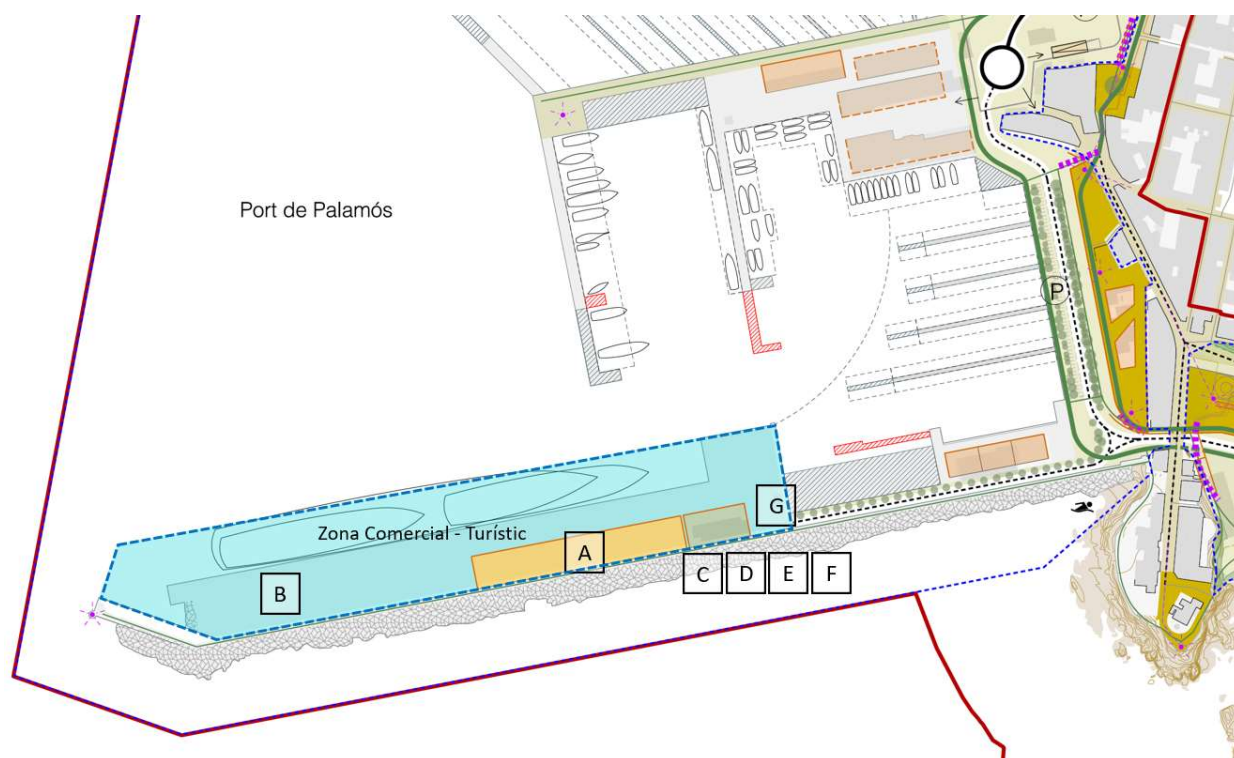
2.3.2.4. Adequació del moll comercial i turística de creuers

Les activitats comercials i turística de creuers es produeix en el moll del Dic de recer. Un dels principals avantatges que té el port de Palamós és la capacitat de poder amarrar al mateix temps un creuer i un vaixell de mercaderies, sempre en funció de les eslores de cada un.

Actualment, l'activitat comercial al port es troba en continu creixement. Es tracta d'una activitat diferenciadora del Port de Palamós que es considera necessari de mantenir i diversificar. És necessari adequar-ne les instal·lacions.

Les principals línies d'ordenació que es proposen són:

- A. Construcció nova edificació per a usos portuaris (logístic/mercaderies) protegida pel dic de raser i amb especial cura de l'impacte visual i la integració paisatgística.
- B. Millora de la integració paisatgística de l'espai i els elements utilitzats per separació del granulat.
- C. Previsió de ampliació de l'edifici de control segons necessitat adequació a punt de control Schengen.
- D. Implantació de la Oficina del PIF (Punt Inspecció Fronterera) dins el moll per facilitar la logística
- E. Implantació d'una oficina de control d'operacions remotes / visuals pel pràctic del port.
- F. Implantació d'una bàscula al peu del moll.
- G. Formació de Cul de Sac davant entrada del moll que faciliti la mobilitat en aquest àmbit.



Imatge de la proposta d'ordenació indicativa del moll comercial i turístic de creuers.

Font: Elaboració pròpia

2.3.2.5. La Pedrera

Aquest espai es troba bastant degradat en aquests moments i és necessari que les nous usos i activitats que es desenvolupin abordin projectes de millora de l'espai. En aquest sentit la nova edificació que es proposa en la façana marítima i la recuperació de l'espai públic a primera línia de mar han de permetre una important renovació de l'espai.

Les principals línies d'ordenació que es proposen són:

- A. Creació d'un parc a la Pedrera, a primera línia de mar, recuperant els valors naturals del lloc (arbrat i vegetació autòctona) i com espai de lleure i relació social. El desenvolupament del PDUP pot estudiar la possibilitat d'un disseny dels espais que permeti el bany ocasional (piscines artificials, elements d'escullera, etc.) i que tinguin en compte l'establiment de mesures resilients en front el canvi climàtic i la protecció davant situacions de temporals durs.

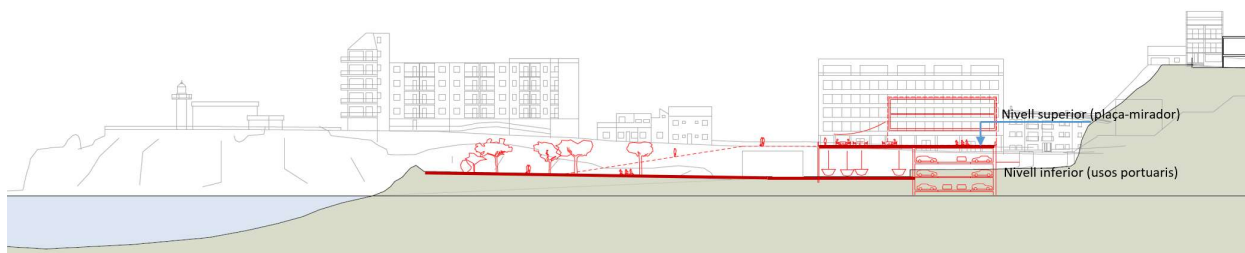
La recuperació d'aquest espai lliure públic motiva l'enderroc de les naus existents, de construccions senzilles, amb un acabat de fibrociment i algunes afectades pels temporals, gestionades actualment pel Club Nàutic.

- B. Construir nova edificació -plaça mirador- establint dos nivells d'edificació i usos:

Nivell inferior: El nou front de l'edificació a l'espai lliure es proposa destinar-lo a usos comercials, de serveis i tallers relacionats amb la nàutica. En la part posterior, que limita amb el carrer Doctor Botet, es proposa ubicar-hi un gran aparcament en tres plantes que pugui dotar d'aparcament a les necessitats del Port de Palamós i al barri del Pedró.

Nivell superior: Es proposa un espai urbà -passeig elevat i mirador- i que podria complementar-se amb activitats de terrasses (bars i restaurants) que poden reforçar l'ús social i de lleure d'aquest espai. Per sobre d'aquest espai urbà, es proposa una nova edificació que pot acollir activitats o concessions per a usos administratius, serveis, culturals, educatius, residència habitacional i d'altres, què han de poder permetre

la renovació de la façana marítima a l'espai de la Pedrera que avui dia es troba degradat i amb usos inadequats.



Secció de la proposta d'ordenació de l'edificació i espai de La Pedrera.

Font: Elaboració pròpia

- C. Manteniment de l'actual nau de formigó per a usos portuaris.
- D. Continuitat del passeig a primera línia de mar proposant un recorregut adequat pel nou espai lliure obtingut i que connecti amb els espais de la Catifa, el Port Marina-Palamós i el nou camí de ronda de Palamós a la platja del Castell i alhora que permeti gaudir de la totalitat de la seva façana costanera i portuària.



Imatge de la proposta d'ordenació indicativa de l'àmbit de la Pedrera.

Font: Elaboració pròpia



Imatge indicativa de l'ordenació general del PDUP . Font: Elaboració pròpia

CRÈDITS

Equip redactor:

El document d'objectius i propòsits generals i Avanç del PDUP del Port de Palamós, ha estat redactat per tècnics del Servei d'Actuacions Estratègiques de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura (DGOTUA) del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

Equips col·laboradors:

Document inicial estratègic

MEDIS Enginyeria Ambiental i Agroindustrial, SLP

Redacció: Josep Farreró i Solés. *Enginyer Agrònom*.

Estudis complementaris:

Palamós. Estudi sobre els valors i les funcions dels elements del paisatge

Redactat per tècnics del Servei d'Estratègies, Planificació Territorial i Paisatge de la DGOTUA.

Estudi d'integració urbana del Port de Palamós

Redactat per tècnics del Servei d'Arquitectura i paisatge Urbà de la DGOTUA.