

INDEX

1. MEMÒRIA

1.1 Conveniència i justificació

- 1.1.0 Generalitats
- 1.1.1 Ordenacions prèvies
- 1.1.2 Objecte
- 1.1.3 Figura de planejament
- 1.1.4 Relació amb altres planejaments
- 1.1.5 Marc jurídic
- 1.1.6 Caràcter demanial i règim administratiu

1.2 Informació

1.2.1 Antecedents històrics

- 1.2.1.1 Proposta any 1975
- 1.2.1.2 Pla de Ports pesquers i esportius de 1983
- 1.2.1.3 Estudis Suarez-Bores de 1983
- 1.2.1.4 Propostes d'INYPSA de 1988
- 1.2.1.5 Estudi alternativa Nord de 1991
- 1.2.1.6 Conclusions
- 1.2.1.7 Esquemes gràfics de les propostes
- 1.2.1.8 Construcció i explotació del port esportiu

1.2.2 Delimitació de l'àmbit

1.2.3 Estat actual

- 1.2.3.1 Descripció de l'entorn i del lloc
- 1.2.3.2 Usos, edificacions i infraestructures existents

1.2.4 Relació amb la vila i el territori

1.3 Objectius i criteris

1.3.1 Objectius i criteris portuaris

1.4 Descripció de la proposta

- 1.4.1 Descripció general de la proposta
- 1.4.2 Quadre de superfícies
- 1.4.3 Quadre d'usos:
 - 1. Dàrsena pesquera
 - 2. Dàrsena esportiva
- 1.4.4 Descripció zonal

1.4.4.1 Generalitats

1.4.4.2 Àrea portuària pesquera

1.4.4.2.1 Sector port pesquer

1.4.5 Reportatge fotogràfic

2. PLÀNOLS

2.1 PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

- 2.1.1 Situació geogràfica
- 2.1.2 Estat actual topogràfic i limit d'àmbit.
- 2.1.3 Usos actuals
- 2.1.4 Infraestructures actuals
- 2.1.5 Plantas de perfils
- 2.1.6 Perfils
- 2.1.7 Perfils

2.2. PLÀNOLS DE PROPOSTA

- 2.2.1 Ampliació
- 2.2.2 Planta nivell inferior
- 2.2.3 Planta nivell superior
- 2.2.4 Implantació volumètrica
- 2.2.5 Planta perfils
- 2.2.6 Perfils
- 2.2.7 Perfils

2.3 PLÀNOLS NORMATIUS

- 2.3.1 Planta nivell inferior
- 2.3.2 Planta nivell superior

3. ORDENANCES URBANÍSTIQUES

Títol I: Disposicions generals

Capítol I. Generalitats

Capítol II. Terminologia de conceptes

Títol II: Règim urbanístic del sòl

Capítol I. Disposicions generals

Capítol II. Regulació de zones i sistemes de l'àrea portuària

Disposició transitòria.

4. ESTUDI ECONÒMIC FINANCER



1. MEMÒRIA

1.1 CONVENIÈNCIA I JUSTIFICACIÓ

1.1 CONVENIÈNCIA I JUSTIFICACIÓ

1.1.0 GENERALITATS

Els molls i edificacions que conformen el conjunt portuari de Roses es van anar construint segons les necessitats que la dinàmica del moment plantejava. El funcionament del port s'havia produït sense un pla global que distribuís, espacialment, els usos. Quan l'espai va començar a ésser escàs, es van plantejar les primeres iniciatives d'organització.

Evidentment, al esgotar-se la superfície disponible la pressió de la demanda portà a construir nous espais destinats a usos portuaris, essencialment pesquers fins aquells moments. És en aquest temps quan es construeix el moll de ribera.

L'aparició, els últims temps, d'un element nou, la pesca de peix blau, que va desbordar totalment els límits dels espais habilitats en aquell moment, va fer que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) es plantejés la necessitat d'ordenar aquestes noves zones lliures.

El Pla de zonificació de l'any 1988 contemplava, en el moll de ribera, un edifici de serveis per als pescadors forasters, magatzems nous i més grans que els existents i zones industrials on ubicar-hi tallers que, juntament amb l'escar existent, completaven la dotació d'infraestructura que la indústria pesquera necessitava.

Així mateix, durant els darrers anys s'han produït intervencions que han modificat sensiblement el paisatge costaner de la façana de la vila.

La intervenció més espectacular és la creació de les dues platges que tenen, pràcticament, continuïtat des de la bocana de Santa Margarita fins a la riera de la Cuana, amb la interrupció de l'endegament de la riera Ginjolers. Per establir les sorres i no obstruir el desguàs de les rieres ha calgut construir uns espigons, amb escullera. Els espigons que corresponen a la Ginjolers produeixen un notable impacte paisatgístic ja que es troben en el canvi de curvatura de les sorres i no ha sigut possible seguir el projecte que els preveia submergits en la meitat final. Els espigons de la Cuana s'han acabat transformant en els molls del port esportiu.

1.1.1 ORDENACIONS PRÈVIES.

El document de planejament dins del qual s'emmarquen inicialment els treballs és la revisió del Pla general d'ordenació urbana, aprovat per la Comissió Provincial d'Urbanisme en la sessió de 19 de desembre de 1985, així com revisions i modificacions puntuals fins a la data d'avui.

A l'any 1988 es va redactar el Pla de zonificació del moll de ribera, on es preveien una sèrie d'edificacions amb uns usos destinats bàsicament al sector pesquer, el qual no fou aprovat amb caràcter definitiu.

A l'any 1990 es comencen els treballs de redacció d'un estudi d'alternatives, on s'estudia la possibilitat d'incloure un port esportiu.

El DPTOP va decidir desenvolupar l'alternativa nord del port de Roses, on es possibilitava l'expansió del sector pesquer, atendre la demanda de la nàutica esportiva i al mateix temps integrar el port amb la ciutat.

L'Ajuntament de Roses, per acord del Ple del dia 27 d'agost de 1991, va sol·licitar a la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat la redacció del Pla especial del Port, adjuntant un plànol on es grafiava una àrea per a la ubicació de la dàrsena esportiva.

Posteriorment, es va fer la revisió del Pla general d'ordenació urbana i en la secció cinquena (Sistema de platges, espais arran de mar i sistema portuari) del capítol segon (Regulació detallada dels sistemes del títol segon: Règim urbanístic del sòl) de l'annex de les Normes urbanístiques del text refós de juliol de 1993, l'article 34 determinava que la figura a emprar seria la de pla especial.

El port de Roses té en la pesca l'ús principal. La majoria dels magatzems, naus, etc., estan pensats per donar suport a la pesca. En aquest sentit, la proposta de nova dàrsena esportiva pretenia atorgar usos complementaris a l'ús principal, com l'esportiu, el comercial i l'industrial. En tot cas, s'entenia que el nou conjunt portuari s'havia d'integrar amb la trama de la vila de forma ordenada, de tal manera que això no suposés un límit sinó que aquest s'integrés i passés a formar part, sense interferències, del conjunt urbà de la vila de Roses.

Tanmateix, hi ha una altra zona portuària que queda fora de l'objecte d'aquest Pla Especial i és la que actualment s'utilitza com aparcament de superfície. Aquesta zona queda quelcom separada del port per bé que és zona portuària i, en conseqüència àmbit gestionat per Ports de la Generalitat.

La seva situació és a l'est de la Riera Ginjolers, al costat de la platja.

En aquest àmbit l'Ajuntament de Roses ja hi ha encarregat un projecte executiu d'aparcament subterrani, redactat per INGENIEROS ASOCIADOS en data JULIOL DE 2000.

Es regula a l'article 44 de les Ordenances Urbanístiques del Present Pla Especial.

1.1.2 OBJECTE.

1.1.3 FIGURA DE PLANEJAMENT

La figura a emprar és la determinada en l'article 34 de les normes urbanístiques del text refós de la revisió del Pla general d'ordenació de juliol de 1986.

D'acord amb el que preveu l'article 37 de la Llei portuària catalana, els instruments de planejament general del municipi han de qualificar la zona de servei dels ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes existents com a sistema general portuari.

1.1.4 RELACIÓ AMB ALTRES PLANEJAMENTS

El municipi de Roses compta amb un Pla general d'ordenació urbana revisat el 1986. En ell s'estableix, en l'article 34 sobre Pla especial zona portuària, que "el Departament de Ports i Costes de la Generalitat redactarà un pla especial de la zona portuària que sotmetrà a informe i aprovació de l'Ajuntament."

En el mateix article s'estableix que el pla especial preveurà les mesures per a una explotació eficient de l'espai portuari, el seu desenvolupament i la seva connexió amb els sistemes generals. També s'especifica que el pla inclourà mesures complementàries a adoptar donada la fragilitat del paisatge.

De conformitat amb el que preveu l'article 37 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, el pla especial ha d'incloure, com a determinacions, les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el seu desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals.

1.1.5 MARC JURÍDIC.

El Pla especial s'emmarca dins el següent cos legislatiu:

- Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme i el Reglament que la desplega.
- Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes.
- Real decret 1471/1989, d'1 de desembre. Reglament de la Llei de costes.
- Llei 48/2003, de 26 de novembre, en relació a la Llei 62/1997, de 26 de desembre, de modificació de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.
- Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, i normativa que la desenvolupi.
- Resolució del 20 de Març de 1983 sobre conjunts naturals de la Direcció General del Patrimoni Artístic
- Resolució del 27 de Juliol de 1984 sobre modificació de la Resolució 20/03/1983 de DGPA

1.1.6 CARÀCTER DEMANIAL I RÈGIM ADMINISTRATIU

En virtut del què disposa l'article 132.2 de la Constitució i en els articles 3 i 4 de la vigent Llei de costes 22/1988, de 28 de juliol, els ports i instal·lacions portuàries són béns de domini públic marítim-terrestre de l'Estat.

L'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya atribueix a la Generalitat la competència exclusiva en matèria de ports, sens perjudici d'allò que disposa l'article 149.1.20 de la Constitució Espanyola respecte als ports d'interès general.

L'administració, gestió i tutela correspon a la Generalitat de Catalunya, en virtut del Real decret 2876/1980, de 12 de desembre, de traspàs de funcions i de serveis, des de l'1 de gener de 1981.

El règim jurídic d'aquests béns ve regulat per una legislació específica que bàsicament la constitueixen la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, i la normativa que la desenvolupa. En virtut de l'esmentada Llei portuària, es va crear l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, anteriorment Comissió de Ports de Catalunya, que té com a finalitat gestionar el domini públic portuari de la Generalitat que li sigui adscrit.

1.2 INFORMACIÓ

1.2 INFORMACIÓ

1.2.1 ANTECEDENTS HISTÒRICS DEL PORT

Els primers molls del port de Roses es varen construir a començament de segle. A l'any 1898 encara no hi constava la infraestructura portuària i sí que estaven dibuixats en el plànol de l'any 1908. El dic d'abric va quedar parcialment enderrocat. El seu extrem final va ésser volat en un accident, l'any 1939.

A finals dels anys 70 es va construir el moll de ponent, i es va configurar la dàrsena actual, a la qual s'hi va traslladar la flota de pesca, que fins aquell moment estava fondejada a la badia.

El DPTOP ha reparat, perllongat i millorat el moll d'abric del port, per reduir les onades a l'interior.

La solució de la ubicació de la flota esportiva, compaginant-ho amb la de pesca, ha estat motiu d'aferrissades disputes a nivell local. El debat va començar amb la proposta feta per l'alcalde Sr. Subirà. A la proposta esmentada li ha succeït una àmplia varietat, les més importants són les següents:

- Pla de ports pesquers i esportius de Catalunya
- Estudi Suárez-Bores
- Estudi Inypsa
- Estudi alternativa Nord.

1.2.1.1. PROPOSTES INICIALS. ANY 1975

D'aquest any hi ha dues propostes; en els dos casos es tracta de la implantació de ports aïllats.

Proposta A

En aquest cas es proposa un avançament de terreny mar endins, amb la creació d'unes zones lúdiques, des de davant l'edifici de Correus fins a la platja de la Perola, i construir el port esportiu en el tram comprès entre la riera Ginjolers i la platja.

El nivell d'intervenció d'aquesta opció es podrà considerar d'excessiu, ja que la llargada del front de mar s'avança uns 200 m, i el punt màxim podria arribar a 600 m; ara bé, aquesta proposta fa canviar el paisatge habitual de la vila.

Proposta B

Aquesta, molt menys atrevida, proposa la construcció d'un port esportiu just a la platja de la Perola. Des de la plaça del Peix vella fins a la riera de la Cuana, deixant la platja del Rastrell lliure, però totalment tancada, la qual cosa comporta problemes sanitaris, a la sorra, i dificultat de renovació de les aigües.

La capacitat d'amarres d'aquesta proposta és just la meitat que la de la proposta A.

1.2.1.2. PLA DE PORTS PESQUERS I ESPORTIUS DE 1983

Planteja dues alternatives, totes dues adossades al port existent, al nord i al sud, amb la mateixa superfície de molls i de miralls d'aigua; per tant, amb la mateixa capacitat d'amarres: 550 en cada cas. Ara bé, com es reflexa en el mateix Pla, les condicions topogràfiques, medi ambientals i econòmiques són diferents.

L'opció Sud s'ubica a la platja dels Palangres, per tant:

- a) la superfície de terra s'ha de guanyar al mar
- b) es perd una petita platja, encara que es pot reconstruir una nova platja més al Sud.
- c) la seva localització s'allunya del centre de la vila.

L'opció Nord, que tindrà la mateixa superfície, 100.000 m², inclosos els molls i el mirall d'aigua, amb capacitat per 550 embarcacions, tindrà com a característiques més importants:

- a) Al nord de la nova dàrsena es podrà crear una nova platja en comptes de la que queda afectada.
- b) La localització d'aquesta solució està més integrada dins el nucli de la població.
- c) Caldrà reconduir la sortida de la riera de la Cuana.
- d) A l'ésser una zona de calats més reduïts, aquesta solució resultarà més econòmica.

1.2.1.3. ESTUDI SUÁREZ-BORES DE 1983.

En aquest treball es planteja la recerca dels diferents llocs on és possible ubicar-hi un port esportiu. Així es tempteja des d'un port aïllat, fins a varies alternatives de port adossat a l'existent.

En concret es plantegen quatre alternatives, la primera és un port aïllat, situat entre la riera de la Trencada i la riera Ginjolers, incloent-hi el Rec d'en Forquilla, que caldria desviar. Ocupa una important part de la façana de la vila i la seva capacitat serà de 1.450 embarcacions, considerant una ratio de 100 m² de mirall/embarcació.

La segona alternativa serà desenvolupar una de les propostes de l'esmentat Pla de ports, la solució nord. Caldrà canalitzar la riera de la Cuana, construir una nova platja i les palanques amb naixement des del moll que tanca el port i canalitza la riera. La superfície de mirall d'aigua és de 61.006 m² i la de molls de 14.075 m², essent la capacitat d'amarres de 540 embarcacions.

La tercera alternativa, desenvolupa simultàniament les opcions nord i sud del Pla de ports. La capacitat d'amarres del conjunt és de 1.410 embarcacions, en total hi ha 32.266 m² de moll i 152.866 m² de mirall d'aigua. En aquesta alternativa el conjunt portuari està constituït per tres cossos clarament diferenciats.

La quarta alternativa consisteix en afegir una barra, en el costat de ponent, tot perllongant el moll d'endegament de la riera, encara que en aquesta nova part del port els pantalans tenen l'accés des del moll de ponent del port actual, pel que es barregen les activitats. La capacitat total d'aquesta alternativa és de 1.990 embarcacions, amb 204.004 m² de mirall d'aigua i 41.326 m² de moll.

1.2.1.4. PROPOSTES D'INYPSA DE 1988

Amb posterioritat al treball del professor Sr. Suárez Bores es va elaborar una proposta; la seva característica principal és no tocar la platja ja que es situa en front del moll de ponent del port actual. S'hi arriba fins ell, mitjançant un moll de nova construcció adossat al moll pesquer pel costat nord i al moll de ponent.

Hi ha estudiades tres alternatives, segons on sigui la bocana del port esportiu. En una de les alternatives, el moll de tancament resulta exempt del conjunt portuari, hi haurien dues bocanes.

En tots els casos l'activitat del port actual es reduirà a l'interior de l'actual dàrsena. En les tres alternatives la capacitat d'acollir embarcacions supera els 600 amarres. En el cas A és de 650, en el B de 780 i en el C és de 720 amarres.

1.2.1.5. ESTUDI ALTERNATIVA NORD DE 1991

Es redacta a l'any 1991, quan el front litoral ha patit una transformació notable amb la creació de la platja i l'espigó de la riera Ginjolers. Proposa la creació d'un port esportiu integrat amb el pesquer i una ampliació del port on sigui factible l'amarratge de grans embarcacions turístiques. Conjuntament amb el port, es proposa reordenar el front de mar de la vila, de forma que es recullin, ordenin i integrin els nous elements que s'han creat recentment.

1.2.1.6. CONCLUSIONS

1. Les alternatives portuàries menys impactants en el medi físic són les que s'organitzen segons directrius del Pla de ports de 1983, és a dir, al voltant del port actual i recolzant-se en la seva infraestructura; cal, doncs, descartar emplaçaments dels que en resultin ports aïllats.

2. L'accés rodat al conjunt portuari provocarà menys problemes quant més concentrats estiguin els serveis. La connexió entre la carretera de Canyelles i la Gran Via de Pau Casals soluciona l'accés a la dàrsena pesquera. La solució a l'esportiva s'ha de produir a través de l'eix de la riera de la Quana.

3. La capacitat mínima d'embarcacions de les alternatives analitzades és de 540 i la màxima de 1.990. Aquesta dada és important ja que cal que el nou port esportiu no sigui deficitari i pugui donar uns serveis de qualitat.

4. El port que es construeixi no haurà de limitar el possible creixement de la flota pesquera.

1.2.1.7. ESQUEMES DE LES PROPOSTES

S'inclouen esquemes de les diferents propostes a la mateixa escala per poder-los comparar.

1.2.1.8. CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DEL PORT ESPORTIU

Sens perjudici dels antecedents exposats, mitjançant Acord de 29-05-2001 el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar definitivament el projecte de construcció del port esportiu de Roses, al terme municipal de Roses, així com atorgar a l'Ajuntament de Roses la concessió administrativa per a la construcció i explotació de les obres projectades.

1.2.2. DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT

L'àmbit ve delimitat pel que estableix el Reial Decret 2876/1980, de 12 de desembre, sobre traspassos de Serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports, pel Reial Decret 1666/1980, de 31 de juliol, i l'Acta de 4 de març de 1999, que va concretar l'acord de traspassos mitjançant la definició en els

seus plànols annexes de l'àmbit geogràfic corresponent a cada port. La zona adscrita va ser ampliada en data 15 de juny de 2004.

1.2.3. ESTAT ACTUAL

1.2.3.1. DESCRIPCIÓ DE L'ENTORN I DEL LLOC

Dins d'aquest àmbit i d'entre les diferents parts que el formen en sobresurten la dàrsena pesquera, la dàrsena esportiva, les platges regenerades pel MMA i el tram de passeig d'entre la riera Ginjolers i el rec d'en Forquilla.

Tots aquests espais són elements lineals al llarg de l'Avinguda de Rhode. L'element que físicament els uneix i que dona suport a tots ells és la carretera d'accés a la vila, element lineal per excel·lència i que és la principal via per accedir al port.

Un element, molt important, que resta fora de l'àmbit del pla, però que està present constantment, és la pròpia vila, amb la seva successió d'espais i vies que cal relacionar amb les propostes del Pla. A les façanes de mar de la vila és on apareixen gran combinació de tipologies edificatòries i espais urbans. Fent una descripció ràpida, començant des del rec d'en Forquilla i continuant en la direcció d'entrada, trobem l'edifici de Correus, amb l'espai buit al davant; continuem amb una façana que oscil·la entre cinc i sis plantes, fins a arribar a la Plaça Catalunya, oberta cap al mar. Seguint el sentit de la circulació viària, amb una altra façana d'alçades irregulars fins la riera Ginjolers que per la seva amplada de 12 m és l'únic espai, perpendicular al mar, de suficient entitat per ésser susceptible d'una rambla o via de caire similar. Es segueix amb una altra illa de poca amplada, però de molta alçada, que contrasta amb la façana contigua, doncs aquesta és de tres o quatre plantes. En acabar aquesta façana trobem que la línia d'edificació reula allunyant-se de la carretera, sis o set plantes d'alçada. Després arribem fins a la Plaça de Sant Pere, espai urbà de dimensions mitjanes. Tot seguit s'arriba al Mas de les Figueres on hi ha un buit en la façana de mar fins arribar a Jaume I, via d'alta densitat edificatòria. Es continua amb el polígon d'habitatges dels pescadors, articulats de forma perpendicular al mar i de mitjana alçada. Segueix l'escola Narcís Monturiol reculada de forma notable de l'alineació de la carretera. La resta d'edificacions fins el final de l'àmbit, són

heterogènies; es combinen edificis unifamiliars aïllats amb edificis de residència col·lectiva, edificis plurifamiliars reculats o plurifamiliars de tipologia escalonada. Tota aquesta última part, al estar reculada, contrasta amb la façana de la vila que pressiona sobre l'espai urbà immediat.

1.2.3.2. USOS, EDIFICACIONS I INFRASTRUCTURES EXISTENTS

Els usos principals que es desenvolupen en l'àmbit del Pla especial són: el portuari i essencialment el pesquer, l'esportiu, l'aparcament i el viari; i activitats industrials i serveis relacionats.

L'ús viari, evidentment, es localitza a l'Avinguda Rhode, en la seva funció de circulació rodada i de vianants, que és el perllongament de la C-260 i a més actua de distribuïdor del trànsit de la vila i també de servei a tot l'àmbit del Pla especial.

L'ús portuari es localitza dins la infraestructura del port. El port constitueix el límit de la façana de mar de la vila i està situat en un lloc correcte des del punt de vista de la dinàmica litoral, ja que no interromp el moviment de les sorres.

Els edificis que hi ha en el port estan quasi tots vinculats a la pesca, de forma directa o indirecta. Aquests edificis són: l'edifici administratiu de Ports de la Generalitat, la llotja de subhasta del peix, els magatzems dels pescadors, els edificis annexos a la subhasta, dos restaurants en règim de concessió i altres edificacions relacionades amb la pesca, de caire més industrial i que també es troben en règim de concessió.

Així mateix, l'ús esportiu es troba localitzat al nord del port i a l'oest de l'Avinguda de Rhode, i engloba els usos d'atrancament, d'aparcament i de subministrament de carburant, així com els edificis destinats a escola de vela i a la direcció portuària (administració, control d'entrades i sortides de vaixells i marineria), sense perjudici de l'edifici destinat a serveis portuaris que inclou locals de restauració, botigues d'elements nàutics, despatxos professionals, serveis sanitaris, magatzems, etc.

Dins l'àmbit del Pla hi ha una infraestructura soterrada realment important com és el col·lector general que condueix les aigües residuals cap a l'estació de bombeig de la depuradora. Aquest porta aigües negres de l'Almadrava i Canyelles. Recull les de la urbanització de Santa Rosa del Puig Rom i les de la vila. Com que

majoritàriament no hi ha xarxa separadora d'aigües negres i plujanes, el volum que recull puntualment és espectacular. Aquesta infraestructura situada, començant pel costat de Canyelles, sota la carretera fins que arriba a l'alçada del moll pesquer i es situa sota la vorera, manté la ubicació fins a la plaça del Peix vella. Allà entra dins dels estenedors i continua cap a l'estació de bombeig que està situada, just al límit de l'àmbit, al costat del rec d'en Forquilla.

1.2.4. RELACIÓ DE LA VILA AMB EL TERRITORI

Als estius es produeixen col·lapses a la carretera C-260 principalment a la via d'accés a la vila, la qual cosa dificulta la comunicació amb Roses.

A més de tenir present que s'ha de travessar tota la vila per arribar fins al port i donades les modificacions que s'han produït en la circulació, les principals dificultats es troben en la sortida, ja que cal, pràcticament, circumval·lar la vila. La via per la qual es circula no té en un petit tram les característiques adients per al trànsit que suporta. Es cert, també, que no hi ha alternatives factibles, a curt termini, i això és la principal dificultat de comunicació que presenta el port de Roses.

1.3. OBJECTIUS I CRITERIS

1.3. OBJECTIUS I CRITERIS

1.3.1. OBJECTIUS I CRITERIS PORTUARIS

De conformitat amb el que preveu l'article 37 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, el pla especial ha d'incloure, com a determinacions, les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el seu desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals.

En aquest sentit, es pretén ordenar el usos existents en l'àmbit definit, preveient també la seva regulació edificatòria.

1.4. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

1.4. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

1.4.1. DESCRIPCIÓ GENERAL DE LA PROPOSTA

Tenint present que el port actual està plenament consolidat i en ple funcionament en tots els seus serveis, aquest Pla especial té bàsicament per objecte reflectir l'estat actual i, a través d'unes ordenances, fixar uns criteris per als usos i edificacions que es preveuen.

L'entrada al port canviarà en funció de la construcció d'una nova rotonda que permeti un funcionament correcte a través de majors dimensions i de fer coincidir adequadament els eixos dels vials.

ZONA PESQUERA

En el moll de ribera s'hi concentra l'edificació de servei. En l'extrem final hi ha l'escar, en funcionament des de fa molts anys i amb un edifici de 8,25 m d'alçada.

També existeix, cap a la part final, un CT que sobresurt sobre el mur de contenció de terres i adossat a ell una escala que permet als vianants passejar pel moll de ribera i agafar el camí de ronda sense tenir que recular.

Així mateix, just a l'inici del moll de ribera hi ha un edifici destinat a restaurant, de planta baixa més 2 plantes pis, que, igual que la "casa del moll" ja enderrocada, escanya el pas de vianants ja que es va

construir proper al vial; per això i per la volumetria important que és, es proposa que quedi fora d'ordenació.

La nova edificació prevista en el moll de ribera comença per una petita construcció de 100 m², destinada a substituir el restaurant existent. Segueix, a la mesura que el moll va baixant fins la cota +1,20 m, una zona industrial pesquera i nàutica comercial.

Aquesta edificació es divideix en dos tipus segons la seva disposició:

A) La part situada al llarg del mur de contenció tindrà una primera fondària de 20 metres que es reduirà progressiva i esglaonadament fins arribar als 12 metres de fondària.

Aquesta edificació ha de servir per a diferents tipus d'usos. La característica d'aquestes edificacions és que la coberta és transitable peatonalment.

B) La part adossada a la tanca de l'escar, que ha de servir per tancar la zona de passejada i que, com que s'ubica en la part que la carretera del Far va ascendint, ja no tapa les visuals, sobre la badia, pels passejants.

Per aconseguir aquest efecte, l'edifici situat a la vora del mur de formigó es divideix en dos cossos d'alçada que s'adapten a la topografia i que serveixen tant per posar un límit ordenat al final del passeig.

Aquesta edificació prevista al llarg de la tanca de l'escar té per objecte dotar al port de superfície per instal·lar serveis per a la realització d'activitats lligades amb els usos portuaris actuals i de suport a les activitats nàutiques i pesqueres.

El moll pesquer acull tota l'edificació vinculada directament amb la pesca (llotja, magatzems de pesca).

- Llotja, situada a l'extrem de ponent i en el costat interior de la dàrsena.

- Magatzems de pesca, situats entre la llotja i el moll de ribera aprofitant que es planteja ampliar el moll pesquer també s'incrementa la superfície destinada als magatzems annexes.
- Annexes llotja, en el costat nord del moll pesquer, es mantenen en les mateixes condicions que fins ara.
- I a més també s'hi troben els serveis de Marina, que es preveu que arribi a connectar amb els edificis dels annexes.

Una altra operació prou significativa va ser l'enderroc de l'edifici de serveis de Ports de la Generalitat a causa de l'escanyament que produïa a l'avinguda de Rhode, ja que es trobava només separada 50 cm del vial. S'ha construït un nou edifici de serveis per Ports de la Generalitat que substitueix el que es va enderrocar. Aquest ha estat situat en el moll pesquer, fent de testera dels magatzems destinats a la pesca, de manera que controla l'accés al port pesquer i té un fàcil control sobre el moll de ribera.

ZONA ESPORTIVA

Al nord del port s'hi troba la dàrsena esportiva, on s'hi estableixen els edificis de direcció portuària, els serveis portuaris, l'escola de vela, els serveis sanitaris del morrot i la benzinera.

A la part sud de la dàrsena, a l'extrem exterior del moll de serveis, per facilitar el control portuari de les entrades i sortides de les embarcacions, s'hi troba ubicat l'edifici de direcció portuària, compost per una planta baixa i un primer pis, assolint una alçada de 7,50 m. A la planta baixa s'hi ubiquen l'administració i la marineria i a la primera planta es situa l'observatori de la marineria i els locals complementaris de l'administració del port esportiu.

Amb la mateixa alçada i també situat al moll de serveis s'hi troba l'edifici format per una planta baixa i un primer pis distribuïts en locals destinats a donar usos relacionats amb la nàutica, com són els restaurants, botigues, etc.

Oposat a aquest edifici de serveis portuaris, sobre la riera de la Quana o la riera de Quarantena, al moll de riera, es troba l'escola de pràctica esportiva i vela. Aquesta compta amb una rampa d'avarada situada a l'extrem de la riera i desemboca a l'exterior del port, donant servei a les embarcacions de vela lleugera. Així

mateix, l'escola dona servei a les embarcacions situades sobre la platja i les situades a les amarres del port esportiu.

Finalment, al morrot situat a l'extrem del dic d'abric s'hi ubiquen dos edificis:

A) El primer, consistent en una estació de subministrament de carburant amb espais per venda de begudes, queviures i elements pels motors marins

B) El segon, adossat a l'estructura de l'espalller, destinat a serveis sanitaris pels usuaris del port esportiu i a petits magatzems per utensilis dels mariners.

1.4.2. QUADRE DE SUPERFÍCIES.

1. Port

1.1. Sector pesquer

1) Superfícies dels molls de la dàrsena pesquera

Dic d'abric	4.560 m ²
Moll pesquer	15.723,58 m ²
Moll de ponent	9.415,15 m ²
Moll de ribera	42.020,45 m ²
TOTAL	71.719,18 m²

2) Superfície del mirall d'aigua

La dàrsena pesquera disposa d'un mirall de 189.334,62 m².

3) Aparcaments

Vinculats directament a la subhasta del peix:

Aparcaments camions, furgons i similars 111 places

Altres aparcaments:

Dins l'àmbit al costat de la carretera al far
en el moll de ribera 298 places

TOTAL APARCAMENTS 409 places

1.2. Sector esportiu

1) Superfícies dels molls de la dàrsena esportiva

Dic de recer	10.716 m ²
Moll de serveis	5.446 m ²
Moll de riera	11.672 m ²
Moll de ribera	11.365 m ²
Morrot	2.160 m ²
Contradic	2.266 m ²
Martell	4.100 m ²
TOTAL	47.725 m²

2) Superfície del mirall d'aigua

La dàrsena esportiva disposa d'un mirall d'aigua de 84.063,73 m².

3) Aparcaments

Hi ha 336 places d'aparcaments distribuïts entre el moll de serveis, el moll de riera, el martell central i el contradic.

1.3. Aparcament Zona Adscrita B

L'aparcament tindrà una superfície de 8.684,40 m².

RESUM SUPERFÍCIES

Resum superfície de l'àmbit :

1. Port pesquer 261.053,80m² (71.719,18m² de superfície terrestre i 189.334.62m² de superfície d'aigua, inclosa la zona d'aigua exterior.)
2. Port esportiu 167.979,18 m² (dins i fora del domini públic marítim-terrestre).

1.4.3. QUADRE D'USOS.

Els usos que es desenvoluparan dins l'àmbit d'aquest Pla especial són els següents i es detallaran a la descripció zonal:

1. Sector pesquer

- Ús aparcaments
- Ús d'atrancament
- Ús serveis portuaris
- Ús magatzem
- Ús subministrament de carburant
- Ús llotja
- Ús annexes llotja
- Ús industrial / pesquer
- Ús cultural/comercial
- Ús escar
- Ús de varada
- Ús vials de comunicació
- Ús passeig
- Ús estesa xarxes
- Ús infraestructura

2. Sector esportiu

- Ús d'atrancament
- Ús serveis portuaris
- Ús esportiu
- Ús magatzem
- Ús subministrament de carburant
- Ús d'avarada
- Ús vials de comunicació
- Ús passeig
- Ús comercial
- Ús infraestructura

Els usos previstos són els contemplats a la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, i relacionats amb l'activitat pròpia del port. En aquest sentit, s'ajusta al que preveu l'article 30 de l'esmentada llei portuària, en quant a la zona de servei dels ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes es poden dur a terme activitats, instal·lacions i construccions ajustades a la destinació pròpia de cada port, dàrsena o instal·lació marítima, i també totes les que siguin complementàries de les activitats essencials.

Amb aquesta voluntat de recolzar la complementarietat dels usos i activitats en els ports es manifesta la legislació portuària catalana, quan en relació amb els usos permesos en les zones de servei portuàries exposa que els ports constitueixen una realitat econòmica i social i un element dinamitzador de l'economia del municipi i de la seva àrea d'influència i, en aquest sentit, han anat incorporant una considerable oferta complementària que, estretament vinculada i complementària de l'activitat principal, en contribueix a la rendibilitat.

El port necessita instal·lacions i serveis per complir amb la seva pròpia destinació, resultant necessari que s'incorporin elements i edificacions que poden assolir diverses alçades, indicades en la descripció de cada zona. En aquest sentit, cal assenyalar que tota obra portuària destinada al tràfic marítim portuari i a la prestació de serveis portuaris als seus usuaris requereix instal·lacions i edificacions de suport, com a requisit essencial que ha de permetre desenvolupar efectivament l'activitat portuària que li és pròpia.

Pel que fa a l'activitat que concretament es desenvolupa en cada zona, cal tenir present que l'atorgament de concessions i autoritzacions administratives per a l'ocupació i explotació del domini públic portuari no eximeix al seu titular de l'obtenció i manteniment en vigor de llicències, permisos i d'altres autoritzacions legalment exigibles per a l'activitat a desenvolupar, restant subjecta al compliment de les mesures i requisits que estableixi la normativa sectorial aplicable, així com les ordenances municipals.

Així mateix, en relació amb l'execució dels diferents projectes d'interès portuari, aquests restaran subjectes a les determinacions que se'n derivin de la tramitació a efectuar per a la seva aprovació, amb concreció de les mesures preventives, de seguretat i de respecte al medi ambient que oportunament s'escaiguin.

1.4.4. DESCRIPCIÓ ZONAL

1.4.4.1. GENERALITATS

El sòl de la zona de servei del port és un bé de domini públic portuari i la titularitat correspon a la Generalitat de Catalunya, que el gestiona mitjançant l'entitat pública Ports de la Generalitat.

1.4.4.2. ÀREA PORTUÀRIA PESQUERA

La ubicació del port pesquer actual, situat en el lloc on les sorres de la badia deixen pas a les roques, és un indret adient per concentrar tota l'activitat portuària.

1.4.4.2.1. Sector port pesquer

La dàrsena pesquera està formada pels molls existents, moll de ponent, moll pesca, moll de ribera i moll de tancament o dic d'abric; només hi ha prevista una modificació de la infraestructura, i és l'ampliació d'una part del moll pesquer en el sentit transversal que passarà de 50 metres a 60 metres. Aquest augment de superfície permetrà reordenar els usos actuals d'aquest moll.

Com s'explica en la conveniència i justificació d'aquest Pla, la dàrsena pesquera està mancada d'una sèrie de serveis, magatzems i tallers absolutament essencials per desenvolupar l'activitat pesquera. La proposta del Pla especial es centrarà en ordenar els usos existents, en ubicar els nous que es plantegen de forma que la seva implantació sigui funcionalment correcta, i que l'impacte paisatgístic del conjunt de volums resultants sigui el més reduïda possible fins el punt que gran part d'aquests edificis no en causi gens.

Així, es seguiran criteris d'agrupar l'edificació de forma que el possible impacte visual no sigui proporcional als metres construïts. En alguns casos es proposa l'enderroc d'edificis que destorben, i en altres la nova edificació proposada s'ha adossat a l'existent. D'aquesta forma es pretén que l'edificació actual vagi quedant tapada per la nova.

Tant el moll de ponent com el de tancament resten lliures d'edificacions i per tant segueixen en el mateix estat que ara, sense cap més edificació que l'estació de subministrament de carburant del moll de ponent.

El moll pesquer i el moll de ribera acapararan tota l'edificació de nova planta que es preveu, això és quelcom natural, doncs la seva amplada és l'única que permet certa activitat.

La relació de sistemes i zones del port actual és la següent:

- A. Sistema d'aparcament (1.1.1)
- B. Sistema d'atrancament (1.1.2)
- C. Zona de serveis portuaris (1.1.3)
- D. Zona de magatzem (1.1.4)
- E. Zona de subministrament de carburant (1.1.5)
- F. Zona grua (1.1.6)
- G. Zona Hostaleria i serveis (1.1.8)
- H. Zona llotja (1.1.9)
- I. Zona annexes llotja (1.1.7)
- J. Zona industrial – pesquera i de nàutica comercial (1.1.10)
- K. Zona d'escar (1.1.11)
- L. Sistema Centre Transformador (1.1.12)
- M. Zona de Comandància Naval (Marina) (1.1.13)

- N. Sistema dic d'abric (1.1.14)
- O. Sistema d'espais lliures (1.1.15)

A) Sistema d'aparcament: Es localitza en tres indrets i cadascun serà un tipus d'aparcament per a usos determinats destinats principalment a la pesca.

Els dos aparcaments del moll pesquer es situaran en front de la llotja, i al llarg dels magatzems a continuació dels edificis de servei annexes a la llotja existents, destinats per a aparcament dels camions que van a carregar peix de la subhasta. L'altre aparcament vinculat a la llotja serà el previst al costat de terra de l'edifici, que acollirà als furgons i camionetes dels traguiners. El nombre de places de camions és de 23, i de camionetes de 76 places i 12 places al llarg del magatzem. La tercera part del sistema d'aparcament es localitza en el moll de ribera i el seu ús serà per a visitants de la dàrsena pesquera; la capacitat d'aquest és de 298 places.

La superfície total d'aquest sistema és de 5.581,00 m².

B) Sistema d'atrancament: És la zona de 3 metres d'amplada que es desenvolupa des de l'aresta exterior del moll i es localitza al llarg de tots els molls per facilitar l'atrancament i descàrrega dels vaixells, així com la resta d'operativa portuària.

La superfície total d'aquest sistema és de 5.580,00 m²

C) Zona de serveis portuaris Es localitza en el moll pesquer, s'implanta com a tester dels magatzems que existeixen actualment de forma que aquests restin ocults pel costat de la carretera.

Es proposa un edifici de planta baixa més dues plantes pis.

Ocupa en planta la superfície de 136.68m² (corresponents a 13,40 x 10,20 m)

Els futurs magatzems de pescadors sobresortiran d'aquesta envoltent proposada.

Aquesta construcció s'alinea, pel costat del vial de moll, amb els magatzems i pel costat de la dàrsena sobresurt. No obstant, en el moment que es construeixin els nous magatzems previstos serà quan l'edifici de serveis actuarà realment com testera.

D) Zona de magatzem: Està situada en el moll pesquer, entre l'aparcament de vehicles de la llotja i l'edifici de serveis.

Es proposa que s'ampliïn els magatzems existents augmentant la llargada que tenen els actuals en 10 metres, això serà possible fer-ho ara mateix encara que l'ampliació prevista del moll pesquer facilitarà que resti el suficient espai lliure per realitzar les activitats que ara mateix s'hi fan (inclosa l'estesa de xarxes).

La superfície que ocupen actualment és de 675 m² i la proposta d'ampliació és de 837 m² més.

La superfície prevista a ocupar per aquests usos és de 1.512 metres quadrats (84x18).

E) Zona de subministrament de carburant: Es troba en l'extrem del moll de ponent, a l'eixamplament que permet el gir dels vehicles, i que alhora serveix per augmentar els metres lineals per a l'atrancament. Constitueix una de les preexistències que es conserva. Ocupa una superfície de 364,53 m².

F) Zona Grua: Inclou dues zones on és possible varar les embarcacions:

- Al moll de ribera, ocupa 246 m² (12x20.5m)
- Al moll de ponent, en el racó entre el moll pesquer i el moll de ponent, ocupa 175m² (7x25m)
- Finalment, les dues zones computen un total de 421 metres quadrats.

G) Zona d'hostaleria i serveis: Es troba situada en el moll de ribera, propera a l'entrada i reculada respecte a la zona de pas dels vianants, i es destina a serveis de restauració. Té una superfície de 100 m² en total.

H) Zona de llotja: Inclou tot el que és el conjunt de construccions destinades als serveis de comercialització del peix desembarcat i serveis de la Confraria de Pescadors.

La superfície que ocupa la llotja és de 1.700 m².

I) Zona d'edificis de serveis annexes a la llotja: És la part d'edificació més important que hi ha en el moll pesquer. Consta de tres parts que no tenen cap més relació que els usos que s'hi desenvolupen.

La superfície d'aquests cossos és de 700, 130 i 400 metres quadrats respectivament. L'ús principal és de peixateries i magatzems de preparació per al transport; també hi ha un bar i un magatzem de subministres de la Confraria de Pescadors. Es preveu la unificació dels tres cossos.

L'àrea total serà de 1.230,00 m².

J) Zona industrial – pesquera i de nàutica comercial: Està situada en el moll de ribera i dividida en dos subzones:

Una està adossada al mur de contenció de la carretera i es disposa que tingui dues profunditats diferents, passant d'una a l'altra de forma esglaonada, per tal que els usos a desenvolupar s'adaptin millor, sense que puguin molestar les visuals sobre el port dels passejants i de forma que la coberta sigui transitable.

Així resta un cos de 90 metres de llarg i 20 metres de profunditat, situat en la part central del moll de ribera. A continuació, en la direcció de l'escar, un altre cos de 35 m amb un fondària de 16 m, i un altra cos de 149 m amb una fondària que ha anat decreixent fins arribar als 12 m. En total és una superfície de 4.148 m². En aquest tram, l'alçada de l'edificació enganxada al passeig no podrà superar en 1 metre la rasant de l'eix de la carretera.

A l'altra subzona, l'edificació es disposa perpendicular a aquell mur i tapant l'escar. També es divideix en dues parts, per alçada i per facilitar l'accés rodat a l'escar.

La part més propera al mur de contenció de la carretera es divideix en dues alçades per no afectar a les visuals dels passejants.

L'alçada més propera a la zona industrial de coberta trepitjable que fa de final del passeig, de dimensions 29 x 17 m s'enlairà 1,20 m sobre el nivell de la vorera del carrer, i la part que toca a l'escar, també de dimensions 29 x 17 m s'enlaira fins un màxim de 3,20 m respecte de la vorera del carrer.

L'altra part que resta adossada només a l'escar té unes dimensions de 60 x 34 m.

El total de superfície de la zona és de 4.148 m² adossats al mur de la carretera i de 3.026 m², perpendiculars al mur, amb un total de 7.174 m².

K) Zona d'escar: es tracta d'un servei que funciona actualment. Es situa al final del moll de ribera just adossada al moll d'abric. La superfície que ocupa és de uns 9.156 m².

L) Sistema CT: es troba en el moll de ribera, en un reclou que forma el mur de contenció.

Sobresurt +1,20 m, respecte de la coronació del mur, i es preveu que en el futur quedi totalment oculta sota el passeig que es formarà a la coberta de la zona industrial –pesquera i de nàutica comercial que està adossada al mur de contenció. Ocupa en planta 24.80m².

M) Zona de Comandància Naval(Marina): es troba en el moll pesquer fent testera, pel costat de terra, dels annexes de la llotja.

La superfície actual és de 108 m² i es preveu que pugui arribar a ocupar un total de fins 144 m² en un edifici d'una sola planta.

N) Sistema dic d'abric: Tanca pel nord la dàrsena pesquera i fa les funcions d'espalller del port.

Té una superfície de 4.560 m² amb la superfície en planta de l'escullera inclosa.

O) Sistema d'espais lliures: És la resta de superfície de molls inclosos dins l'àmbit i que no estan qualificats ni com zona ni com sistema. La urbanització dels espais es definirà en el projecte executiu que a tal efecte es realitzi.

Té una superfície de 33.380 m².

1.4.4.2. ÀREA PORTUÀRIA ESPORTIVA

La dàrsena esportiva està formada pel moll de serveis, moll de ribera, moll de riera, martell central, contradic, dic d'abric o de recer, i el morrot.

El Pla Especial es centra en ubicar els usos que es plantegen de forma que la seva implantació sigui funcionalment correcta i que l'impacte paisatgístic del conjunt de volums resultants sigui el més reduïda possible.

Les edificacions es concentren, principalment, al moll de serveis, quedant l'escola d'esports nàutics al moll de riera, i la estació de subministrament de carburant i els serveis sanitaris al morro del dic d'abric. Així, es deixen lliures d'edificacions el moll de ribera i el dic d'abric (excepte l'extrem).

La relació de sistemes i zones del port actual és la següent:

- A. Sistema d'aparcament (1.2.1)
- B. Sistema d'atrancament (1.2.2)
- C. Zona de serveis portuaris i comercial (1.2.3)
- D. Zona de subministrament de carburant (1.2.4)
- E. Zona serveis direcció portuària (1.2.7)
- F. Sistema dic d'abric (1.2.8)
- G. Sistema d'espais lliures (1.2.9)
- H. Zona esportiva (1.2.6)
- I. Zona de serveis sanitaris (1.2.5)

A) Sistema d'aparcament: Es localitza en cinc indrets:

Els dos aparcaments del moll de riera es situen als dos costats de l'escola d'esports nàutics i al llarg del moll, paral·lelament als amarratges i sobre la riera de Quarantena. Un altre aparcament es troba situat allargadament al contradic, en paral·lel als amarratges de les embarcacions esportives de majors dimensions, un quart aparcament, el de més quantitat de places dins de la dàrsena esportiva, s'ubica al martell central d'aquesta, formant dues fileres. Finalment, la cinquena zona on es pot aparcar és la situada al moll de serveis, entre l'edifici de l'Administració Portuària i l'edifici de serveis i locals comercials.

La superfície total d'aquest sistema és de 4.148,75 m².

B) Sistema d'atracament: És la zona que es desenvolupa des del morrot del dic d'abric i es localitza al llarg de tots els molls per facilitar l'atracament de les embarcacions.

La superfície total d'aquest sistema és de 27.216 m².

C) Zona de serveis portuaris i comercial: Es localitza al llarg del moll de serveis, paral·lelament als amarratges, i consisteix en un edifici de planta baixa més un pis. Es distribueix en diferents locals contigus.

Ocupa en planta la superfície de 1.344 m².(edifici continuu de 128 x 10.50m)

D) Zona de subministrament de carburant: Es troba en l'extrem del dic d'abric o dic de recer, al morro, i té una superfície construïda de 50,40 m².

E) Zona de direcció portuària: És la zona destinada a l'Administració portuària i es troba a l'extrem exterior del moll de serveis, des d'on es pot tenir un major control de les entrades i sortides de les embarcacions.

La superfície en planta és de 384.30m².(edifici de 36.60 x 10.50m).

F) Sistema dic d'abric: Tanca pel nord-oest la dàrsena esportiva i fa les funcions d'espalller del port.

Té una superfície de 8.056 m².

G) Sistema d'espais lliures: És la resta de superfície de molls inclosos dins l'àmbit i que no estan qualificats ni com zona ni com sistema. La urbanització dels espais es definirà en el projecte executiu que a tal efecte es realitzi.

Té una superfície de :

Platja: 4.632,20 m²

Passeig: 4.730,48 m²

Fora del DPMT: 2.018,15 m²

Altres espais lliures (la resta): 114.868,90 m²

H) Zona esportiva: S'ubica sobre la riera de Quarantena, també dita de Quana, al moll de riera. Comprèn l'espai de l'escola d'esports nàutics i la rampa de varada que, situada a la mateixa zona, a l'extrem de la riera.

Ocupa en planta la superfície de 432 m².

I) Zona de serveis sanitaris: estan ubicats en dos llocs diferents: l'un al final de l'edifici del serveis i comercial (1.2.3) i l'altre al morrot, al costat de la benzinera.

La superfície total dels serveis és de 97.90 m².

3. ORDENANCES URBANÍSTIQUES

TÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

CAPÍTOL I. GENERALITATS

Article 1. Objecte

1.1. El present planejament correspon al Pla especial que desenvolupa el sistema general portuari de Roses, que es redacta de conformitat amb el que disposa la normativa vigent en matèria urbanística i el que preveu l'article 37 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, en quant ha d'incloure, com a determinacions, les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el seu desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals.

1.2. L'àmbit on es desenvolupa el Pla especial és la zona del sector portuari del port de Roses, que d'acord amb el que disposa l'article 27 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, és la zona formada per les superfícies de terra i aigua necessàries per dur a terme les activitats pròpies i complementàries del port, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes.

Article 2. Promotor del Pla

2.1. El promotor és Ports de la Generalitat.

2.2. El desenvolupament del Pla correspondrà a Ports de la Generalitat, que és l'administració actuant a l'empara del que disposa l'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia, el Real Decret 2876/1980, de 12 de

desembre, sobre traspassos de serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de port, i l'article 5 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de la Generalitat.

Article 3. Àmbit territorial del Pla

Aquest Pla especial estén la seva influència a l'àmbit que es determina en el plànol normatiu 2.3.1. pel que fa a la dàrsena pesquera i a la dàrsena esportiva.

Article 4. Vigència del Pla

4.1. El Pla especial serà executiu a partir de la publicació en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) de l'acord d'aprovació definitiva i de les corresponents normes urbanístiques. La vigència del Pla és indefinida a partir de la seva aprovació definitiva, sens perjudici de ser revisable als vuit (8) anys de la seva aprovació.

4.2. Motivaràn, no obstant, la revisió anticipada del Pla, les següents circumstàncies:

- a) Qualsevol alteració que incideixi substancialment en el contingut del Pla, de conformitat amb Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme i el Reglament que la desplega.
- b) Quan el Pla resulti afectat per les determinacions establertes en un pla director territorial de coordinació o un pla sectorial.
- c) Majors exigències d'infraestructures, derivades de la pròpia activitat del port.

En els altres supòsits l'alteració de les determinacions del Pla es considerarà com una modificació del mateix i per tant només podrà modificar-se el Pla quan la variació d'alguna de les seves determinacions no alteri la coherència entre les previsions i ordenacions, de manera que sigui necessària una revisió global. En aquest sentit, variacions en més o menys un 10% de les superfícies de les zones contemplades al Pla no es considerarà variació material.

Article 5. Obligatorietat del Pla

- 1. El Pla, conforme el que disposa el Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme i el Reglament que la desplega, és públic, executiu i obligatori.
- 2. Les determinacions d'aquest Pla obliguen per igual a l'Administració i als particulars, amb les limitacions previstes per la Llei.
- 3. L'executivitat del Pla implica la declaració d'utilitat pública de les obres en ell compreses i de la potestat d'ocupació dels terrenys afectats a les mateixes, d'acord amb allò que disposa el esmentat Decret Legislatiu 1/2005.

Article 6. Documentació del Pla

Constitueix la documentació normativa d'aquest pla:

- Planta Normativa (2.3.1).
- Ordenances urbanístiques.

La resta de documentació del pla s'entendrà com a complementària i serà orientativa per a la interpretació d'aquestes normes.

CAPÍTOL II. TERMINOLOGIA DE CONCEPTES

Article 7. Percentatge d'ocupació

És la relació entre el sòl susceptible d'edificació i la superfície total de l'àmbit.

Article 8. Coeficient d'edificabilitat

1. S'entén per coeficient d'edificabilitat bruta el límit màxim d'edificabilitat en m^2 st/ m^2 de l'àmbit (metres quadrats sostre edificat/metre quadrat de sòl).
2. S'entén per coeficient d'edificabilitat neta la relació entre la superfície de sostre edificable i la superfície de sòl per usos.

Article 9. Alineacions de l'edificació

Es la línia que defineix el perímetre de l'edificació.

Article 10. Alçada màxima

És la cota màxima que pot assolir l'edificació, independentment de la que necessitin les instal·lacions d'antenes de comunicació pels usos admesos.

Article 11. Nombre de plantes

És el nombre màxim de pisos horitzontals que poden ésser dins l'alçada màxima establerta i que es determina per a cada zona.

TÍTOL II. REGIM URBANÍSTIC DEL SÒL

CAPÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

Article 12. Classificació del sòl

El Pla especial de Roses defineix el sistema portuari i tot el sòl inclòs en el seu àmbit territorial que forma part de la zona de servei del port. El sòl inclòs en la zona de servei del port és un bé de domini públic.

Article 13. Àrees.

Tot l'àmbit constitueix una sola àrea: Àrea Portuària.

Article 14. Caràcter i titularitat de l'àrea

El sòl de la zona de servei del port és un bé de domini públic i la titularitat correspon a la Generalitat de Catalunya, que el gestiona mitjançant l'entitat pública Ports de la Generalitat. La Generalitat de Catalunya,

en ús de les seves atribucions, podrà atorgar concessions i autoritzacions per a la utilització del domini públic portuari adscrit.

Article 15. Sectors

L'àrea definida en l'article anterior constitueix tres sectors.

1. Àrea portuària:
 - 1.1. Sector port pesquer
 - 1.2. Sector port esportiu
 - 1.3. Sector aparcament

Article 16. Zones i sistemes

Els sectors corresponents a port pesquer i port esportiu resten qualificats en zones i/o sistemes.

1. Zones són aquells àmbits, amb usos i activitats, que podran ésser explotats directament per l'administració portuària o bé per tercers, mitjançant gestió indirecta, per qualsevol procediment establert per la legislació vigent.
2. Sistemes, són aquells altres espais la característica dels quals és la de no ésser susceptibles d'edificació i que engloba la circulació, l'aparcament en superfície i els atracaments. Podran ésser explotats directament per l'administració portuària o bé per tercers, mitjançant gestió indirecta, per qualsevol procediment establert per la legislació vigent.

CAPÍTOL II. REGULACIÓ DETALLADA DE ZONES I SISTEMES DE L'ÀREA PORTUÀRIA

Article 17. Usos portuaris

A la zona de servei del port es poden dur a terme activitats, instal·lacions i construccions ajustades a la destinació pròpia del port i també totes les que siguin complementàries de les activitats essencials. Així mateix, també es poden autoritzar usos i instal·lacions comercials, culturals, esportives, lúdiques i recreatives vinculades amb l'activitat portuària o marítima que afavoreixin l'equilibri econòmic i social dels

ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes, d'acord amb el que disposa l'article 30 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, i en el marc del previst en l'apartat 1.4.3.

L'activitat portuària resta subjecta al principi de sostenibilitat i de respecte al mediambient.

17.1. Usos permesos i prohibits: Per la seva adequació a cada sector i segons els objectius de l'ordenació, els usos es divideixen en permesos i prohibits, considerant-se prohibits tots aquells no compresos en la qualificació d'admesos.

No podran realitzar-se obres o instal·lacions per a usos d'habitatge o residencial. Són usos incompatibles a les prescripcions del Pla especial i per tant expressament prohibits.

Queda prohibit l'abocament de tot tipus d'aigües residuals i contaminants dins de l'àmbit portuari. Les instal·lacions situades dins la zona de servei portuari i especialment les que utilitzen substàncies derivades del petroli i també les instal·lacions de reparació naval, han de disposar d'instal·lacions per a la recepció i el tractament de residus d'aquesta naturalesa, d'aigües de sentines de les embarcacions per la neteja d'olis, de greixos i d'altres productes contaminants. A més, han de disposar dels mitjans suficients per prevenir i combatre abocaments.

17.2 Usos compatibles i incompatibles: Per la seva relació entre si, els usos es classifiquen en compatibles i incompatibles

17.3 Usos provisionals: Són usos provisionals els que s'estableixen de forma temporal, no requereixen la construcció d'obres o instal·lacions permanents, i no dificulten l'execució del Pla. Aquests usos podran autoritzar-se a precari.

17.4 Classificació dels usos:

a) Ús d'aparcament

Comprèn la utilització d'espais portuaris i l'estacionament de vehicles rodats en les zones d'aparcament.

b) Ús d'atrancament

Comprèn la utilització per les embarcacions de les obres d'atrancada i dels elements fixos d'amarratge i d'ancoratge

c) Ús de serveis portuaris

És el que correspon a les prestacions de caràcter general o específic que s'ofereixen al públic per satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries.

d) Ús de magatzem

Comprèn tot tipus d'emmagatzematge al servei dels usuaris portuaris relacionats amb la nàutica (comercial i esportiva), la pesca i la petita indústria específica.

e) Ús subministrament carburant

Comprèn el subministrament de combustible als usuaris interessats dins la zona portuària, mitjançant la utilització de les instal·lacions necessàries per prestar aquest servei i amb els mitjans tècnics adequats, tan en superfície com soterrats, amb subjecció a les mesures mediambientals d'aplicació.

f) Ús d'oficines

És el que correspon a les activitats administratives, de gestió, financeres, professionals i similars que s'han de desenvolupar en locals ubicats dins l'àmbit portuari.

g) Ús administratiu

Comprèn les activitats vinculades a l'administració portuària i marítima, com són les d'oficina i altres actuacions relacionades amb l'activitat portuària.

h) Ús socio - cultural

Comprèn les activitats culturals i de relació social i la utilització d'espai per acollir celebracions habituals o tradicionals de la vila.

i) Ús viari

Inclou la comunicació rodada i de vianants, així com l'ornamentació i tractament paisatgístic dels espais lliures.

j) Ús comercial

Es defineix com a vials tots aquells espais de terra destinats al trànsit de vehicles o vianants per a l'accés i la sortida dels diferents indrets portuaris i la comunicació pel seu interior. A més, a cada zona existiran els vials necessaris per a la seva funcionalitat.

És el que correspon a la prestació de serveis al públic i el desplegament d'activitats comercials, incloses les de restauració i venda de material divers. Així mateix, comprèn els petits magatzems necessaris per aquestes activitats.

k) Ús pesquer

És el que correspon a les operacions derivades de l'activitat pesquera i a les operacions complementàries amb ella. Comprèn els serveis i activitats relacionats amb la comercialització dels productes de la pesca, neteja i reparació de xarxes i caixes, l'emmagatzematge, etc., inclosos els serveis administratius necessaris per a desenvolupar aquesta activitat.

l) Ús industrial

Comprèn l'activitat industrial derivada de les operacions portuàries i de la prestació dels serveis portuaris, com és la producció de gel, els seus corresponents magatzems i les oficines annexes. L'activitat industrial restarà subjecta a les limitacions i requisits que disposi la normativa sectorial aplicable.

m) Ús esportiu

És el que correspon a les operacions derivades de l'activitat esportiva i a les operacions complementàries amb ella. Comprèn l'ensenyament d'esports nàutics i l'emmagatzematge de material nàutic, inclosos els serveis administratius necessaris per a desenvolupar aquesta activitat.

n) Ús d'avarada

Comprèn les activitats de reparació, conservació i manteniment d'embarcacions.

o) Ús sanitari

Comprèn l'oferta de serveis sanitaris pels usuaris.

Article 18. SECTOR PORT PESQUER

Aquest sector queda regulat amb les següents zones i sistemes:

- Sistema d'aparcament 1.1.1
- Sistema d'atracament 1.1.2
- Zona de serveis portuaris 1.1.3
- Zona de magatzem 1.1.4
- Zona subministrament de carburant 1.1.5
- Zona grua 1.1.6
- Zona hostaleria i serveis 1.1.8
- Zona llotja 1.1.9
- Zona annexes llotja 1.1.7
- Zona industrial – pesquera i de nàutica comercial 1.1.10
- Zona d'escar 1.1.11
- Sistema Centre Transformador 1.1.12
- Zona de Comandància Naval 1.1.13
- Sistema dic d'abric 1.1.14
- Sistema d'espais lliures 1.1.15

Article 19. Sistema d'aparcament. Clau 1.1.1.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala en el plànol 2.3.1 amb les claus següents:

- 1.1.1.A. Aparcaments de camions, en el moll pesquer
- 1.1.1.B. Aparcaments, en el moll pesquer
- 1.1.1.C. Aparcaments de turismes, en el moll de ribera

USOS PERMESOS

L'ús d'aparcament: comprèn la utilització d'espais portuaris i l'estacionament de vehicles rodats en les zones d'aparcament

Article 20. Sistema d'atracament. Clau 1.1.2.

ÀMBIT FÍSIC

La llargada de tots els molls i que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala en el plànol 2.3.1.

USOS PERMESOS

L'ús d'atracament: comprèn la utilització per les embarcacions de les obres d'atracada i dels elements fixos d'amarratge i d'ancoratge, així com la resta d'actuacions relacionades directament amb ella.

Article 21. Zona de serveis portuaris. Clau 1.1.3.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut amb les envolvents que gràficament s'assenyalen en el plànol 2.3.1.

TIPUS D'EDIFICACIÓ

Edificació amb obligatorietat d'adossar-se a la preexistent.

NIVELLS DE LES RASANTS DE L'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació de tres plantes, amb accés des del port actual +2.70. Punt més alt de la coberta +11.70 m, corresponent a planta baixa més dues plantes pis.

ELEMENTS SOBRESORTINTS DE L'ALÇADA MÀXIMA

Es permet antenes de ràdio, TV, telecomunicació i parallamps.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim total a construir serà de 136,68 metres quadrats.

USOS PERMESOS

Els usos permesos són els de serveis portuaris, oficines, administratius i socio-culturals.

Comprèn les prestacions de caràcter general o específic que s'ofereixen al públic per satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries; les activitats administratives, de gestió, financeres, professionals i

similars que s'han de desenvolupar en locals ubicats dins l'àmbit portuari; les activitats vinculades a l'administració portuària i marítima, com són les oficines; i també s'admet l'ús socio-cultural, per dur a terme celebracions o altres actes culturals oportunament autoritzats.

Article 22. Zona de magatzem. Clau 1.1.4.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala al plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT D'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació d'una sola planta a nivell +2.40 i el nivell més alt de la coberta a nivell +6.10.

TIPUS D'EDIFICACIÓ

Lineal amb envolvent de 84 x 18 m.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim total serà de 1.512 m².

USOS PERMESOS

L'ús permès és el de magatzem. Comprèn tot tipus d'emmagatzematge al servei dels usuaris portuaris relacionats amb la nàutica, la pesca, la petita indústria específica i l'ús comercial

Article 23. Zona subministrament de carburant. Clau 1.1.5.

ÀMBIT FÍSIC

Martell moll de ponent.

USOS PERMESOS

L'ús de subministrament de carburant. Comprèn el subministrament de combustible als usuaris interessats dins la zona portuària, mitjançant la utilització de les instal·lacions necessàries per prestar aquest servei i amb els mitjans tècnics adequats, tant en superfície com soterrats, amb subjecció a les mesures mediambientals d'aplicació.

Article 24. Zona de grua. Clau 1.1.6.

ÀMBIT FÍSIC

Es troba situada en el moll de ponent i en el moll de ribera, segons es grafia en el plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT I SUPERFÍCIE LLIURE EN PLANTA

En el moll de ponent el nivell és de +2,20 m i en el moll de ribera es de +1,20 m.

USOS PERMESOS

Ús de serveis portuaris específics, que s'ofereixen al públic per a satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries, consistent en la ubicació de mecanismes d'elevació destinats a la manipulació de mercaderies i per a l'ús d'embarcacions.

Article 25. Zona d'hosteleria i serveis. Clau 1.1.8.

ÀMBIT FÍSIC

Referenciant l'entrada al moll de ribera amb ubicació i envolvent reflectides al plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT I ALÇADA MÀXIMA

Nivell de rasant a +2,20 m i nivell d'alçada màxima de l'edificació a +5,20 m, corresponent a una sola planta.

SOSTRE MÀXIM

Sostre màxim 100 m².

USOS PERMESOS

L'ús comercial: És el que correspon a la prestació de serveis al públic i al desplegament d'activitats comercials, incloses les de restauració, venda de material divers i la reparació, conservació i manteniment d'embarcacions.

Article 26. Zona llotja. Clau 1.1.9.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala al plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT D'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Nivell de rasant a +2.50 m i el nivell més alt de la coberta a +8.70 metres.

TIPUS D'EDIFICACIÓ

Edificació aïllada de caràcter singular amb forta transcendència volumètrica donada la singularitat de la seva ubicació.

SOSTRE MÀXIM

S'estableix en 1.700 metres quadrats.

ELEMENTS SOBRE ALÇADA MÀXIMA

Per sobre l'alçada màxima fixada podran sobresortir antenes de comunicació i recepció, serveis tècnics necessaris per al bar i desenvolupament de la llotja. En cas d'instal·lar una parabòlica aquesta s'integrarà dins l'edificació.

USOS ADMESOS

L'ús pesquer. És el que correspon a les operacions derivades de l'activitat pesquera i a les operacions complementàries amb ella. Comprèn els serveis i activitats relacionats amb la comercialització dels productes de la pesca, la producció de gel, neteja i reparació de xarxes i caixes, l'emmagatzematge, etc., inclosos els serveis administratius necessaris per a desenvolupar aquesta activitat.

Article 27. Zona annexa llotja. Clau 1.1.7.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala al plànol 2.3.1 de dimensions 128 x 10m.

NIVELL DE LA RASANT D'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació d'una sola planta sobre la rasant del moll pesquer a +2.50 m i nivell més alt de la coberta a nivell +8.00.

SOSTRE MÀXIM

S'estableix en 1.230 m².

USOS PERMESOS

L'ús pesquer i de serveis portuaris, així com l'ús administratiu i de serveis (inclosos els de restauració), necessaris per dur a terme aquesta activitat.

ELEMENTS SOBRE ALÇADA MÀXIMA

Es permet antenes de ràdio, TV, telecomunicació i parallamps. També s'admetran plaques solars de generació d'energia elèctrica.

Article 28. Zona industrial –pesquera i de nàutica comercial. Clau 1.1.10.

ÀMBIT FÍSIC

El situat a la zona adjacent a la carretera del Far amb dimensions de 90 x 20, 35 x 16 i 149 x 12; i adjacent a la zona de l'escar amb dimensions de 34 x 29 i de 34 x 60. Tota la situació ubicada en el moll de ribera.

CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

La plataforma accessible afecta a la clau 1.1.15 haurà de poder suportar una sobrecàrrega mínima per a ús públic de 5 kN/m².

NIVELL DE RASANT

La rasant de nivell inferior és de +1,20 constituint aquest nivell indicat el de referència, havent-se de consultar els perfils del Pla per poder establir els específics de cada secció.

ALÇADA DE L'EDIFICACIÓ

L'alçada de les naus a la zona adjacent a la carretera del Far, adossades al mur de contenció, la coberta de les quals està afectada a la clau 1.1.15, queda limitada per la rasant a nivell inferior +1,20 m i a nivell superior +5,80 m. En aquest tram (1.1.10), l'alçada de l'edificació enganxada al passeig no podrà superar en 1 metre la rasant de l'eix de la carretera.

En relació a les naus situades de forma perpendicular al mur de contenció, adjacent a la zona de l'escar, i que limiten amb aquest, aquestes no tindran coberta transitable.

La nau més propera al vial tindrà la coberta definida a dos nivells:

- 1) La part que fa de final del passeig té una alçada total de 4,00 m.
- 2) La part que està adossada a l'escar té una alçada total de 6,00 m.

La nau que resta adossada només a l'escar tindrà una alçada màxima de 7,50 m.

ELEMENTS SOBRE ALÇADA MÀXIMA

Només aquells relacionats amb l'ornat i mobiliari urbà relacionats amb el caràcter públic del lloc.

USOS ADMESOS

Els usos admesos en aquesta zona són els de magatzem, el comercial, l'industrial i el socio-cultural.

Comprèn tot tipus d'emmagatzematge al servei dels usuaris portuaris relacionats amb la nàutica, la pesca, la petita indústria específica i l'ús comercial; la prestació de serveis al públic i el desplegament d'activitats comercials, incloses les de restauració, venda de material divers i la reparació, conservació i manteniment d'embarcacions; l'activitat industrial derivada de les operacions portuàries i de la prestació dels serveis portuaris, els seus corresponents magatzems i les oficines annexes, amb subjecció a les limitacions i requisits que disposi la normativa sectorial aplicable; així com comprèn les activitats culturals i socials i la utilització d'espai per acollir celebracions habituals o tradicionals de la vila.

Article 29. Zona d'escar. Clau 1.1.11.

ÀMBIT FÍSIC

Correspon a la zona preexistent ubicada a l'extrem meridional del port, adjacent al dic d'abric, i grafiada en el plànol 2.3.1

NIVELL DE LA RASANT

Serà la mateixa que la de les zones adjacents, clau 1.1.10.

ALÇADA D'EDIFICACIÓ I SOSTRE MÀXIM

L'alçada màxima és de 7,50 m. amb les mateixes condicions que les d'alçada màxima a la zona industrial i té una ocupació del 30%. És una edificació aïllada, amb façana dominant a nord.

USOS ADMESOS

Comprèn els serveis portuaris destinats a la reparació, conservació, manteniment i neteja d'embarcacions.

L'activitat restarà subjecta a les limitacions i requisits que disposi la normativa sectorial aplicable, i molt especialment en l'activitat de reparació i construcció d'embarcacions. No és permès l'abocament de cap tipus de producte al mar i tampoc s'admetrà l'abocament directe de l'escolament de les aigües de pluja al varador.

Article 30. Zona Centre Transformador. Clau 1.1.12

ÀMBIT FÍSIC

El que queda definit per l'envolvent que gràficament s'assenyala al plànol 2.3.1

El conjunt de la instal·lació serà completament soterrada, respecte al nivell superior.

NIVELL DE RASANT

És el corresponent al moll de ribera +1,20 m.

USOS PERMESOS

S'admet l'ús de serveis portuaris. Es permet la ubicació del centre transformador amb subjecció al compliment de la normativa específica corresponent.

Article 31. Zona de Comandància Naval. Clau 1.1.13

ÀMBIT FÍSIC

El que queda definit gràficament al plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT D'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació de una sola planta a nivell +2,60 m i nivell mes alt de la coberta a +6,30 m

SOSTRE MÀXIM

El corresponent a les dimensions de l'envolvent 9 x 16 m amb superfície de 144 m².

USOS PERMESOS

L'ús administratiu.

Article 32. Sistema dic d'abric. Clau 1.1.14.

ÀMBIT FÍSIC

El constitueix el propi moll que tanca el port al costat de migdia. El de la petita franja d'atrancament Clau 1.1.2 segons es reflecteix a la documentació gràfica

USOS PERMESOS

S'admet l'ús d'atrancament.

Article 33. Sistema d'espais lliures. Clau 1.1.15

ÀMBIT FÍSIC

Es aquell, en terra ferma, que queda com a resultat de la resta de l'àmbit de la totalitat dels usos detallats de les zones i sistemes que han quedat detallats en aquestes ordenances, estant l'aigua de mar exclosa d'aquest còmput.

La urbanització dels espais es definirà en el projecte executiu que a tal efecte es realitzi.

USOS PERMESOS

La comunicació rodada i de vianants així com l'ornamentació i tractament paisatgístic dels espais lliures, i l'ús de la seva superfície per a usos portuaris, estesa de xarxes, acollir celebracions habituals o tradicionals de la vila, etc.

USOS PROHIBITS

Resten expressament prohibits la utilització d'aquest sistema d'espais lliures com a àrea de magatzem, de dipòsit, de traster, o similar, ja sigui de manera eventual o habitual, de manera que contravinguin la neteja i la bona presència de dita zona.

Article 34. SECTOR PORT ESPORTIU

Aquest sector queda regulat amb les següents zones i sistemes:

- Sistema d'aparcament 1.2.1
- Sistema d'atrancament 1.2.2
- Zona de serveis portuaris 1.2.3
- Zona subministrament de carburant 1.2.4
- Zona serveis sanitaris 1.2.5
- Zona esportiva 1.2.6
- Zona de Direcció Portuària 1.2.7
- Sistema dic d'abric 1.2.8
- Sistema d'espais lliures 1.2.9

Article 35. Sistema d'aparcament. Clau 1.2.1.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala en el plànol 2.3.1 amb les claus següents:

- 1.2.1.A. Aparcaments, en el moll de serveis
- 1.2.1.B. Aparcaments, en el contradic
- 1.2.1.C. Aparcaments, en el martell central

- 1.2.1.D. Aparcaments, en el moll de riera
- 1.2.1.E. Aparcaments, en el moll de ribera

USOS PERMESOS

L'ús d'aparcament: comprèn la utilització d'espais portuaris i l'estacionament de vehicles rodats en les zones d'aparcament

Article 36. Sistema d'atrancament. Clau 1.2.2.

ÀMBIT FÍSIC

La llargada de tots els molls i que queda contingut per l'envolvent que gràficament s'assenyala en el núm. 2.3.1.

USOS PERMESOS

L'ús d'atrancament: comprèn la utilització per les embarcacions de les obres d'atrancada i dels elements fixos d'amarratge i d'ancoratge, així com la resta d'actuacions relacionades directament amb ella.

Article 37. Zona de serveis portuaris. Clau 1.2.3.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda contingut amb les envolvents que gràficament s'assenyalen en el plànol 2.3.1.

NIVELLS DE LES RASANTS DE L'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació de PB+1. L'alçada de l'edifici és de 7,50m, amb una porxada a doble alçada.

La cota màxima és la +9,00 m.

ELEMENTS SOBRESORTINTS DE L'ALÇADA MÀXIMA

Es permet antenes de ràdio, TV, telecomunicació i parallamps.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim total a construir serà de 1.344,00 m² mesurat en planta el contorn exterior del polígon rectangular que defineix l'edificació.

USOS PERMESOS

Els usos permesos són els de suport logístic al port esportiu. Es tracta d'una construcció diàfana sense usos concrets: locals de restauració, botigues d'elements de nàutica, despatxos professionals lligats a la nàutica, serveis sanitaris, magatzems, etc. Comprèn les prestacions de caràcter general o específic que s'ofereixen al públic per satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries; les activitats administratives, de gestió, financeres, professionals i similars que s'han de desenvolupar en locals ubicats dins l'àmbit portuari; les activitats vinculades a l'administració portuària i marítima, com són les oficines; i també s'admet l'ús socio-cultural, per dur a terme celebracions o altres actes culturals oportunament autoritzats.

Article 38. Zona subministrament de carburant. Clau 1.2.4.

ÀMBIT FÍSIC

Situat al morrot, a l'extrem del dic de recer o dic d'abric. Es preveu incorporar-hi una estructura metàl·lica exempta per aguantar un tendal de material sintètic que abrigui el conjunt. No té divisions internes.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim total a construir serà de 50,40 metres quadrats.

ALÇADA MÀXIMA

L'alçada de l'edifici és de 3,40 m.

USOS PERMESOS

L'ús de subministrament de carburant. Comprèn el subministrament de combustible als usuaris interessats dins la zona portuària, mitjançant la utilització de les instal·lacions necessàries per prestar aquest servei i amb els mitjans tècnics adequats, tant en superfície com soterrats, amb subjecció a les mesures mediambientals d'aplicació.

Així mateix, compta amb espais per venda de begudes, queviures i elements pels motors marins.

Article 39. Serveis sanitaris. Clau 1.2.5.

ÀMBIT FÍSIC

Es situa a l'extrem del dic d'abric o dic de recer, al morrot. Es troba adossat a l'estructura de l'espallier i de l'espai destinat als dipòsits de carburant.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim és de 97,90 m².

CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

Es tracta d'un edifici destinat a serveis sanitaris pels usuaris del port esportiu, i a petits magatzems per utensilis dels mariners.

USOS PERMESOS

L'ús de serveis sanitaris.

Article 40. Zona esportiva. Clau 1.2.6.

ÀMBIT FÍSIC

Correspon a l'escola de vela i la rampa de varada i està situat al moll de riera.

SOSTRE MÀXIM

El sostre màxim és de 432m² en total, mesurats a la seva envoltant exterior i de PB exclusivament.

NIVELL DE RASANT

La cota inicial de l'edificació és a la +1,20m. Aquests edificis consten de PB. La coberta es troba a la cota +5,50m.

ALÇADA DE L'EDIFICACIÓ

L'alçada de l'edifici de l'escola de vela i d'esports nàutics és +4,30m.

ELEMENTS SOBRE ALÇADA MÀXIMA

Només aquells relacionats amb l'ornat i mobiliari urbà relacionats amb el caràcter públic del lloc.

USOS ADMESOS

Els usos admesos en aquesta zona són l'esportiu, el d'avarada, el socio-cultural, el de magatzem i el de serveis sanitaris.

Comprèn tot tipus d'emmagatzematge al servei dels usuaris portuaris relacionats amb la nàutica esportiva, la prestació de serveis al públic i el desplegament d'activitats esportives, els seus corresponents magatzems i les oficines annexes, amb subjecció a les limitacions i requisits que disposi la normativa sectorial aplicable; així com comprèn les activitats culturals i socials relacionades amb la nàutica esportiva.

Article 41. Zona de Direcció Portuària. Clau 1.2.7.

ÀMBIT FÍSIC

El que queda definit gràficament al plànol 2.3.1.

NIVELL DE LA RASANT D'EDIFICACIÓ I ALÇADA MÀXIMA

Edificació de PB+1 amb una façana de 7,85 metres d'alçada amb una porxada a doble alçada.

La cota màxima és la +9.00m

SOSTRE MÀXIM

Una superfície de 384,30 m² (corresponents a l'envolvent de la superfície de la planta baixa).

USOS PERMESOS

L'ús administratiu i de marineria. A la planta pis es situa l'observatori de la marineria i els locals complementaris de l'administració del port esportiu.

Article 42. Sistema dic d'abric. Clau 1.2.8.

ÀMBIT FÍSIC

El constitueix el propi moll que tanca el port i que es reflecteix a la documentació gràfica.

USOS PERMESOS

S'admet l'ús d'atracament.

Article 43. Sistema d'espais lliures. Clau 1.2.9.

ÀMBIT FÍSIC

Es aquell, en terra ferma, que queda com a resultat de la resta de l'àmbit de la totalitat dels usos detallats de les zones i sistemes que han quedat detallats en aquestes ordenances, estant l'aigua de mar exclosa d'aquest còmput.

USOS PERMESOS

La comunicació rodada i de vianants així com l'ornamentació i tractament paisatgístic dels espais lliures, i l'ús de la seva superfície per a usos portuaris.

USOS PROHIBITS

Resten expressament prohibits la utilització d'aquest sistema d'espais lliures com a àrea de magatzem, de dipòsit, de traster, o similar, ja sigui de manera eventual o habitual, de manera que contravinguin la neteja i la bona presència de dita zona.

Article 44. SECTOR APARCAMENT

Paral·lelament a l'avinguda de Rhode, comprenent l'espai que hi ha entre la riera de Ginjolers i el carrer de la Llotja s'estén l'aparcament de 9.229,50 m².

L'ocupació serà de 31,00 metres d'amplada, entre la costa i l'avinguda de Rhode.

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA ÚNICA

Les edificacions i usos actuals es mantindran en ple funcionament fins que sigui possible el canvi d'emplaçament en compliment de les previsions d'aquest Pla especial.

4. ESTUDI ECONÒMIC - FINANCER

Aquest estudi econòmic té per objecte comprovar que l'edificació prevista en el Pla és suficient, sota els paràmetres de mercat, per garantir la viabilitat del Pla.

No obstant cal fer l'observació que hi ha uns paràmetres específics: sòl públic i de caràcter demanial.

Les obres d'infraestructura previstes, dins el Pla, és l'ampliació del moll pesquer, costat dels magatzems de la pesca de 1000 m² (100 x 10 m.)

La resta d'infraestructures, subministrament elèctric, abastament aigua, sanejament ja està construïda. No obstant, com que fa anys que està executada i no ha entrat en funcionament es preveu una partida alçada per adequar-les.

El cost de la construcció del molls es preveu que sigui incloent el desmantellament del moll existent, nou enllumenat i nou moll d'atracada:

$$1000 \text{ m}^2 \times 661,10 \text{ €/m}^2 = 661.100 \text{ €}$$

Es considera una partida alçada de 12.000 € pel repàs i afinament de les infraestructures existents.

El pressupost total del cost s'estima en 673.100,00 €.

La construcció de l'edificació prevista en el Pla especial i la ja existent genera uns ingressos que estan regulats en el pressuposts de la Generalitat de Catalunya, donat el regim de concessió administrativa establert.

5. CONCLUSIONS

Amb tot el que s'exposa en la present memòria i en la resta de documents del Pla Especial, es considera suficientment justificat l'objecte del present Pla, que sotmetem a l'Administració per a la seva aprovació.

Roses, gener de l'any 2007

Signat: L'Autor del Pla Especial

Jordi Quera i Miró

Enginyer de Camins, Canals i Ports. Col. núm. 6.513

DÀRSENA ESPORTIVA



Escola d' Esports Nàutics



Edifici de serveis i magatzem





Edifici d'administració



Vista posterior de l'edifici d'administració



Espai entre edificis



Benzinera de la dàrsena esportiva

DÀRSENA PESQUERA



Edifici de serveis portuaris



Zona annexes llotja



Comandancia Naval



Zona de magatzem



Restaurant del moll.



Llotja



Llotja



Llotja



Annexes llotja



Annexes llotja



Zona industrial-pesquera i de nàutica comercial



Zona industrial-pesquera i de nàutica comercial



Zona industrial-pesquera i de nàutica comercial



Zona industrial-pesquera i de nàutica comercial



Zona de grua (al costat de la llotja)



Zona de grua al costat de la zona industrial

Imatges de la zona de l'escar (Industrial pesquera i de nàutica comercial)

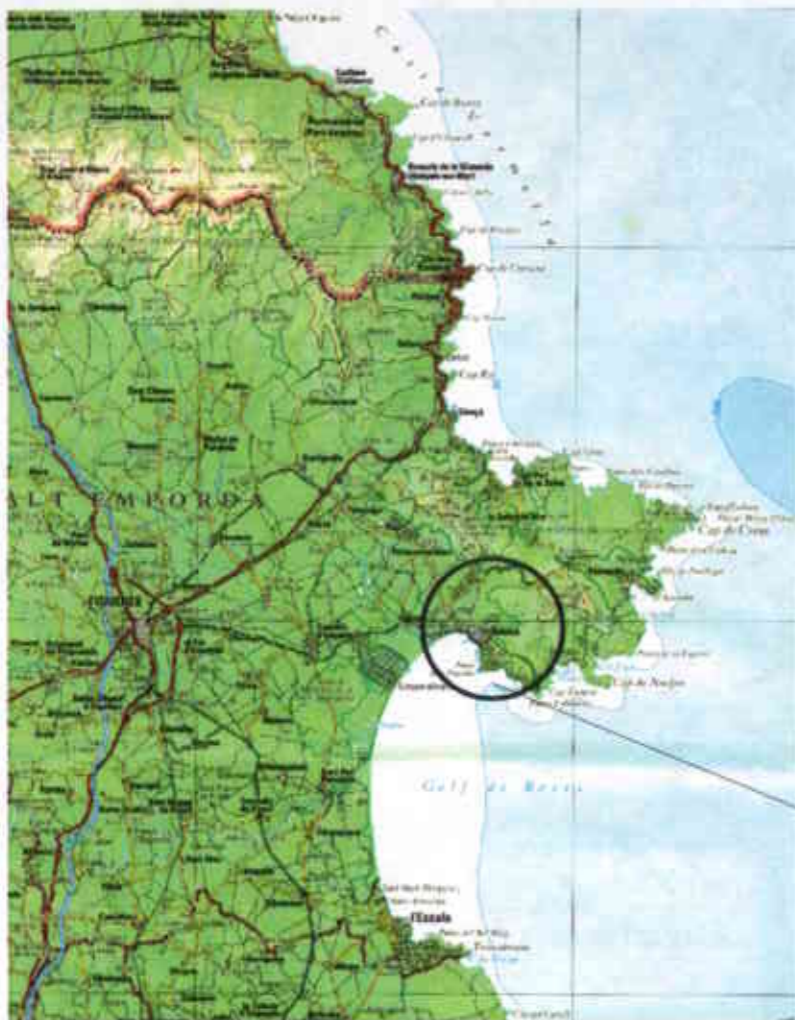




Vista general de l'àmbit del Pla Especial del Port de Roses



SITUACIÓ



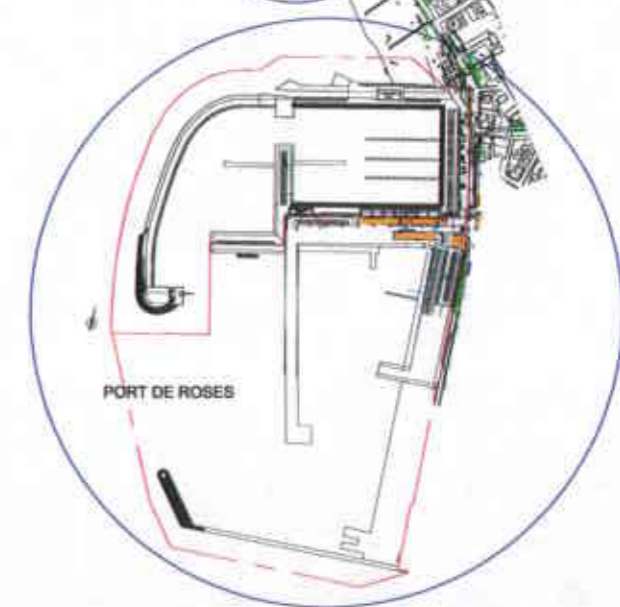
SITUACIÓ


 AJUNTAMENT DE ROSES
 SECRETARIA

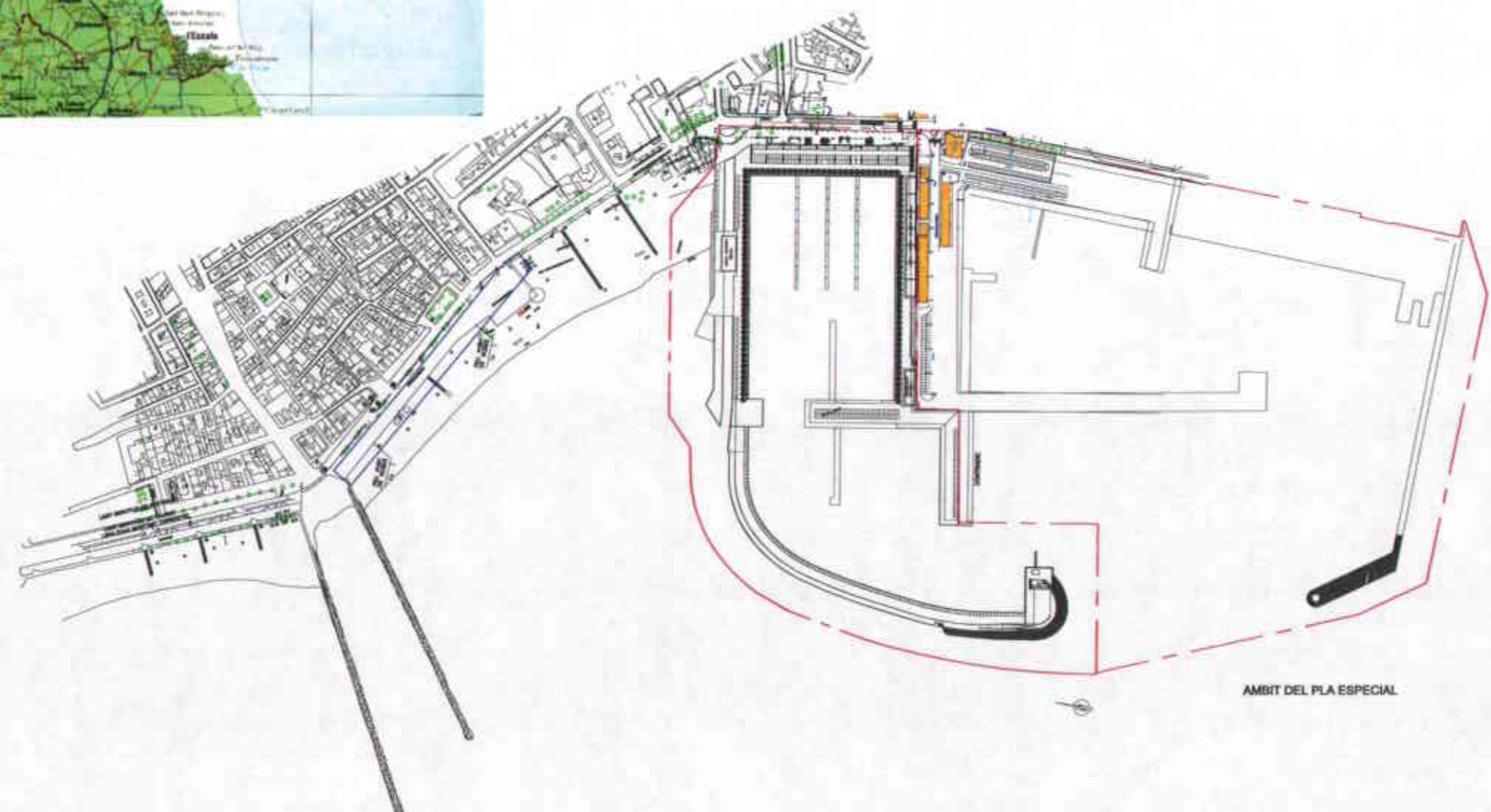


ROSES

BADIA DE ROSES

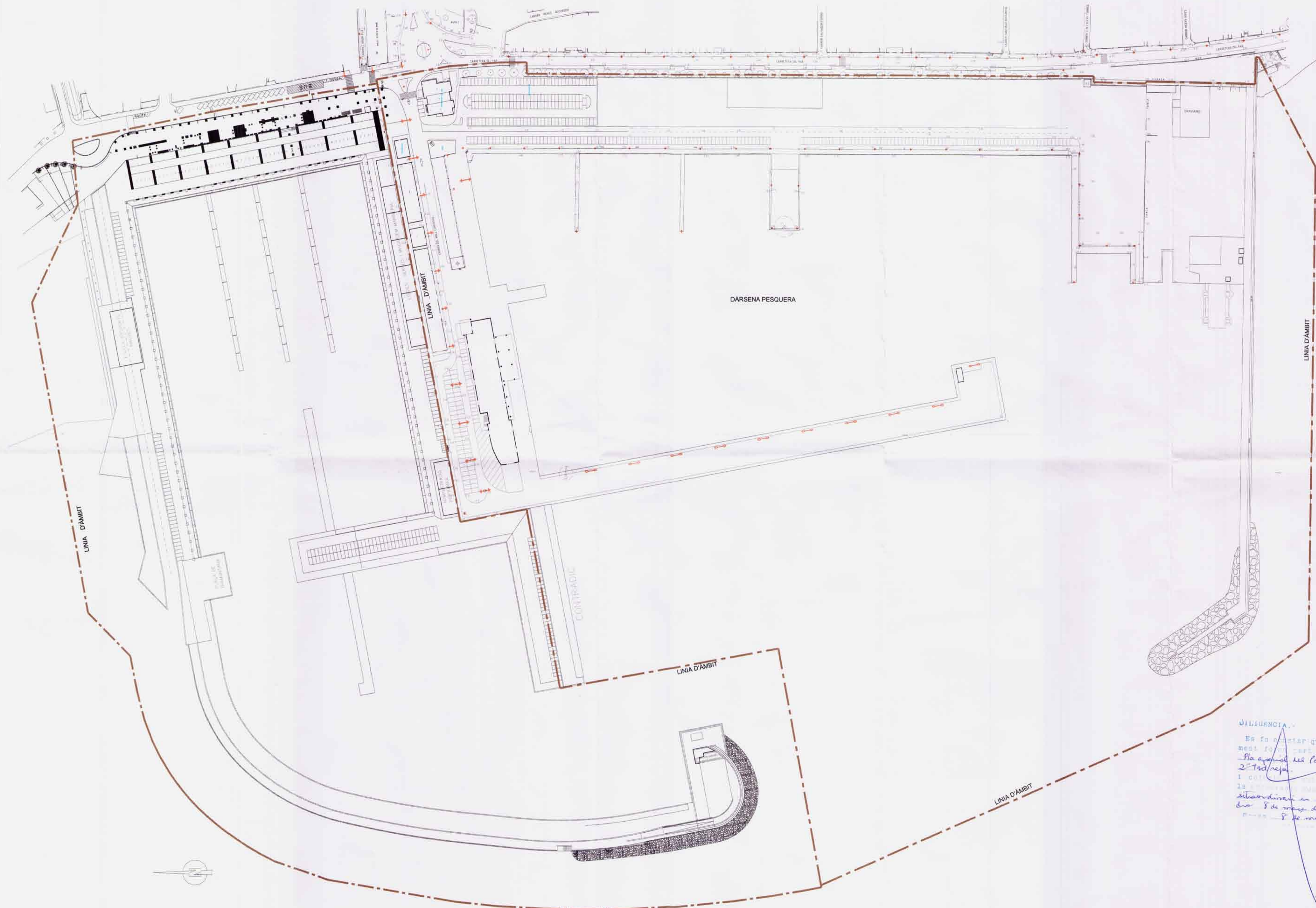


PORT DE ROSES

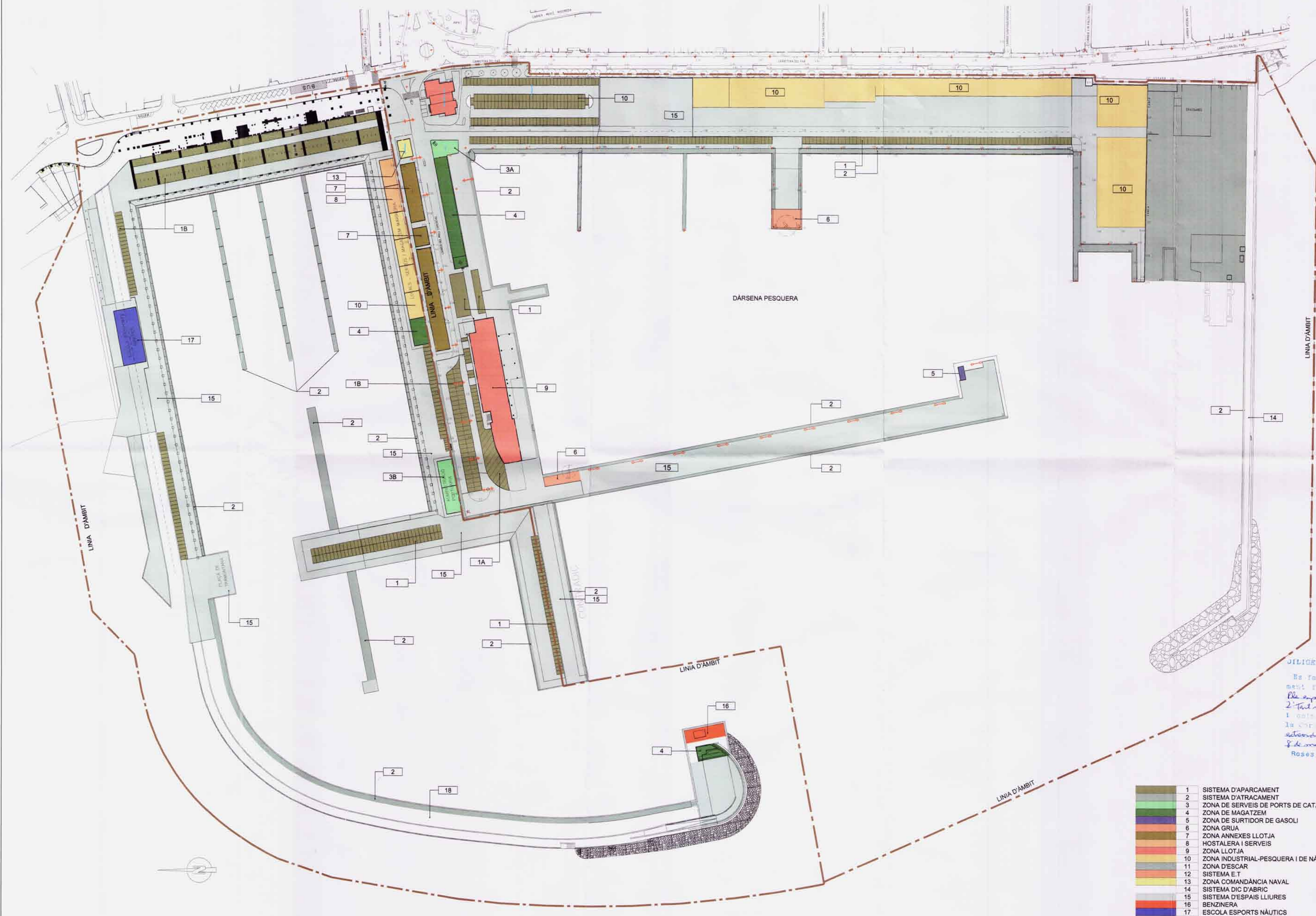


AMBIT DEL PLA ESPECIAL

Comissió de Seguiment
 de l'evolució del Pla Especial
 de la Zona Portuària Nord
 de Roses (Alt Empordà)
 27 MARÇ 2006
 Núria Espinosa



DILIGENCIA
 Es fa constar que aquest document forma part de l'expedient Pla Especial del Port de Roses. 2ª Tª de reforma. al vençut per la Comissió d'Urbanisme del Pla d'ordenament urbanístic del sector del Port de Roses de 2007. 8 de maig de 2007.




AJUNTAMENT DE ROSES
 SECRETARIA

JULIENGOIA...
 Es fa constar que aquest obra
 més forma part d'un projecte
 Pla Especial del Port de Roses.
 2. Tercer cop de projecte.
 i constarà de dos volums per
 la descripció de les zones del Pla
 especial i de la zona del Pla
 especial de 2007.
 Roses 8 de març de 2007
 R1 Secretari

1	SISTEMA D'APARCAMENT	5.510,61 m ²
2	SISTEMA D'ATRACAMENT	5291,55 m ²
3	ZONA DE SERVEIS DE PORTS DE CATALUNYA	141,52 m ²
4	ZONA DE MAGATZEM	729,86 m ²
5	ZONA DE SURTIDOR DE GASOLI	36,35 m ²
6	ZONA GRUA	421,37 m ²
7	ZONA ANNEXES LLOTJA	1.250,41 m ²
8	HOSTALERA I SERVEIS	427,77 m ²
9	ZONA LLOTJA	1702,53 m ²
10	ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NÀUTICA COMERCIAL	5944,21 m ²
11	ZONA D'ESCAR	9670,30 m ²
12	SISTEMA E.T	25,04 m ²
13	ZONA COMANDANCIA NAVAL	113,66 m ²
14	SISTEMA DIC D'ABRIC	4.560,88 m ²
15	SISTEMA D'ESPÀIS LLIURES	32237,05 m ²
16	BENZINERA	50,40 m ²
17	ESCOLA ESPORTS NÀUTICS	50,40 m ²
18	ZONA DIC RECER	10716,00 m ²



Ports de la Generalitat
 Generalitat de Catalunya
 Zona Portuària Nord

TÍTOL DEL PROJECTE
PLA ESPECIAL DEL PORT DE ROSES
 T.M. ROSES (ALT EMPORDÀ)

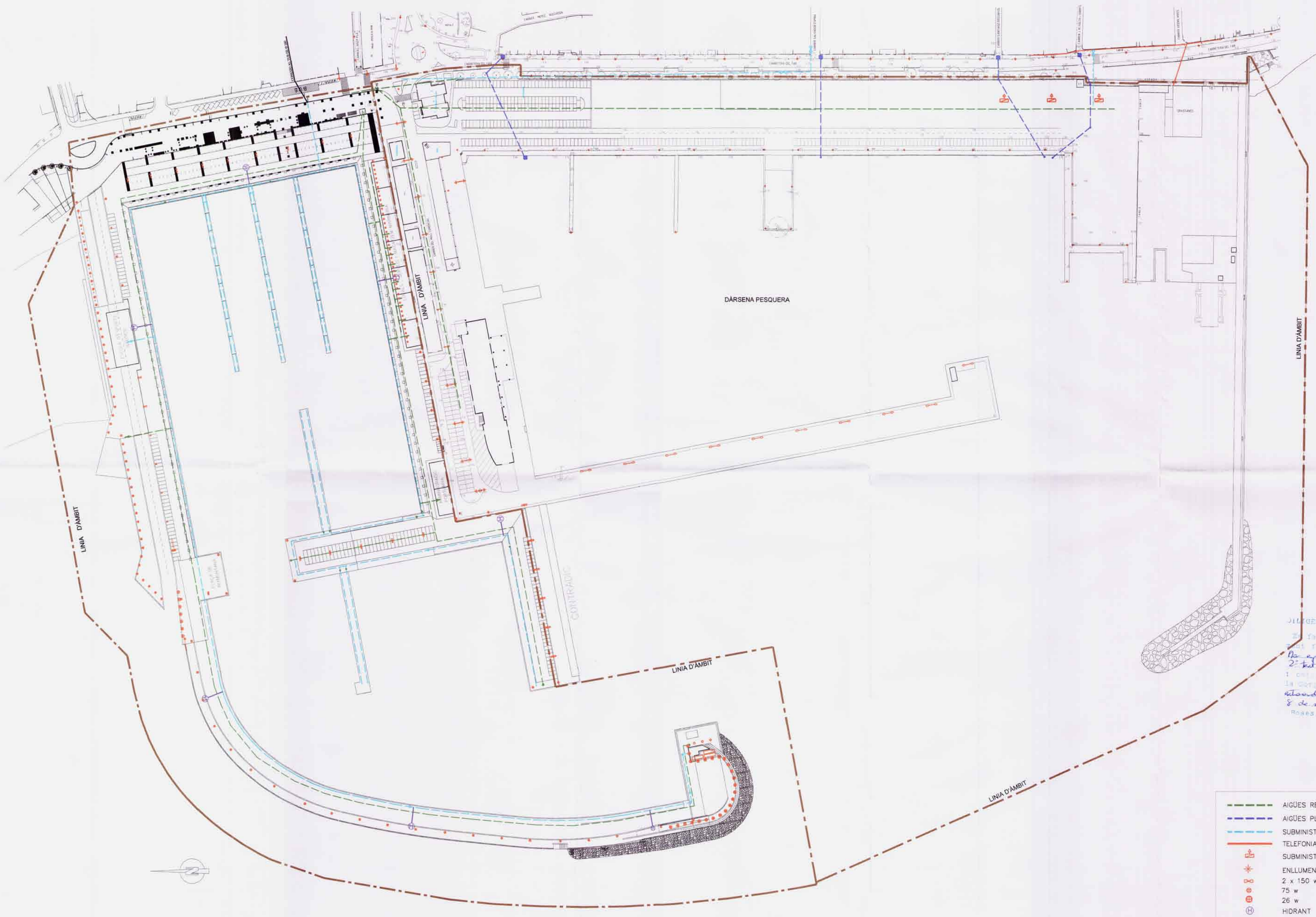
EL DIRECTOR DEL PROJECTE
 EL DISENYER AUTOR DEL PROJECTE
 SACRIFICI BOLIN
 ENIGEST, S.L.

NOM DEL PLÀNOL
ZONES I SISTEMES ÀREA PORTUÀRIA ESTAT ACTUAL

ESCALES
1 : 2500

PLÀNOL Nº 1
2.1.3

NOM DEL FITXER
3--ZONES.DWG
 DATA
JUNY 2005



GOVERN DE CATALUNYA

 DEPARTAMENT DE ROSES

 27/05/2005

JURISDICCION:

 El se declara que aquest document és una obra d'enginyeria i no té caràcter oficial.

 No s'accepta el risc de l'assoliment de la veritat.

 2- tot referent al veripost

 1- tot referent a la veritat

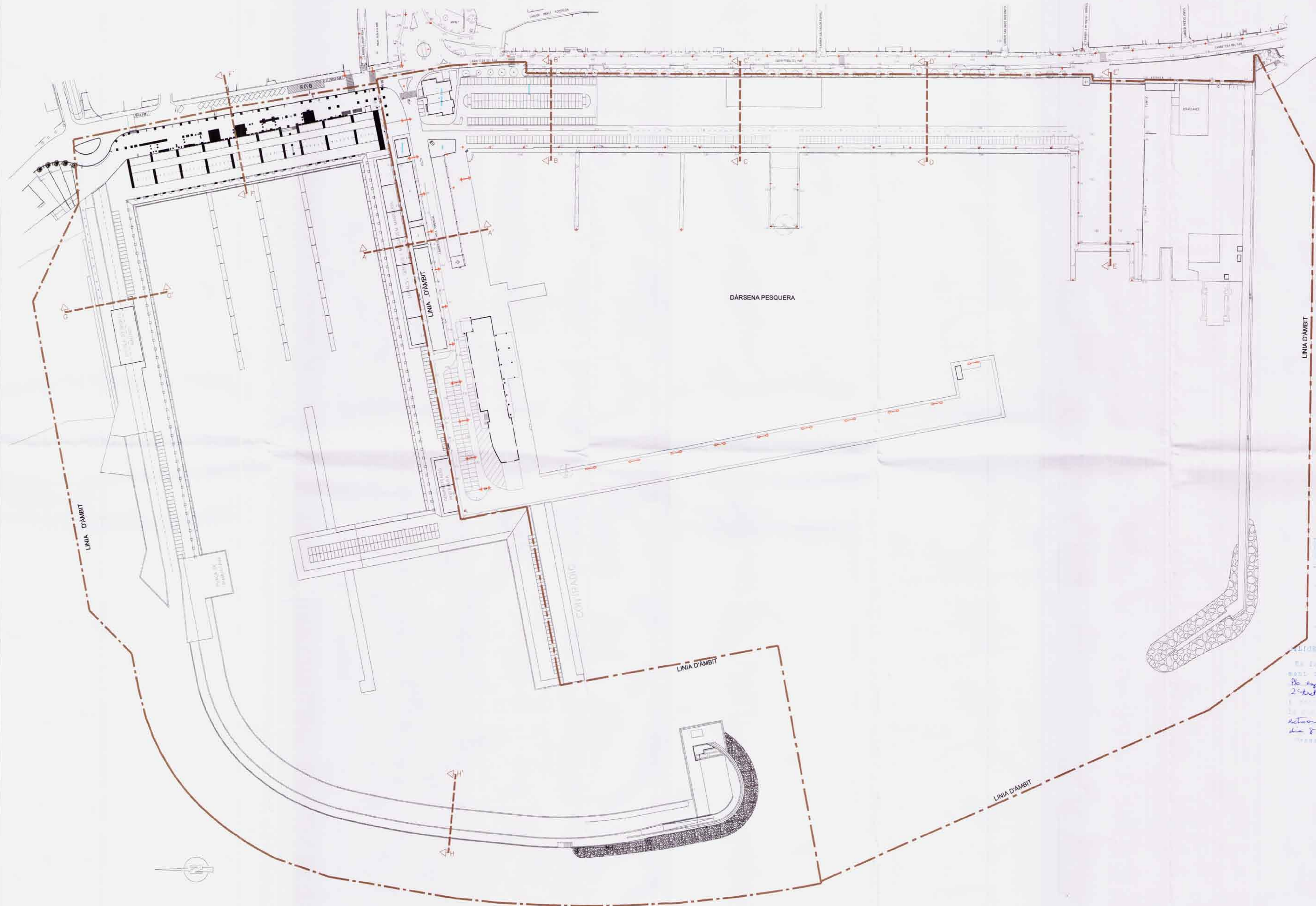
 1- tot referent a la veritat

 8 de març de 2005

 Roses - 8 de març de 2005

 R1 SARDANYS

- AIGÜES RESIDUALS
- AIGÜES PLUJANES
- SUBMINISTRAMENT D'AIGUA
- TELEFONIA
- SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC
- ENLLUMENAT PÚBLIC
- 2 x 150 w
- 75 w
- 26 w
- HIDRANT

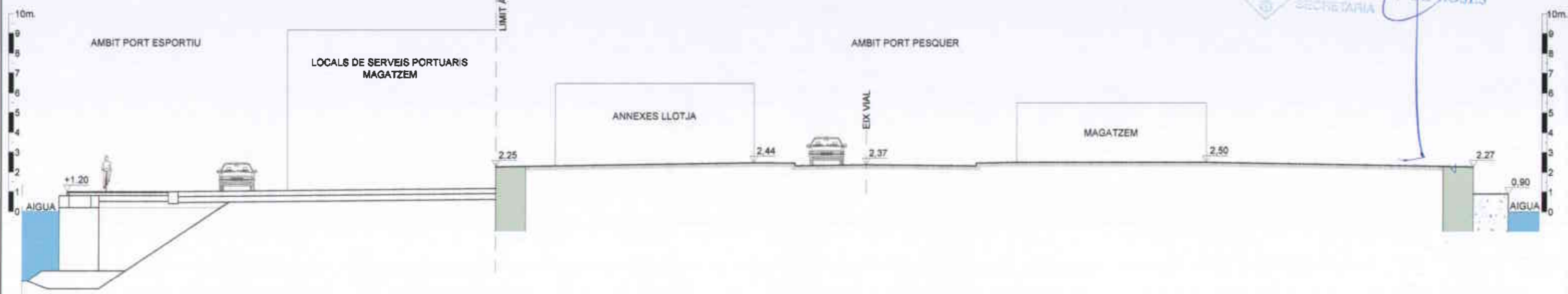


AYUNTAMENT DE ROSES

AL·LORNGIA...
 És la planta que acompanya el
 Pla especial del Port de Roses
 2 d'octubre del 2007
 8 de maig de 2007
 8 de maig de 2007

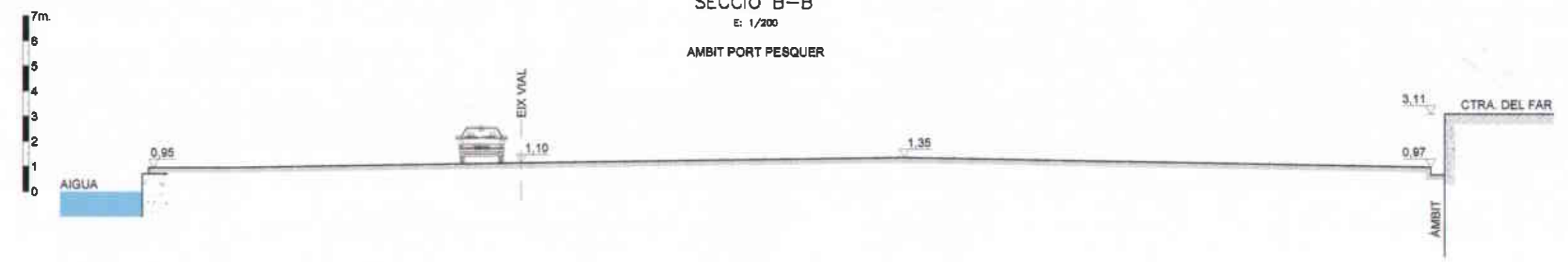
SECCIÓ A-A'

E: 1/500



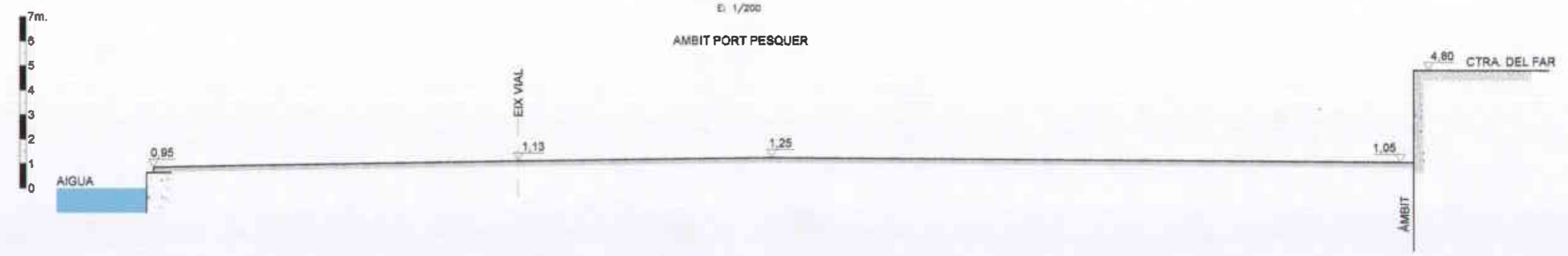
SECCIÓ B-B'

E: 1/200



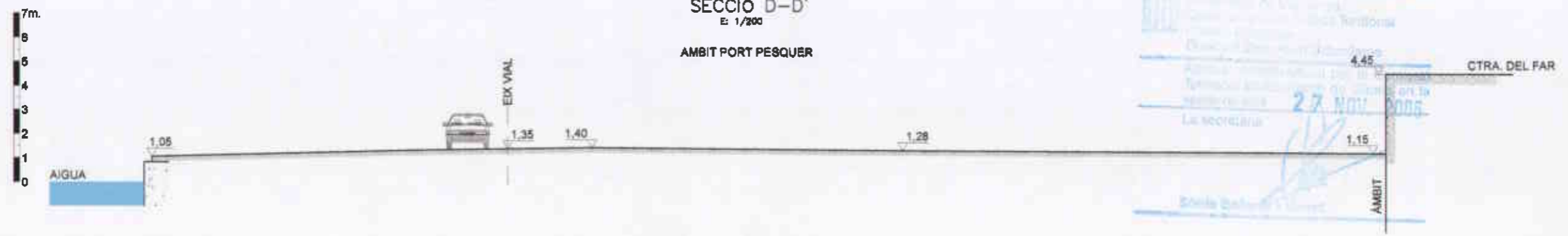
SECCIÓ C-C'

E: 1/200

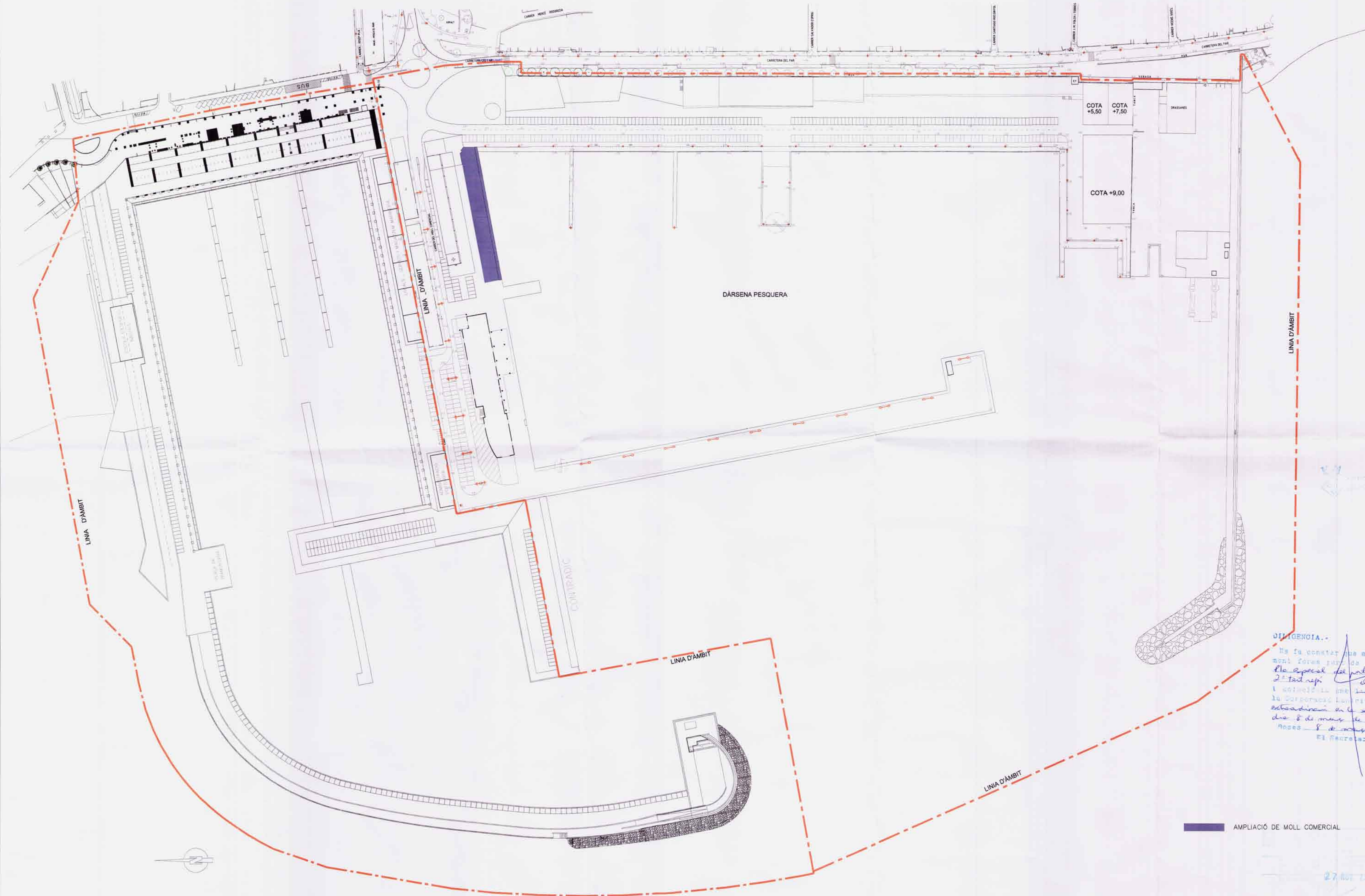


SECCIÓ D-D'

E: 1/200



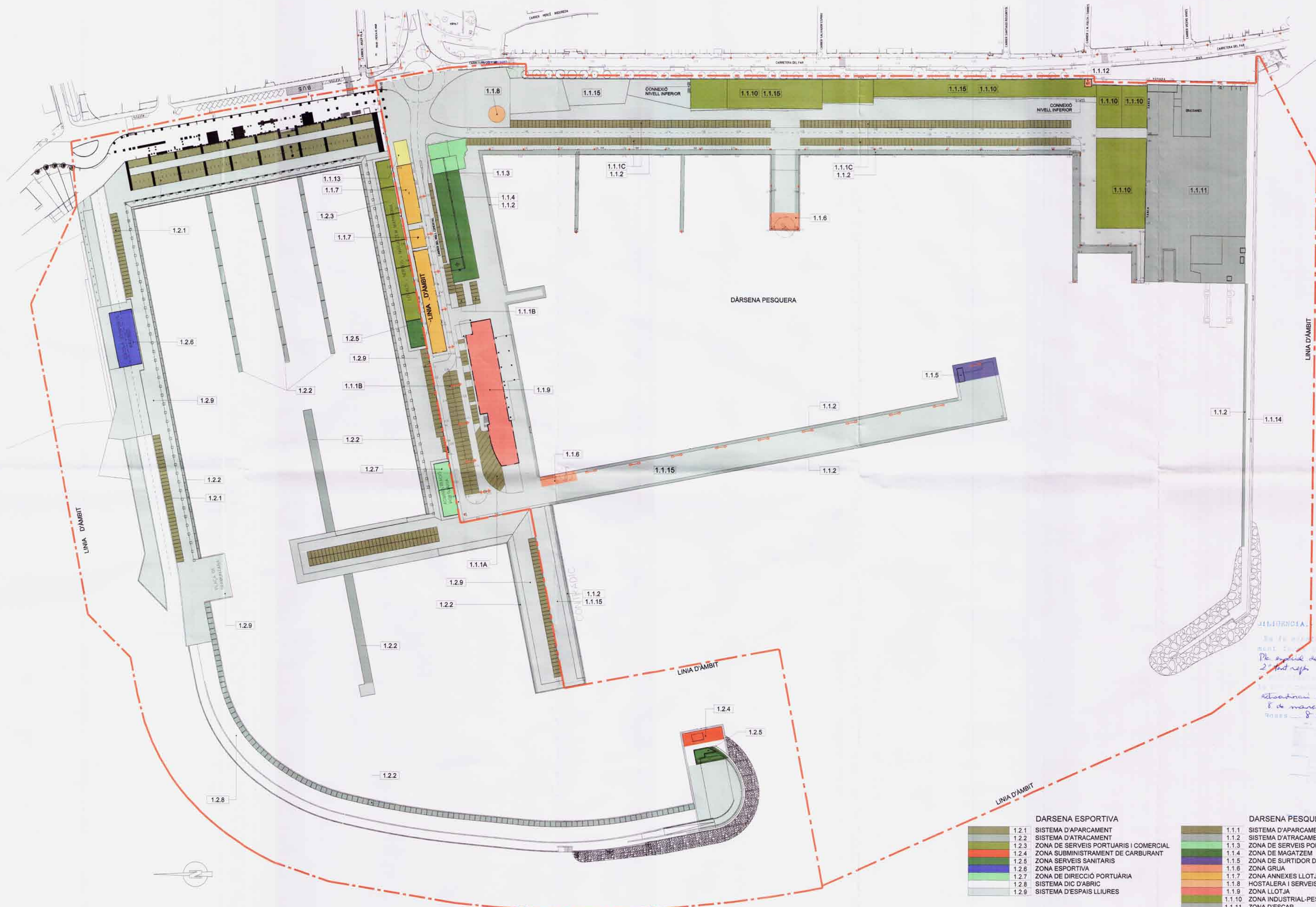
Director del Projecte: *[Signature]*
 Enginyer Ajudant del Projecte: *[Signature]*
 Data: 27 NOV 2005
 La Monecada



DILIGENCIA.-
 He ja constar que aquest docu-
 ment forma part de l'expedient
 Pla Especial del Port de Roses
 i tota la informació que s'hi
 conté és de caràcter confidencial
 i està destinada a ser utilitzada
 per la Corporació Local i per la
 Direcció General de Ports i
 Obres Marítimes de Catalunya
 a l'efecte de la seva gestió.
 Aroses, 8 de juny de 2005
 El Secretari

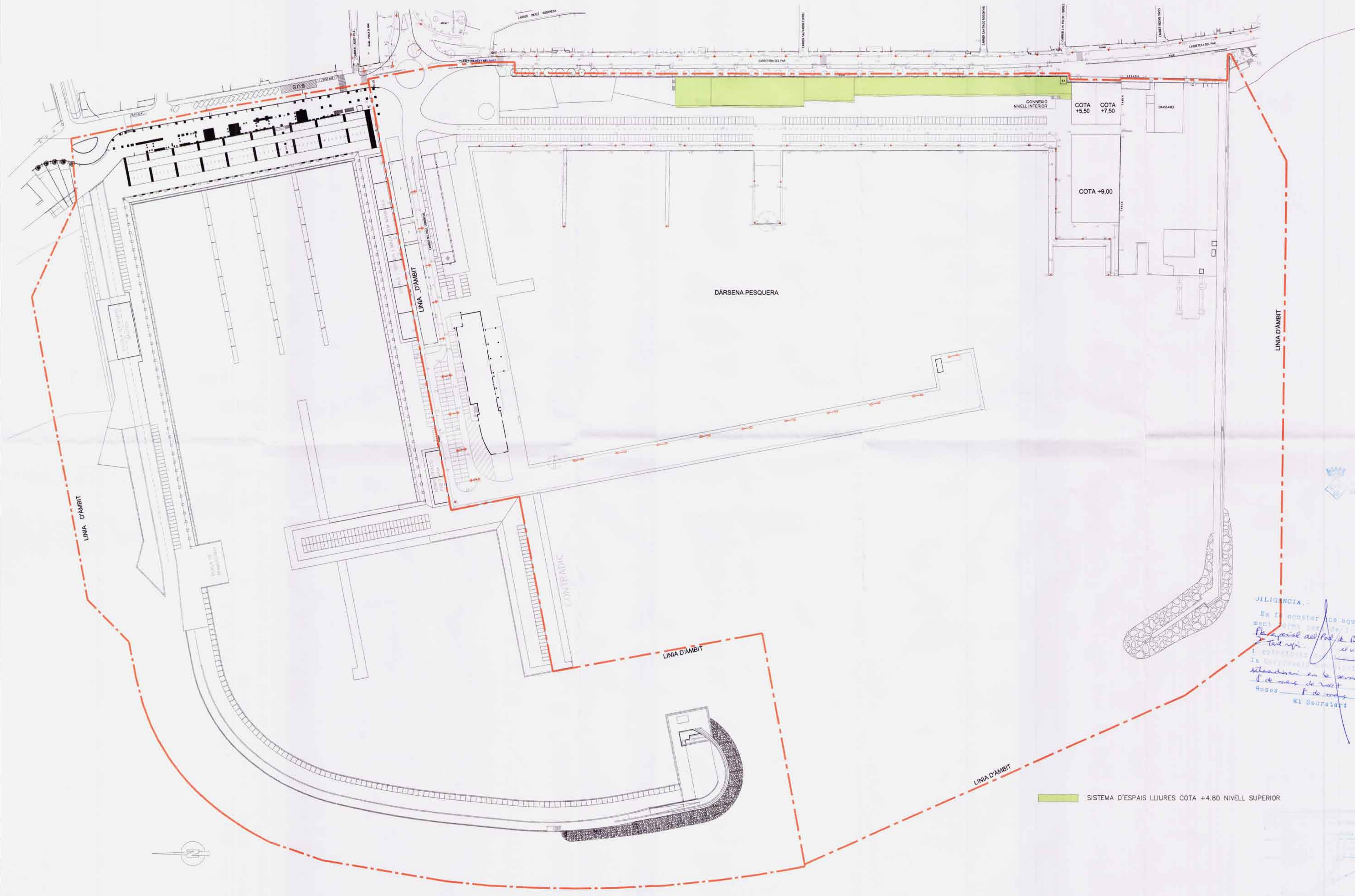
AMPLIACIÓ DE MOLL COMERCIAL

27.007.204



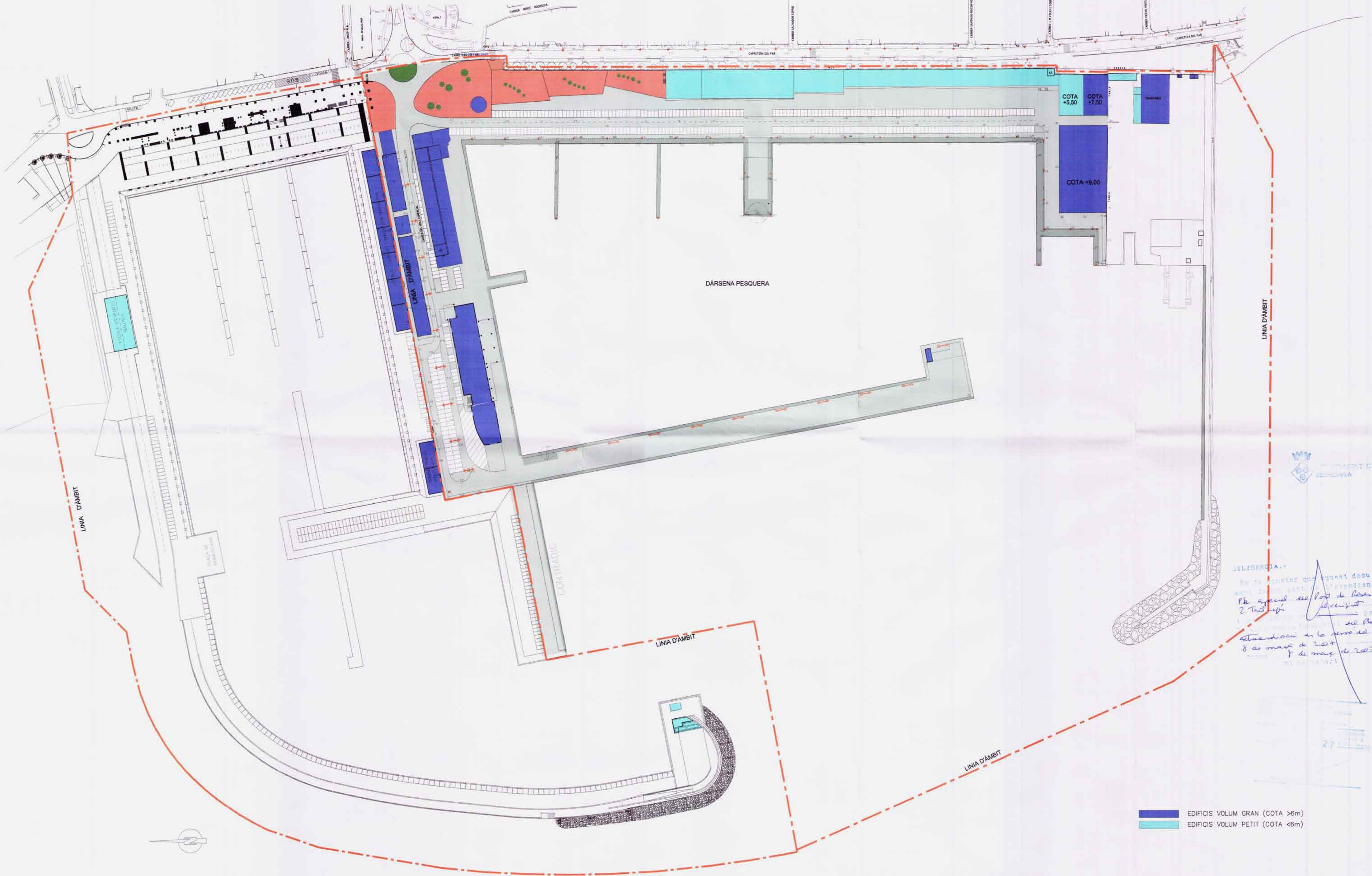
Atenció: Si fa falta per aquest document, contactar amb el propietari del terreny. Pla especial del Port de Roses, 2a fase. 8 de maig de 2005.

DARSENA ESPORTIVA		DARSENA PESQUERA	
1.2.1	SISTEMA D'APARCAMENT	1.1.1	SISTEMA D'APARCAMENT
1.2.2	SISTEMA D'ATRACAMENT	1.1.2	SISTEMA D'ATRACAMENT
1.2.3	ZONA DE SERVEIS PORTUARIS I COMERCIAL	1.1.3	ZONA DE SERVEIS PORTUARIS
1.2.4	ZONA SUBMINISTRAMENT DE CARBURANT	1.1.4	ZONA DE MAGATZEM
1.2.5	ZONA SERVEIS SANITARIS	1.1.5	ZONA DE SURTIDOR DE GASOIL
1.2.6	ZONA ESPORTIVA	1.1.6	ZONA GRUA
1.2.7	ZONA DE DIRECCIÓ PORTUÀRIA	1.1.7	ZONA ANNEXES LLOTJA
1.2.8	SISTEMA DIC D'ABRIC	1.1.8	HOSTALERA I SERVEIS
1.2.9	SISTEMA D'ESPAYS LLIURES	1.1.9	ZONA LLOTJA
		1.1.10	ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NAÚTICA COMERCIAL
		1.1.11	ZONA D'ESCAR
		1.1.12	SISTEMA ET
		1.1.13	ZONA COMANDÀNCIA NAVAL
		1.1.14	SISTEMA DIC D'ABRIC
		1.1.15	SISTEMA D'ESPAYS LLIURES I VIALITAT



JULIÀ GARCIA,
 Es fa constar que aquest docu-
 ment és una còpia de l'expedient
 Pla Especial del Port de Roses
 i està signat al verticel
 de la Direcció General de
 Infraestructures i Obres
 de l'Administració de les Illes
 Balears el dia 1 de març de 2005
 Rosés
 El Secretari

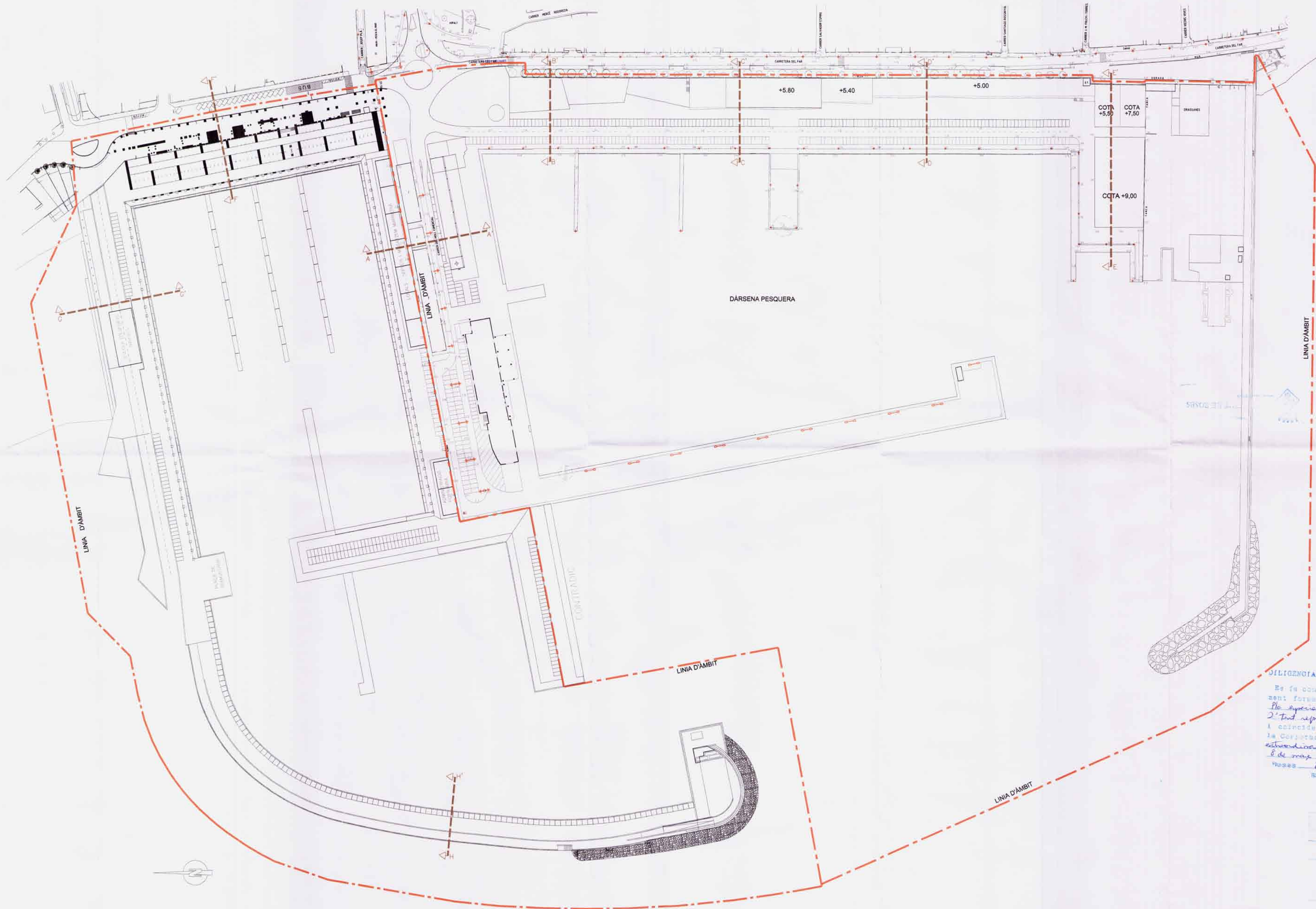
■ SISTEMA D'ESPACIS LLIURES COTA +4.80 NIVELL SUPERIOR



EDIFICIS VOLUM GRAN (COTA >6m)
EDIFICIS VOLUM PETIT (COTA <6m)

*Atenció: -
En el projecte que s'ha elaborat
per aquest port de Roses
s'han considerat les necessitats
de l'activitat pesquera
i la seva evolució en la zona del port
8 de maig de 2007
J. de Moya*

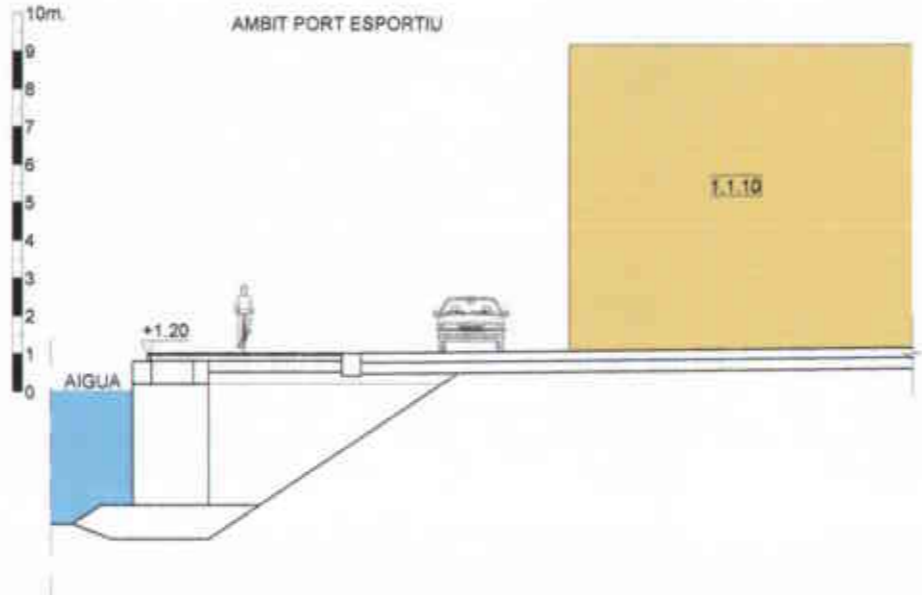
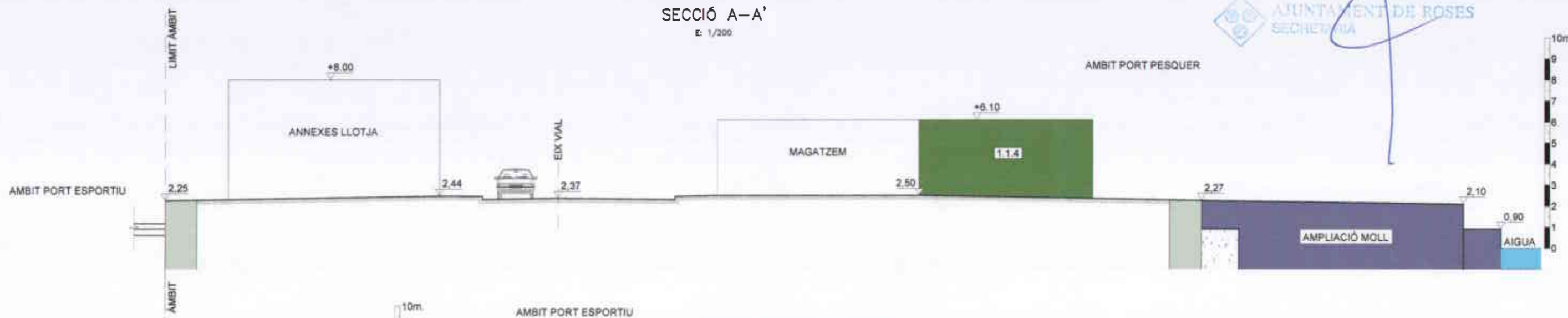




DILIGENCIA..
 Es fa constar que aquest document forma part de l'expedient Pla Especial del Port de Roses i tant neix del projecte i coincideix amb el projecte per la Corporació Municipal de Roses i està inscrit en el llibre del Registre de la Generalitat de Catalunya el dia 8 de maig de 2005.
 El Secretari

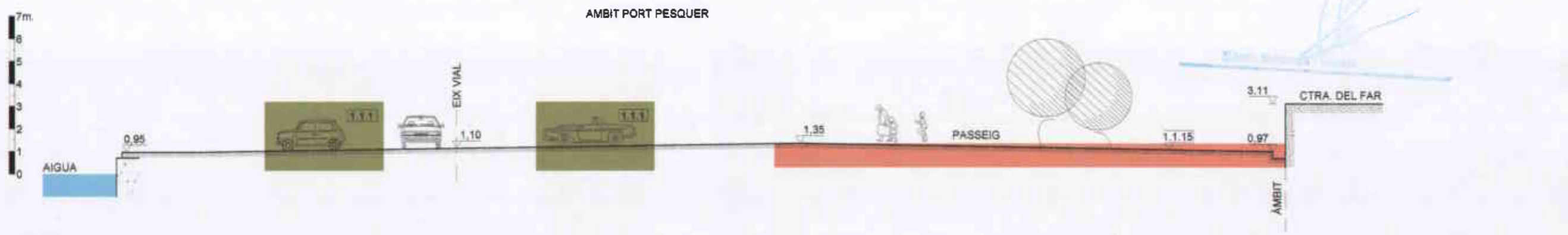


SECCIÓ A-A'
 E: 1/200



SECCIÓ B-B'
 E: 1/200

AMBIT PORT PESQUER

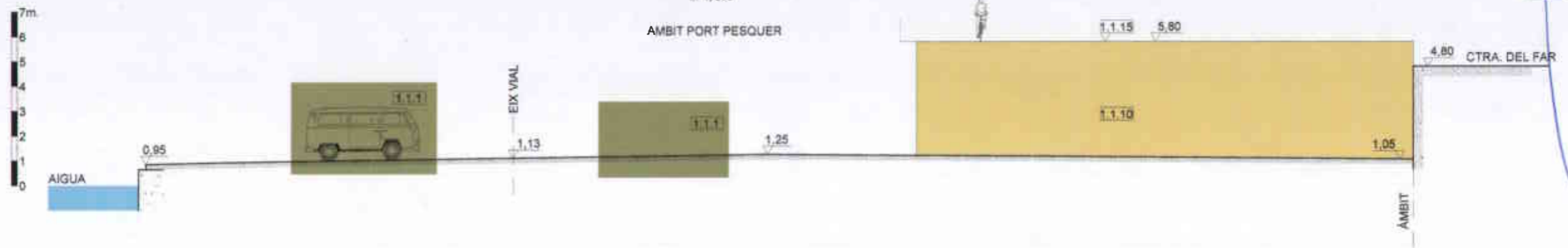


27 JUNY 2006
 2006

1.1.1	SISTEMA D'APARCAMENT
1.1.4	ZONA DE MAGATZEM
1.1.10	ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NAÚTICA COMERCIAL
1.1.15	SISTEMA D'ESPALS LLIBRES
	AMPLIACIÓ DE MOLL COMERCIAL

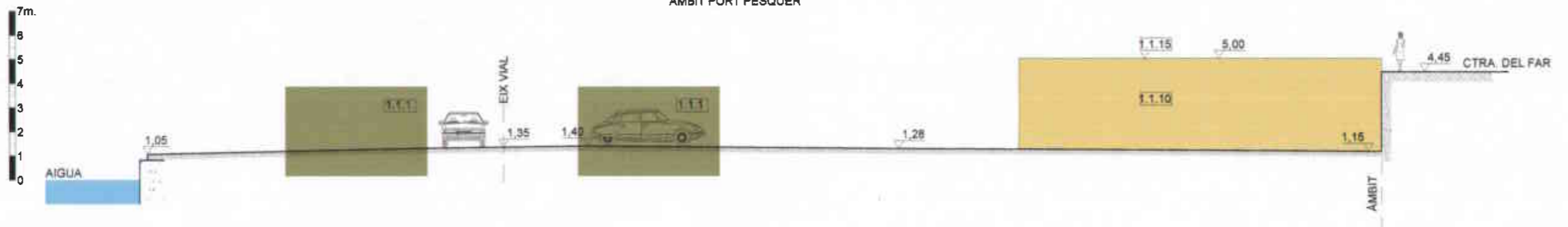
SECCIÓ C-C'
E: 1/200

AMBIT PORT PESQUER

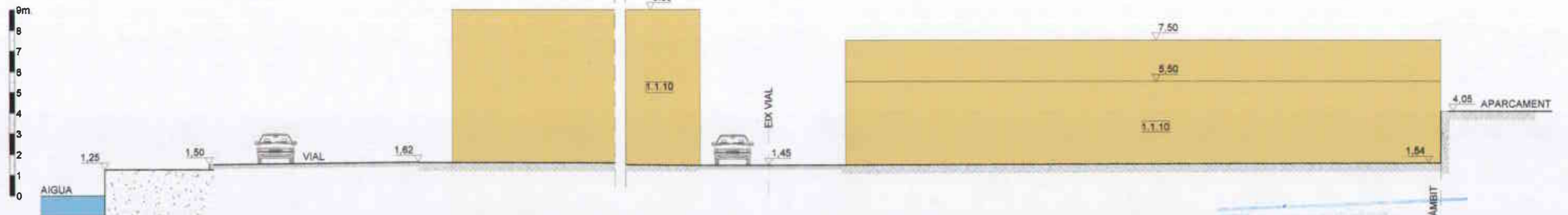


SECCIÓ D-D'
E: 1/200

AMBIT PORT PESQUER



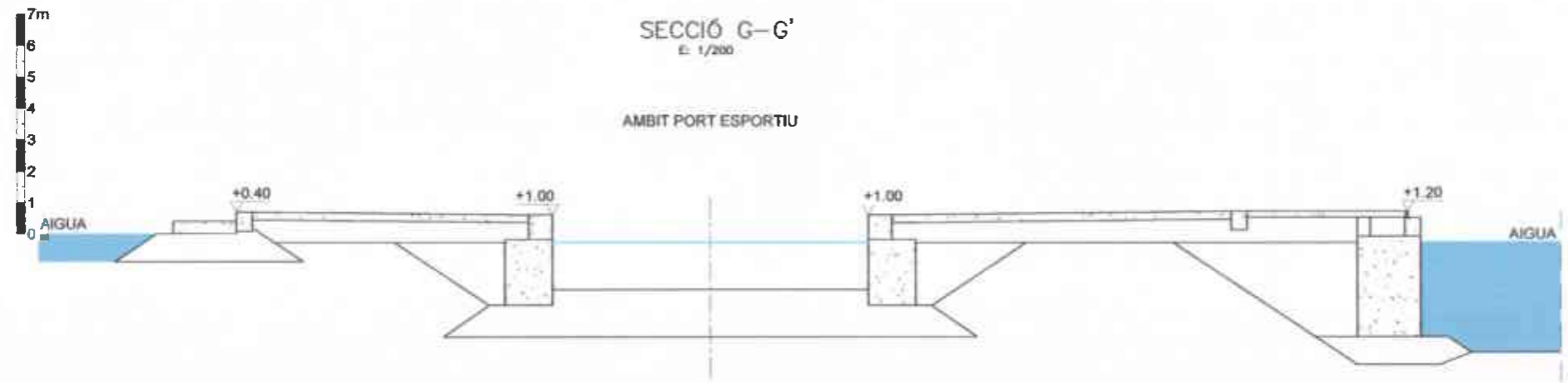
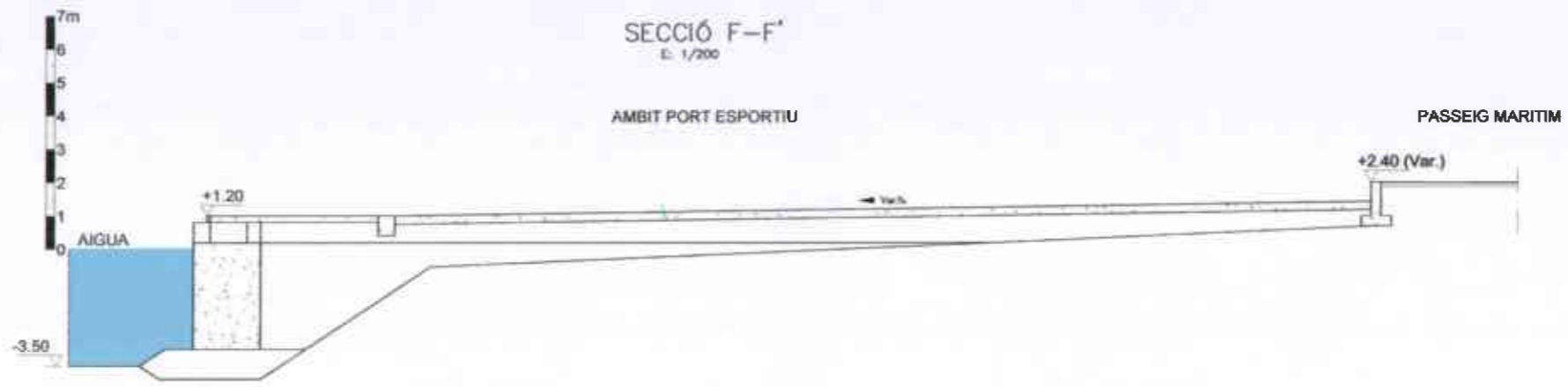
SECCIÓ E-E'
E: 1/200



Grup d'Enginyers d'Obres
 d'Enginyeria de l'Edificació, l'Urbanisme
 i l'Entorn Arquitectònic
 S.L.
 C/ Aragó, 100 - 08300 Roses (Girona)
 T. 972 21 00 00 - F. 972 21 00 01
 www.egob.es

Enginyer Tècnic d'Obres d'Edificació
 Enginyer Tècnic d'Urbanisme
 Enginyer Tècnic d'Entorn Arquitectònic

1.1.1 SISTEMA D'APARCAMENT
 1.1.10 ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NÀUTICA COMERCIAL
 1.1.15 SISTEMA D'ESPÀIS LLIBRES



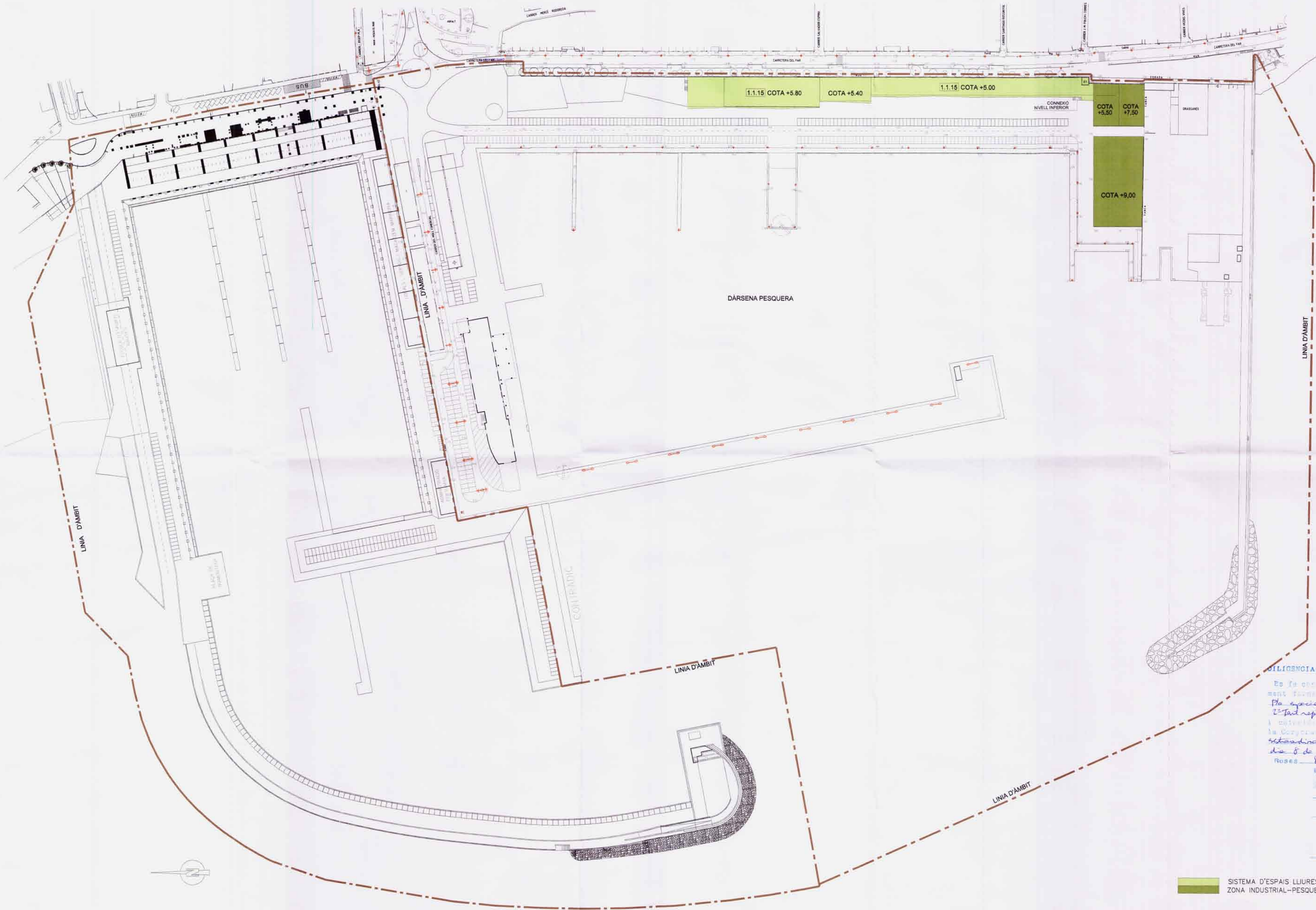
Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Enginyeria i Arquitectura
 Comissió Tècnica de l'Obra
 2005

Sònia Borràs
 Enginyera d'Obres
 2005



DARSENA PESQUERA		
1.1.1	SISTEMA D'APARCAMENT	5581 m ²
1.1.2	SISTEMA D'ATRACAMENT	5580 m ²
1.1.3	ZONA DE SERVEIS PORTUARIS	136.68 m ²
1.1.4	ZONA DE MAGATZEM	1512 m ²
1.1.5	ZONA DE SURTIDOR DE GASOIL	364.53 m ²
1.1.6	ZONA GRUA	421 m ²
1.1.7	ZONA ANNEXES LLOTJA	1230 m ²
1.1.8	HOSTALERA I SERVEIS	100 m ²
1.1.9	ZONA LLOTJA	1700 m ²
1.1.10	ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NAUTICA COMERCIAL	7174 m ²
1.1.11	ZONA D'ESCAR	9156 m ²
1.1.12	SISTEMA E.T	24.80 m ²
1.1.13	ZONA COMANDANCIA NAVAL	144 m ²
1.1.14	SISTEMA DIC D'ABRIC	4560 m ²
1.1.15	SISTEMA D'ESPAYS LLIURES	33380 m ²
DARSENA ESPORTIVA		
1.2.1	SISTEMA D'APARCAMENT	4148.75 m ²
1.2.2	SISTEMA D'ATRACAMENT	27216 m ²
1.2.3	ZONA DE SERVEIS PORTUARIS I COMERCIAL	1344 m ²
1.2.4	ZONA SUBMINISTRAMENT DE CARBURANT	50.40 m ²
1.2.5	ZONA SERVEIS SANITARIS	97.90 m ²
1.2.6	ZONA ESPORTIVA	432 m ²
1.2.7	ZONA DE DIRECCIO PORTUARIA	384.30 m ²
1.2.8	SISTEMA DIC D'ABRIC	8056.1 m ²
1.2.9	SISTEMA D'ESPAYS LLIURES	(veure memoria) m ²

JILIGENCIA..
 No fa constar que aquest document és una còpia feta a partir de l'original del Port de Roses. La signatura és de l'arquitecte T.M. ROSES el dia 8 de març de 2007.
 ROSAS 8 de març de 2007
 El Secretari



PRECAUCIÓ.
 Es fa constar que aquest document forma part de l'expedient Pla Especial del Port de Roses. L'adopció del projecte i la seva execució són competències de l'Ajuntament de Roses en la seva qualitat de titular de l'obra pública. El Director del Projecte.

SISTEMA D'ESPACIS LLIURES COTA +4.80
 ZONA INDUSTRIAL-PESQUERA I DE NÀUTICA COMERCIAL