

Còpia exacta reduïda per la publicació i conservació en els arxius electrònics municipals del projecte signat per:

- Imma Brualla Ortiz, Arquitecta municipal en data 3/7/2023
- Mercè Torras Junoy, Assessora jurídica en data 3/7/2023

## **PROJECTE D'ACTUACIÓ ESPECÍFICA**

Ampliació traçat del camí bici a St Feliu del Racó-BV-1249

Juny 2023



## **ÍNDEX GENERAL**

### **I. MEMÒRIA**

- 1. Dades Generals.**
- 2. Informació prèvia.**
- 3. Projecte d'obres ordinàries *del camí bici al terme municipal de Castellar del Vallès paral·lel a la carretera B-124, des del carrer Sant Feliu fins Bv-1249 i Sant Feliu del Racó***
- 4. Objecte de l'actuació**
- 5. Àmbit**
- 6. Estructura de la propietat del sòl**
- 7. Planejament vigent**
- 8. Justificació i finalitat del present projecte d'actuació específica i la seva adequació als requisits exigits pel TRLU i RPLU.**
- 9. Marc legal**
- 10. Proposta**
- 11. Tramitació del Projecte d'actuació específica.**

### **II. ANNEXES**

#### **ANNEX 1. PLÀNOLS D'EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ**

#### **ANNEX 2. PROJECTE CAMÍ BICI FASE 1-FASE 2.**

- 1. Memòria descriptiva**
- 2. Plànols**

#### **ANNEX 3. ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATÍSTICA**

## **I. MEMÒRIA**

### **1. Dades Generals**

#### **Identificació i objecte del projecte**

<b>Projecte:</b>	Projecte d'actuació específica en sòl no urbanitzable pel camí bici a St. Feliu del Racó.
<b>Objecte:</b>	El present document es redacta per iniciativa municipal, i té com a objectiu donar continuïtat al camí bici previst pel planejament vigent del nucli urbà fins a Sant Feliu del Racó al tram s'amplia el camí existent en el sòl no urbanitzable que aniria des de l'Airesol A_B fins a St. Feliu , en paral·lel a la carretera Bv-124 i Bv-1249.
<b>Emplaçament:</b>	Tram Bv-124 i BV-1249
<b>Municipi:</b>	08211, Castellar del Vallès
<b>Referències Cadastrals:</b>	08050A01900088 , 08050A01300018, 8050A01400022 , 8050A01400023,08050A01409011, 08050A01400024

### **2. Informació prèvia**

L'àmbit del territori al que es refereix aquest document se situa paral·lel a la carretera BV-124 i la BV1249, dins del municipi de Castellar del Vallès. L'entorn de l'àmbit és el sòl no urbanitzable, però proper al sòl urbà, donat que el sistema a prolongar uneix el sòl urbà.

El tram de camí bici que uneix el nucli urbà amb les urbanitzacions estava reconegut al planejament fins al inici de la carretera Bv-1249, i havent-se realitzat recentment estudis d'ampliació del traçat fins al nucli de St. Feliu del Racó es pretén ampliar-ne el nou traçat al planejament per tal de donar continuïtat al camí bici i assolir l'objectiu final de connexió dels dos nuclis i, al transcórrer per un sòl no urbanitzable caldrà tramitar el present Projecte d'actuació específica de conformitat amb l'article 47.1.d) del Decret 64/2014, de 13 de maig, pel que s'aprova el Reglament de protecció de la legalitat urbanística.

### **3. Projecte d'obres ordinàries del camí bici al terme municipal de Castellar del Vallès paral·lel a la carretera B-124, des del carrer Sant Feliu fins Bv-1249 i Sant Feliu del Racó.**

El tram de camí bici que uneix el nucli urbà amb les urbanitzacions estava reconegut al planejament fins al inici de la carretera Bv-1249, però donat que s'han realitzat recentment estudis d'ampliació del traçat fins al nucli de St. Feliu del Racó, el projecte d'actuació específica pretén incorporar el nou traçat per tal de donar continuïtat al camí bici i assolir l'objectiu final de connexió dels dos nuclis.

Així el projecte del itinerari de vianants i bicicleta per connectar el nucli urbà de Castellar del Vallès amb diverses urbanitzacions fins a St. Feliu del Racó compren 2 fases:

### FASE 1 (camí existent en Sòl urbà i part objecte del PAE al transcórrer per sòl no urbanitzable)

Aquesta fase té un primer tram que va des del c/Sant Feliu fins al c/Puig Capçut i el lateral de la B-124 en el que s'ubica la parada del BUS, que bàsicament correspon a una millora de l'itinerari existent ( fora àmbit PAE donat que es troba dins del sòl urbà).

Un segon tram que contempla el creuament de la B-124, segons el model pactat amb carreteres de la Generalitat, utilitzant únicament un STOP pel creuament i senyalització de perill. Aquesta solució no és la idònia des del punt de vista municipal, creient més segur un creuament semaforitzat amb botonades d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram i semàfors amb radar de control de la velocitat, donat que s'han observat altes velocitats de circulació en aquesta via. Després del creuament, l'itinerari continua ja en sòl no urbanitzable pel camí existent que voreja un antic Centre de Jardineria i fins l'entrada de la parcel·la de venda de Llenyes, punt a on acaba la fase1.



### FASE 2 (tota ella objecte del PAE al transcórrer per sòl no urbanitzable)

La 2a fase continua l'itinerari anterior des de l'entrada a la parcel·la de la venda de Llenyes fins Sant Feliu del Racó i que té 2 parts diferenciades:

Una 1era part que transcorre obrint una nova plataforma per la feixa de terreny (privada) que hi ha per sota de la B-124 i fins la plataforma de la cruïlla amb la BV-1249 i que es troba classificada de sòl no urbanitzable.



Una Zona part que ressegueix la BV-1249, pel seu marge del riu fins el pont de creuament del riu Ripoll, 1249, que es troba classificada de sòl no urbanitzable que aprofita el pas existent ja executat per la Diputació de Barcelona, i una vegada passat el pont, creuant a l'altre marge amb un pas semaforitzat amb botonades d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram. Una vegada al marge de muntanya, obrint per desmunt una nova plataforma aixecada sobre la BV-1249, fins un camí existent, que per un petit bosc arriba fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.

Aquesta part de la 2a fase , també té diferents trams:

- Tram 1: ENCREUAMENT B-124 / BV-1249



El camí ressegueix la BV-1249, pel seu marge del riu fins el pont de creuament del riu Ripoll, fins el pas existent ja executat per la Diputació de Barcelona.

El tram plantejat transcorre per darrera de la bionda de la BV-1249 pel seu marge del riu i fins el creuament pel pont. Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció de caigudes al riu i per l'altre banda de la perfil·leria tallant de la bionda.

L'enllaç entre el camí ja previst pel POUM i la BV-1249 comporta obligadament la remodelació de la intersecció entre la B-124 i la BV-1249, de manera que sigui una intersecció similar a l'actual però remodelada per tal que permeti el pas del camí bici per la banda propera al riu.



La problemàtica es que des de l'últim tram de la Fase 1 i els primers metres de la BV-1249 cap al Pont del Ripoll, tot l'espai disponible per darrera de la bionda actual no es segur ja que el tal·lus del riu cau vertical i amb alt risc de trencament. Es per això que cal desplaçar la nova plataforma del camí bici cap a la calçada existent, guanyant els 2m que son necessaris i obligant per tant, a la remodelació de la intersecció.

- Tram 2: PONT RIU RIPOLL DE LA BV-1249



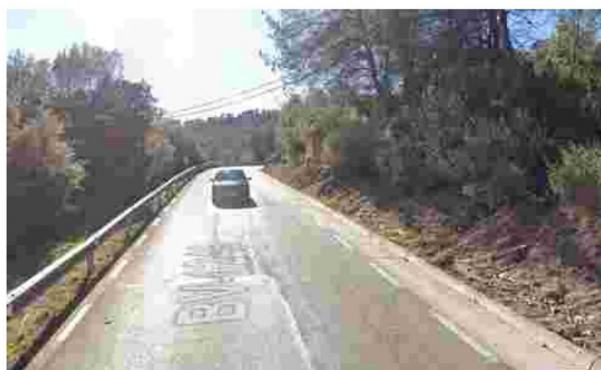
El pas pel pont del riu Ripoll existent s'aprofita ubicant únicament la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i el nou enllumenat solar.

- Tram 3: CREUAMENT BV-1249 A BANDA MUNTANYA



Aquest tram una vegada passat el pont, creua a l'altre marge amb un pas semaforitzat amb botonadures d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram.

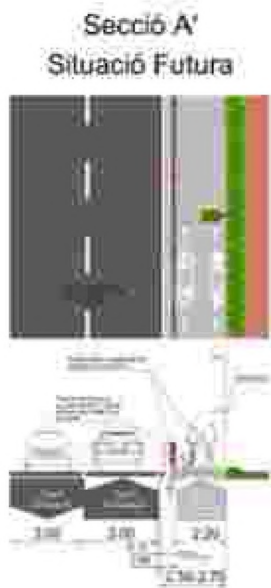
- Tram 4: ITINERARI BV-1249 PER BANDA MUNTANYA



Una vegada al marge de muntanya, es ressegueix la BV-1249, obrint per desmunt una nova plataforma lleugerament a un nivell superior que el de la BV-1249 en el seu marge de muntanya, fins un camí existent, que per un petit bosc arriba fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.

Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció.





- Tram 5: CAMI ENTRADA A SANT FELIU DEL RACÓ



Per un camí forestal existent, condicionat, s'arriba a l'entrada de Sant Feliu del Racó

Seguit tot l'íter procedimental, el Ple de l'Ajuntament va aprovar definitivament, en data 5 d'octubre de 2021 el Projecte per a l'ampliació traçat del camí bici a Sant Feliu del Racó-bv-1249 , de conformitat amb els articles 37 i 38 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel que s'aprova el Reglament d'Obres, activitats i Serveis dels Ens Locals, en endavant.

#### 4. Objecte de l'actuació

El present projecte té per objecte la redacció i tramitació dels documents tècnics i jurídics necessaris que han de permetre donar continuïtat al camí bici previst pel planejament vigent del nucli urbà fins a Sant Feliu del Racó al tram que aniria des de la carretera B-124 fins a St. Feliu , en paral·lel a la carretera Bv-1249 i que travessa uns part de sòl no urbanitzable de la Fase 1 i sòl no urbanitzable en la seva totalitat en la Fase 2.

#### 5. Àmbit

El traçat discorre paral·lel a la carretera existent, primer pel lateral sud , pel pont on ja està habilitat l'espai del camí i passat el mateix creua a l'altre costat de la carretera per aproximar-se més al nucli urbà de Sant Feliu del Racó.

Els àmbits concrets del projecte abasten diferents finques cadastrals amb les següents referències:

- Finca 9: 08050A01900084, hi ha edificats uns hivernacles en desús.
- Finca 10: 08050A01909007, es tracta d'un camí existent.
- Finca 11: 08050A01900088, sense que existeixi cap edificació.
- Finca 12: 08050A01300018, sense que existeixi cap edificació.
- Finca 13: 08050A01400022, existeix un habitatge rural unifamiliar construït al s. XVIII i reformat a l'any 1970.
- Finca 14: 8050A01400023, hi ha edificat un habitatge rural unifamiliar construït al 1990.
- Finca 15: 08050A01409011, es tracta d'un camí existent.
- Finca 16: 08050A01400024, sense que existeixi cap edificació.

La relació de superfícies del tram de camí bici i les afectades per cada parcel·la serien:

Nº Ordre	Codi postal. Terme municipal	Finca publica=PU Finca privada=FP	Referencia cadastral	DADES CADASTRALS		Naturales a	Us principal	Superfícies afectades		
				Polígon	Parcel·la			Ocupació temporal	Servitud	Expropiació
9	08211. Castellar del Vallès	FP	08050A019000840000QZ	19	84	Rústica	Agrari	345,47	0,00	617,36
10	08211. Castellar del Vallès	PU	08050A019090070000QE	19	9007		Camí	93,31	0,00	0,00
11	Can Juliana. Castellar del Vallès	FP	08050A019000880000QA	19	88	Rústica	Agrari	42,31	0,00	646,09
12	Can Juliana. Castellar del Vallès	FP	08050A013000180000QO	13	18	Rústica	Agrari	0,00	0,00	36,87
13	sabaté nou	FP	08050A014000220000QP	14	22	Rústica	Agrari	0,00	0,00	327,57
14	Sant Feliu. Castellar del Vallès	FP	08050A014000230000QL	14	23	Rústica	Agrari	0,00	0,00	325,81
15	08211. Castellar del Vallès	PU	08050A014090110000QY	14	9011		Camí	6,50	0,00	0,00
16	Sant Feliu. Castellar del Vallès	FP	08050A014000240000QT	14	24	Rústica	Agrari	0,00	0,00	456,23
								99,81	0,00	0,00
								411,58	0,00	2.409,93

## 6. Estructura de la propietat del sòl

En base a les dades cadastrals, el projecte afecta en les 2 fases a les finques del sòl no urbanitzable indicades amb l'estructura següent :

REFERÈNCIA CADASTRAL	PROPIETARI
08050A01900084	Desconegut
08050A01909007	Ajuntament de Castellar del Vallès
08050A01900088	Esteve Carné i Maria Lluïsa Muñoz
08050A01300018	Juan, Engracia i Margarita Sallent Solé
8050A01400022	Juan, Engracia i Margarita Sallent Solé
8050A01400023	Marti Manyalic Vidal i Maria Carme Blasi Cabús
08050A01409011	Ajuntament de Castellar del Vallès
08050A01400024	Desconegut

## **7. Planejament vigent.**

### **7.1. Planejament territorial.**

El Pla Territorial parcial de l'àmbit Metropolità de Barcelona (PTMB) qualifica els sòls inclosos dins l'àmbit de sòl d'espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari. Aquesta categoria de sòl està regulada pels articles 2.5 i 2.6 de les normes d'ordenació territorial del PTMB.

### **7.2. Planejament general.**

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellar del Vallès. Aprov. Definitiva 24 de maig de 2016. Verificat Text Refós en data 4 d'octubre i publicat al DOGC del 30 de novembre de 2016, classifica el sòl afectat com a no urbanitzable, zona Serralada (codi 14)

El traçat del nou camí està comprès dins la franja de projecció de sistemes, a la zona de domini públic (3m) en la major part del seu recorregut i a la zona de servitud (8m) en alguns punts concrets.

## **8. Justificació i finalitat del present projecte d'actuació específica i la seva adequació als requisits exigits pel TRLU i RPLU.**

L'article 47.1.d) del RPLU entre els supòsits en els que és preceptiu l'aprovació d'un Projecte d'actuació específica per poder atorgar llicències urbanístiques en sòl no urbanitzable contempla *l'obertura o la recuperació de vies d'accés, camins i dreceres, quan no està emparada en un projecte d'actuació aprovat d'acord amb la legislació sectorial.*

D'aquesta manera, el projecte suposa la construcció d'un camí bici paral·lel a la carretera BV-1249, per tal de donar continuïtat i la opció d'una mobilitat més sostenible i activa a tots els residents a Sant Feliu del Racó, en un sòl classificat pel planejament general com a sòl no urbanitzable.

## **9. Marc legal**

El present projecte d'actuació específica, al municipi de Castellar del Vallès, s'ha redactat i s'ha d'executar d'acord amb l'ordenament jurídic vigent en matèria urbanística següent:

- Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el Text Refós de la Llei del Sòl i Rehabilitació del Suelo y Rehabilitación urbana (Publicat al BOE de 31 d'octubre de 2015). x Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo.
- Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme.
- Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona x Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner x Pla Director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya. x Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana Municipal.
- Llei 8/2005, de 8 de juny de protecció, gestió i ordenació del paisatge.
- Llei 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteres.

- Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres.
- Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres de Catalunya.
- Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya.

## **10. Justificació del contingut documental del Projecte d'actuació específica.**

**10.1.** Des del punt de vista documental, l'article 50 del RPLU, exigeix el següent.

- Memòria justificativa de l'actuació.
- Plànols a escala adequada relatius a l'emplaçament i la situació precisos de les finques on es projecta l'actuació, amb indicació de la seva referència registral i cadastral, la seva extensió i la superfície ocupada per l'activitat i les obres existents i previstes.
- Descripció i representació gràfica dels serveis urbanístics necessaris per dur a terme l'actuació, amb indicació dels existents i dels que calgui implantar, incloses les obres de connexió corresponents.
- Avantprojecte tècnic quan l'actuació comporti l'execució d'obres.
- Estudi d'impacte i integració paisatgística, elaborat de conformitat amb la legislació sobre protecció, gestió i ordenació del paisatge

En el present supòsit, tal com es pot constatar en el Projecte d'obres, no es necessari cap mena de servei urbanístic per tal de portar a terme l'actuació ni executar obres de connexió.

## **10.2. Tràmit ambiental**

En aquest sentit, també cal indicar que el present Projecte d'actuació específica no s'ha de sotmetre a tràmit ambiental.

Efectivament, tal com s'exposa en el Projecte d'obres tramitat per l'Ajuntament l'abast de l'actuació és molt limitat, amb la creació d' nou camí comprés dins de la franja de projecció de sistemes, a la zona de domini públic (3m) en la major part del seu recorregut i a la zona de servitud (8m) en alguns punts concrets, sense la menor afectació ambiental.

Dit això, l'article 7 de la Llei 21/2023 de 9 de desembre, d'avaluació ambiental regula l'àmbit d'aplicació dels projectes objecte d'avaluació d'impacte ambiental i, el present projecte no es troba inclòs ni a l'Annex I ni al II de la norma, ni els sòls es troben inclosos dins d'Espais protegits Red Natura 2000 i, en conseqüència, no s'ha de sotmetre al tràmit ambiental.

## **11. Tramitació del Projecte d'actuació específica.**

Pel que fa a la tramitació de tot Projecte d'actuació, l'article 51 del RPLU, regula que el mateix es sotmetrà a informació pública durant el termini d'un mes i simultàniament, d'acord amb l'article 52 del mateix cos legal, es sol·licitaran els informes següents:

- Departament competent en matèria de cultura.
- Departament competent en matèria d'agricultura.
- Administració hidràulica
- Institut Geològic de Catalunya.

L'aprovació prèvia del Projecte és competència de l'òrgan municipal, el qual disposa de 3 mesos des de la data de la sol·licitud com preveu l'article 53, en l'apartat 1, moment en que si es aprovat es trameta, segons l'article 54, a la Comissió Territorial d'Urbanisme, la qual disposa de 3 mesos per informar al respecte.

L'aprovació definitiva per part de la mateixa segons el que prescriu l'Article 55, permet sol·licitar i obtenir, si s'escau, l'oportuna llicència urbanística corresponent.

En el present supòsit la iniciativa i tramitació és pública.

Signat digitalment en la data que consta en la signatura.

Arquitecta Municipal  
Imma Brualla Ortiz

Assessora Jurídica  
Mercè Torras Junoy

## **II. ANNEXOS**

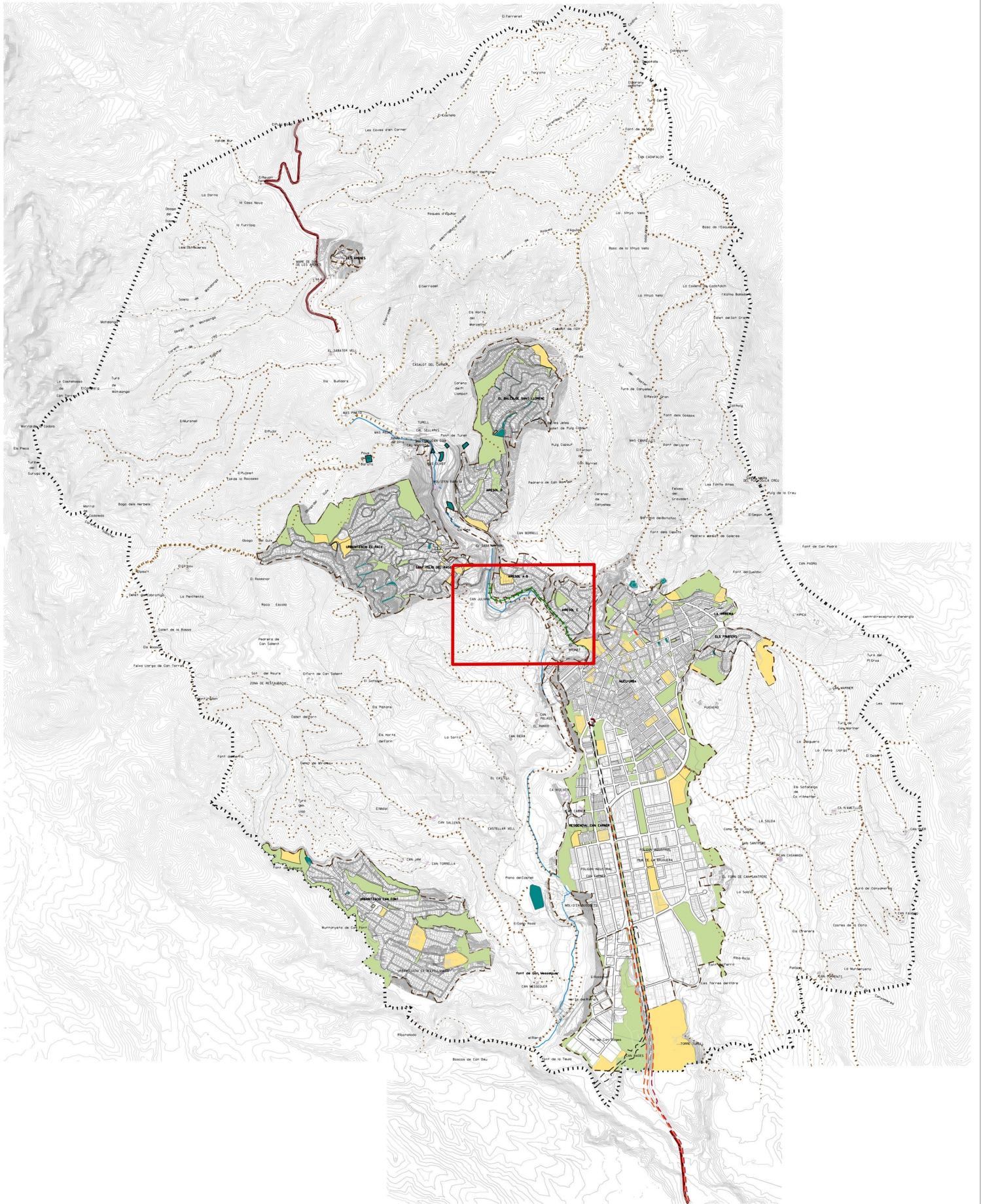
### **ANNEX 1. PLÀNOLS D'EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ**

### **ANNEX 2. PROJECTE CAMÍ BICI FASE 1-FASE 2.**

**Memòria descriptiva  
Plànols**

### **ANNEX 3. ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATÍSTICA**

## **ANNEX 1. PLÀNOLS D'EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ**







**ANNEX 2. PROJECTE CAMÍ BICI FASE 1-FASE 2.**

**Memòria descriptiva**  
**Plànols**



Ajuntament de  
Castellar del Vallès

46217422A Firmado  
JUAN digitalmente por  
ANGEL 46217422A JUAN  
ALBA (R: ANGEL ALBA (R:  
B59398909) B59398909)  
Fecha: 2021.06.15  
20:09:29 +02'00'

## PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.



Abril de 2021

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA  
CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249.**

**DOCUMENT 1. MEMÒRIA I ANNEXOS**

---

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA  
CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249.**

## **1. MEMÒRIA DESCRIPTIVA**

---

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

**INDEX DE LA MEMÒRIA**

<b>1.- MEMÒRIA DESCRIPTIVA .....</b>	<b>2</b>
1.1.- Objecte .....	2
1.2.- Dades preliminars .....	2
1.2.1.- Promotor .....	2
1.2.2 Autor.....	2
1.2.3 Interventors.....	2
1.3. Criteris pel disseny de la xarxa ciclable .....	2
1.3.1. Geometria .....	2
Amplada .....	2
Pendants .....	3
Radi de curvatura.....	3
1.3.2. Traçat.....	4
1.3.- Descripció del projecte .....	5
1.3.1. Fases de projecte.....	5
1.3.2. Tramificació i seccions tipus.....	6
1.3.3. Àmbit i connectivitat .....	7
1.3.4.- Descripció de la solució adoptada i seccions tipus .....	7
1.3.5. Paviments i accessibilitat.....	17
1.3.6. Mobiliari urbà i Vegetació .....	17
1.3.7. Serveis Afectats .....	17
1.4. Disposicions administratives .....	18
1.4.1. Termini .....	18
1.4.2. Classificació del contractista .....	18
1.4.3. Revisió de preus .....	18
1.4.4. Justificació de preus .....	18
1.5. Seguretat i Salut .....	18
1.6. Pressupost .....	19
1.7. Relació de documents que integren el present projecte .....	20

# **PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

## **1.- MEMÒRIA DESCRIPTIVA**

### **1.1.- Objecte**

Per encàrrec de l'Ajuntament de Castellar del Vallès, es demana la redacció d'un projecte de itinerari de vianants/bici/VMP per connectar el nucli de Sant Feliu del Racó i el nucli urbà de Castellar del Vallès. Es tracta de millorar l'itinerari existent en l'actualitat (en paral·lel a la B-124) i que arriba des del c/Sant Feliu fins el carrer Puig Capçut, i prolongar aquest itinerari fins Sant Feliu del Racó, seguint després la BV-1249 fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.

L'objecte del present document és la descripció i definició de la proposta tècnica per la disposició d'un itinerari vianants/bici/VMP per connectar el nucli urbà de Castellar fins el nucli de Sant Feliu del Racó i desenvolupar-lo a nivell de projecte.

### **1.2.- Dades preliminars**

#### **1.2.1.- Promotor**

El projecte és un encàrrec de l'Ajuntament de Castellar del Vallès

#### **1.2.2 Autor**

El autor del projecte es l' Enginyer de Camins, Canals i Ports, Joan Alba Navarro, col.8005 i el geògraf Ferran Rodriguez.

#### **1.2.3 Interventors**

S'han realitzat reunions amb l'Ajuntament de Castellar per valorar i aprovar la idoneïtat de la proposta final. Han actuat com a representats dels diferents agents de l'Ajuntament de Castellar del Vallès:

- Inma Brualla
- Marina Muntada
- Samuel Romero

### **1.3. Criteris pel disseny de la xarxa ciclable**

#### **1.3.1. Geometria**

##### ***Amplada***

Els manuals de disseny de Barcelona, així com altres europeus i nord-americans estableixen seccions transversals per a carrils i pistes bici que varien des d'uns mínims absoluts, que estan entre els 1,6 m dels unidireccionals fins als 2,4/1,5 m dels casos més extrems.

En el nostre cas tota la tramada que parteix per l'itinerari existent des del c/Sant Feliu, te una limitació obligada d'amplada en funció de l'espai disponible, i sense tenir que realitzar obre complexes d'ampliació de la plataforma (als trams en voladiu), es possible tenir amplades que anirien entre els 2,40-2,00 i en alguns punts lleugerament

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

inferior (1,60m). Els fanals en alguns casos estan ubicats en mig del pas i s'ha considerat el seu desplaçament per deixar tot el pas disponible operatiu.

A cada tipus de via li correspon una amplada segons característiques com la capacitat, la velocitat específica, la possibilitat d'avançament i la intersecció de ciclistes, el flux adjacent de vianants en casos de pistes bici i el flux adjacent de vehicles en cas de carrils sense protecció. Tenint en compte les recomanacions del Manual de disseny de Barcelona i altres es mostra la guia d'amplada de dimensions a la taula següent:

**DIMENSIONS RECOMANABLES DE VIES PER A BICICLETES**

Tipus de carril	Amplada Minima (m)	Amplada Recomanada (m)
Carril unidireccional segregat	1,40 m	2,00m
Carril bidireccional segregat	0,95-0,10-0,95 m	1,2 m-0,10-1,20
Franja de separació sense cordó	0,10-0,15-0,10	0,10-0,30-0,10
Franja separació amb cordó	0,60m	0,80m
Cordó de serveis motos/bicis	1,40m	2,00m
Cordó de serveis cotxes	1,70m	2,00m
Carrils de circulació cotxes	2,40m	2,70m
Carrils circulació amb BUS	2,80m	3,10m
Linia separació carrils	0,10m	0,10m
Linia separació BUS	0,30m	0,30m

Manual de disseny de carrils bici de Barcelona 2016

**Pendents**

Les pendents en general als vials utilitzats no son excessives, a excepció d'alguns petits trams, que son realment un factor negatiu, però l'entrada de la bicicleta/VMP elèctrica canviarà aquesta percepció.

**RELACIÓ ENTRE LONGITUD I PENDENT**

Pendent	Longitud màxima recomanable
2,0 %	500 m
3,0 %	250 m
4,0 %	125 m
5,0 %	80 m

**Radi de curvatura**

S'ha investigat empíricament la relació entre el radi de curvatura i la velocitat, arribant a la següent fórmula.

$$R = 0,24 \times V + 0,41$$

## **PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

on: **R** = radi de curvatura

**V** = velocitat per a la qual està dissenyada la via en km/hora (varia entre 15 i 25 km/hora).

Si la curvatura té un radi menor a l'indicat ha de senyalitzar-se com a perillosa i si arriba a tenir un radi menor de 2 m cal obligar el ciclista a baixar del vehicle. De fet en algunes cruïlles es donen radis de gir reduïts, però d'altre banda aquest factor actuarà com un reductor de velocitat.

En el nostre cas no tenim especial incidència en radis de curvatura forçats.

### **1.3.2. Traçat**

Quan s'estableixen els condicionants necessaris per fomentar l'ús de la bicicleta hi ha diferents possibilitats de traçat que poden combinar-se segons l'entorn, la ciutat i les necessitats.

- **Traçat integrat** (les bicicletes poden compartir la calçada amb els altres vehicles). Aquesta cohabitació solament hauria d'existir en carrers de velocitat reduïda (<20-30 km/h) i on el volum de trànsit sigui baix. A les zones de circulació moderada s'obté un entorn favorable per fomentar la cohabitació. Segons la velocitat escollida es pot optar per diverses solucions:
  - Les zones de prioritat invertida, amb una velocitat entre els 10 i 20 km/h
  - Les zones de velocitat reduïda a 30 km/h
  - Carrils 30, dins un vial mes gran amb altres carrils i velocitats
  - Ciclo-enllaços o carril bici inscrit

En principi al traçat de la carretera Reial no sembla adient aquesta tipologia de traçat.

- **Espais mixtos amb BUS:** No resulten massa adients però poden conviure tot i que poden ralentitzar la velocitat del BUS.
- **Espais mixtos amb vianants:** No es recomana si la densitat de vianants es elevada. Es pot limitar la circulació de bicis en determinats horaris. Totalment desaconsellable els carrils bici en voreres. Es el cas en que es trobem en alguns dels trams existents del carril bici en aquest eix.
- **Carrils bicis segregats:** Poden ser unidireccionals, bidireccionals, centrals, laterals a cada banda del carrer, o a l'esquerra. Segregats amb peces separadores, canvi de nivell o amb cordó de serveis.

La tipologia finalment acordada amb l'Ajuntament per aquest eix es d'aconseguir en la mesura del possible (hi ha petits trams en que no es viable) un itinerari vianants/bici bidireccional segregat totalment dels cotxes, compartint l'espai vianants i bicis/VMP amb la convenient senyalització de convivència. En alguns trams de carrers de transit totalment veïnal, es comparteix espai amb els cotxes també. A continuació s'exposa l'àmbit i tramificació establerta.



**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

### **1.3.- Descripció del projecte**

#### **1.3.1. Fases de projecte**

S'estableixen dues fases de projecte:

##### **FASE 1**

- Una 1<sup>a</sup> fase que correspon a un **1er projecte licitable per un import no superior als 250.000€ Iva inclòs** i tindria dos grans trams diferenciats:
  - Un primer tram que aniria des del c/Sant Feliu fins al c/Puig Capçut i el lateral de la B-124 en el que s'ubica la parada del BUS, que bàsicament correspon a una millora de l'itinerari existent.
  - Un segon tram que contempla el creuament de la B-124, segons el model pactat amb carreteres de la Generalitat, utilitzant únicament un STOP pel creuament i senyalització de perill. Aquest redactor desaconsella aquesta solució, creient mes segur un creuament semaforitzat amb botonadures d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram i semàfors amb radar de control de la velocitat, donat que s'han observat altes velocitats de circulació en aquesta via. Després del creuament, l'itinerari prossegueix pel camí existent que bordeja el Garden i fins l'entrada de la parcel·la del Butano, punt a on per limitacions pressupostaries acaba la fase1. Aquest camí que voreja el garden pertany una parcel·la privada, que caldrà tenir en compte per expropiacions, segons indica l'annex corresponent d'expropiacions.

##### **FASE 2**

- Una 2a fase que continua l'itinerari anterior des de l'entrada a la parcel·la del Butano fins Sant Feliu del Racó i que tindria dos grans trams diferenciats:
  - Un 1er tram que transcorre obrint una nova plataforma per la feixa de terreny (privada) que hi ha per sota de la B-124 i fins la plataforma dels contenidors de RSU a la cruïlla amb la BV-1249.
  - Un 2on tram que ressegueix la BV-1249, pel seu marge del riu fins el pont de creuament del riu Ripoll, que aprofita el pas existent ja executat per la Diputació de Barcelona, i una vegada passat el pont, creuant a l'altre marge amb un pas semaforitzat amb botonadures d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram. Una vegada a la marge de muntanya, obrint per desmunt una nova plataforma aixecada sobre la BV-1249, fins un camí existent, que per un petit bosc arriba fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.
  - L'enllaç entre la plataforma dels contenidors i la BV-1249 comporta obligadament la remodelació de la intersecció entre la B-124 i la BV-1249, que **en cap cas son objecte d'aquest projecte i ha de ser tractats com projecte específic a consensuar amb les Administracions competents** de les seves respectives infraestructures (B-124- Gencat, BV-1249 Diputació de Barcelona). S'ha plantejat dos opcions d'enllaç:

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

- Una amb una rotonda desplaçada cap a la muntanya que permeti el pas del camí bici per la banda propera al riu i que millori la seguretat general de l'enllaç actual.
- Una intersecció similar a l'actual però remodelada per que permeti el pas del camí bici per la banda propera al riu.
- Aquesta segona fase té un pressupost molt més elevat i no es immediata, raó per la qual no es pot incloure a la fase1, ja que:
  - Comporta obrir i desmuntar noves plataformes, amb zones amb excavació en roca i paviments i caixes de paviment totalment noves.
  - Ubicar lluminàries solars per donar cobertura de llum al itinerari per raons de gènere i de seguretat en general.
  - Comporta expropiacions, amb el corresponent cost i el procés expropiatori amb els seus terminis legals.

**1.3.2. Tramificació i seccions tipus**

S'estableix la següent tramificació:

**FASE1**

TRAM 1- C/ DE SANT FELIU- PONT DEL BRUNET

TRAM 2- PONT DEL BRUNET (RRA DE CANYELLES)

TRAM 3- PONT BRUNET-C/DE LA MENTA

TRAM 4- CARRER DE LA MENTA FINS CRUILLA CAMAMILLA

TRAM 5- CRUILLA CAMAMILLA- C/DE LA SAJOLIDA

TRAM 6- ENLLAÇ SAJOLIDA FINS PONT TORRENT GINEBRE

TRAM 7- PONT TORRENT GINEBRE

TRAM 8- PONT TORRENT GINEBRE- TRAM RECTE DESPRES CORBA

TRAM 9- TRAM RECTE DESPRES CORBA FINS CARRER LATERAL B-124

TRAM10- LATERAL B-124- CRUILLA C/PUIG CAPÇUT

TRAM11- CRUILLA C/CAPÇUT

TRAM 12 CRUILLA C/CAPÇUT- LATERAL B-124 PARADA BUS

TRAM13 CAMI GARDEN FINS ENTRADA BUTANO (Connexió amb camí forestal existent fins Sant Feliu del Racó)

**FASE2**

TRAM14 NOU CAMI DES DE ENTRADA BUTANO FINS BV-1249

TRAM15 PUNT CONNEXIO B-124 FINS PAS PONT RIU RIPOLL

## PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.

TRAM16 PAS PONT RIU RIPOLL DE LA BV-1249

TRAM 17 CREUAMENT BV-1249 A BANDA MUNTANYA

TRAM18 ITINERARI BV-1249 PER BANDA MUNTANYA

TRAM19 CAMI ENTRADA A SANT FELIU DEL RACO

### 1.3.3. Àmbit i connectivitat

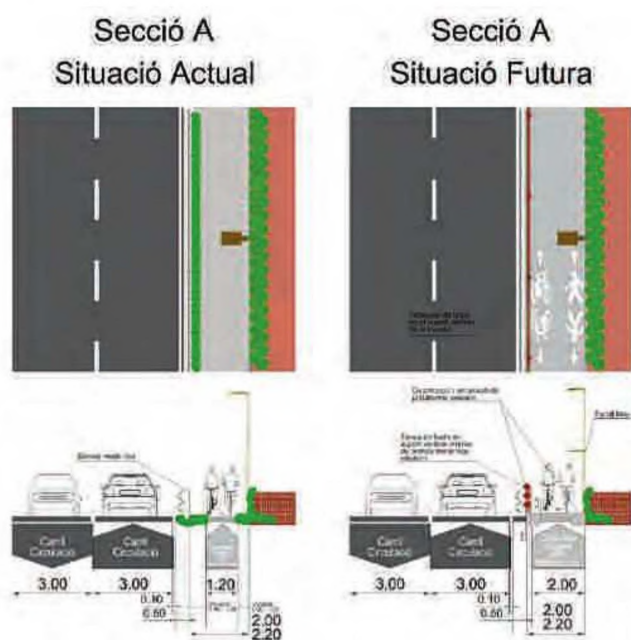
L'itinerari plantejat en la fase1 permet connectar amb el camí forestal existent que creua en gual el riu Ripoll i permet arribar a les proximitats de Sant Feliu del Racó. Igualment connecta amb la urbanització d'Airesol (carrer Menta-Sajolida, carrer Puig Capçut)

### 1.3.4.- Descripció de la solució adoptada i seccions tipus

Es plantegen les següents solucions i seccions tipus:

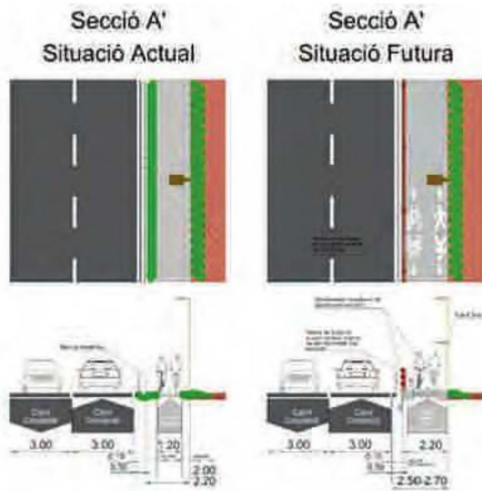
#### FASE1

TRAM 1- C/ DE SANT FELIU- PONT DEL BRUNET. Inclou 2 seccions tipus



La secció A existent té una amplada aproximada de 1,20m. Es tracta de eixamplar en la mesura del possible la plataforma per arribar als 2,20m d'amplada. Es contempla la esbroçada del laterals amb vegetació, ampliació de la plataforma a les dues bandes amb un nou paviment de formigó sobre el paviment vell i les bandes ampliades i tancades amb vorades. Es contempla una tanca (de 1,25m d'alçada) d'acer/fusta adossada a la bionda existent de la B-124, per protegir les bicicletes dels elements tallants i sobresortints de la bionda.

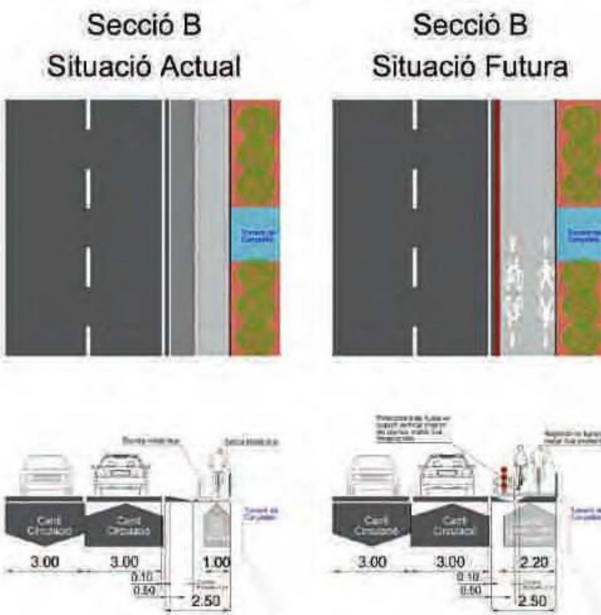
**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**



La secció A' existent té una amplada aproximada de 1,20m. Es tracta de eixamplar en la mesura del possible la plataforma per arribar als 2-2,20m d'amplada. Es contempla la esbroçada del laterals amb vegetació, ampliació de la plataforma a les dues bandes amb un nou paviment de formigó sobre el paviment vell i les bandes ampliadades i tancades amb vorades. Es contempla una tanca (de 1,25m d'alçaria) d'acer/fusta adossada a la bionda existent de la B-124, per protegir les bicicletes dels elements tallants i sobresortints de la bionda.

Es contempla un gual a l'inici del camí bici. Igualment, el desplaçament d'alguns fanals que estan ubicats al mig del pas. Així com la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i l'adaptació/desplaçament d'algun embornal existent. També l'adaptació d'algunes tapes existents al paviment.

**TRAM 2- PONT DEL BRUNET (RRA DE CANYELLES)**



La secció B existent té una amplada aproximada de 1,00m, en un punt de pas pel pont del Brunet força estret. Es tracta de eixamplar en la mesura del possible la plataforma fins als 2-2,20m d'amplada, a partir de l'espai del voral de la B-124, que actua també com a cuneta de recollida d'aigües. Es tracta de reubicar els embornals/bústia de captació de la cuneta que drenen cap a la Riera, incrementant la seva superfície de captació i drenatge. S'ubicarà una bionda desplaçada en continuïtat a la que arriba abans del pont, per guanyar 1m per ampliar el pas de vianants/bicis del pont, i alhora millorar el drenatge en aquest punt.



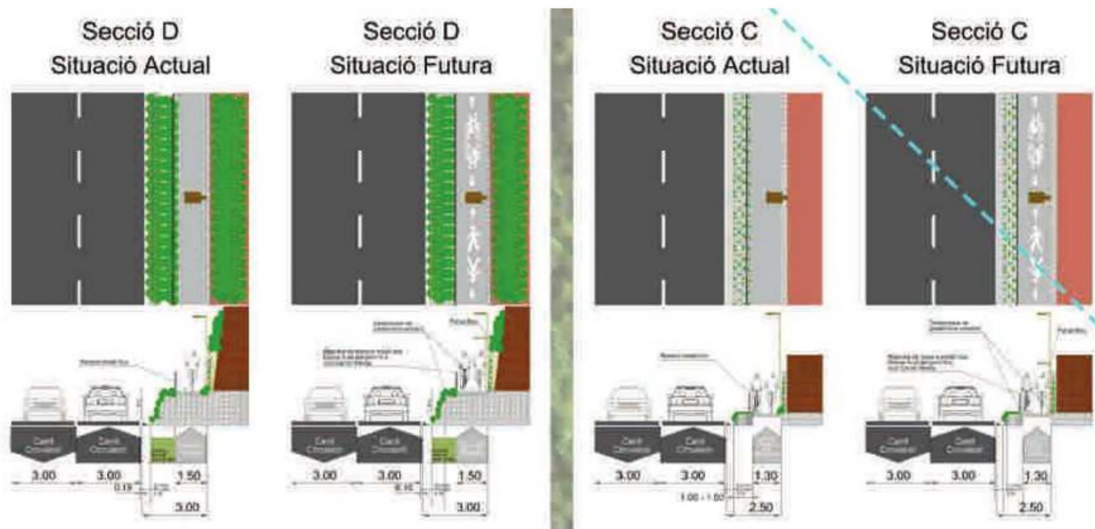
Nova bionda desplaçada

Es contempla una tanca (de 1,25m d'alçària) d'acer/fusta adossada a la bionda de la B-124, per protegir les bicicletes dels elements tallants i sobresortints de la bionda i el manteniment de la barana existent del pont, de la que només es contempla un repintat.

## PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.

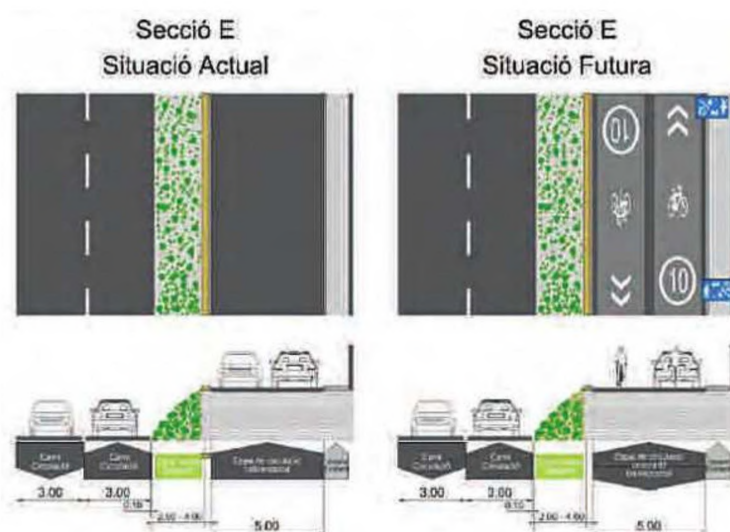
Es contempla la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida.

### TRAM 3- PONT BRUNET-C/DE LA MENTA



Correspon a les seccions C i D. Es manté la plataforma existent, sense efectuar cap ampliació per raons pressupostaries, ja que l'espai disponible es poc i caldrien solucions estructurals complexes i costoses, estimant que la plataforma existent es suficient en aquesta 1a fase. Es manté el paviment existent, únicament es farà un repintat de la barana existent i la nova senyalització de plataforma compartida. Es netejaran els vorals del camí existent i es farà una esbrossada de la vegetació que ha sortit. Es mantenen el fanals existents. Al final es connecta amb el carrer de la Menta, per a on el camí bici anirà compartit amb els vehicles. Al punt d'enllaç del tram posterior s'ubicarà un nou gual deprimat i un pas de vianants per facilitar l'accés dels vianants a la vorera existent.

### TRAM 4- CARRER DE LA MENTA FINS CRUILLA CAMAMILLA

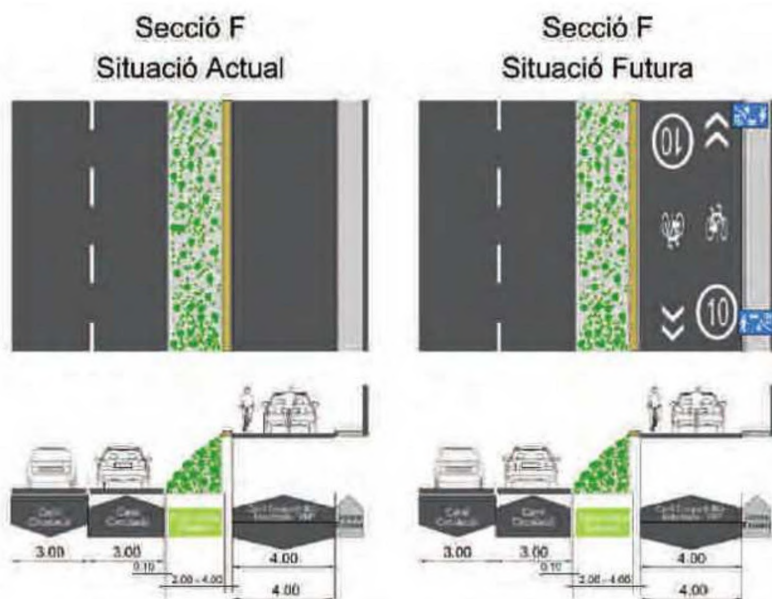


La secció E correspon a tot aquest tram del carrer de la Menta, a on l'espai de circulació bidireccional existent, passa a ser un espai bidireccional de circulació compartit.

Es contempla la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i del nou pas de vianants.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

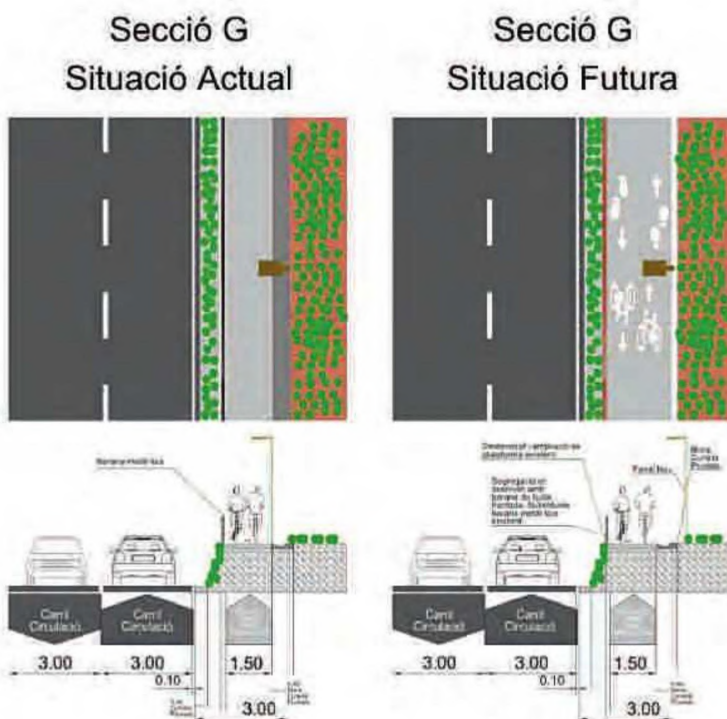
**TRAM 5- CRUILLA CAMAMILLA- C/DE LA SAJOLIDA**



La secció F correspon a tot aquest tram del carrer Sajolida (carrer sense sortida pels vehicles motoritzats), a on l'espai de circulació bidireccional existent, passa a ser un espai bidireccional de circulació compartit.

Es contempla la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i del nou pas de vianants.

**TRAM 6- ENLLAÇ SAJOLIDA FINS PONT TORRENT GINEBRE**



La secció G correspon a tot aquest tram de connexió des del carrer Sajolida fins el pont del Torrent Ginebre.

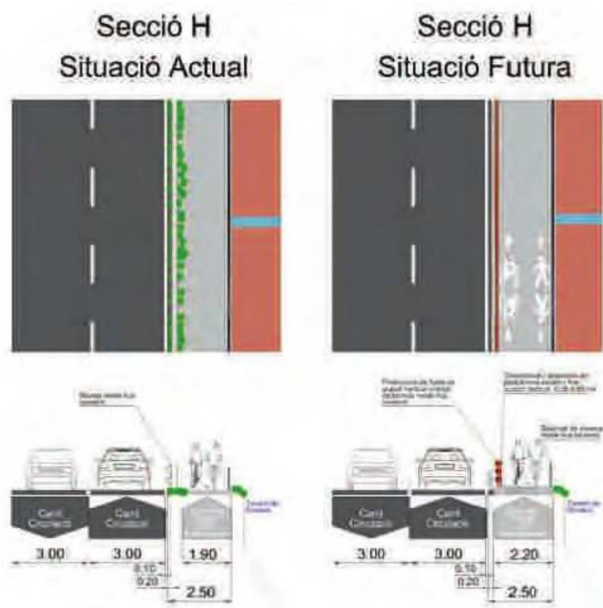
Al igual que al tram 3, es manté la plataforma existent, sense efectuar cap ampliació per raons pressupostaries, ja que l'espai disponible es poc i caldrien solucions estructurals complexes i costoses, estimant que la plataforma existent es suficient en aquesta 1a fase.

Es manté el paviment existent, únicament es farà un repintat de la barana existent i la nova senyalització de plataforma compartida. Es netejaran els vorals del camí existent i es farà una esbrossada de la vegetació que ha sortit.

Es contempla el desplaçament d'un fanal que es troba al mig de la plataforma.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

**TRAM 7- PONT TORRENT GINEBRE**



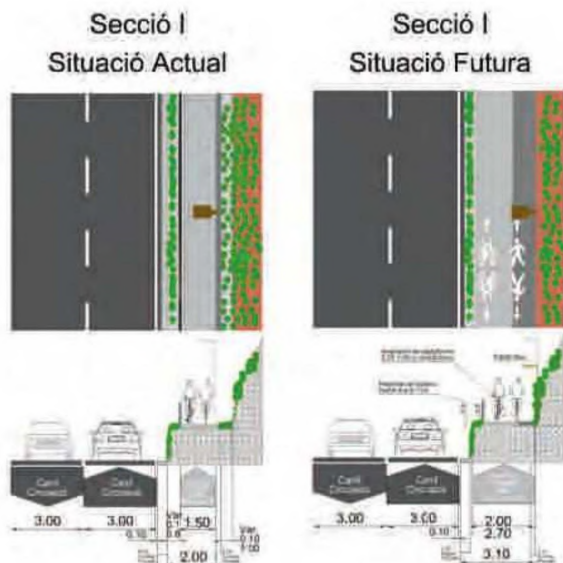
La secció H correspon a tot aquest tram del pont del Torrent Ginebre. La secció B existent té una amplada aproximada de 1,90m, en el punt de pas pel pont del Torrent Ginebre. Es tracta de millorar la plataforma fins als 2-2,20m d'amplada pel costat de la B-124 fins la bionda existent. Es preveu una nova plataforma de paviment de formigó. Igualment, es contempla una tanca (de 1,25m d'alçària) d'acer/fusta adossada a la bionda de la B-124, per protegir les bicicletes dels elements tallants i sobresortints de la bionda i el manteniment de la barana existent del pont, de la que només es contempla un repintat.

Es contempla igualment la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida.

**TRAM 8- PONT TORRENT GINEBRE- TRAM RECTE DESPRES CORBA**

Aquest tram va des del final del pont del Torrent Ginebre fins el tram recte que porta al carrer lateral de la B-124. Es tot un tram en corba, en el que al igual que al tram 3 i 6, es manté la plataforma existent, sense efectuar cap ampliació per raons pressupostaries, ja que l'espai disponible es poc i caldrien solucions estructurals complexes i costoses, estimant que la plataforma existent es suficient en aquesta 1a fase.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**



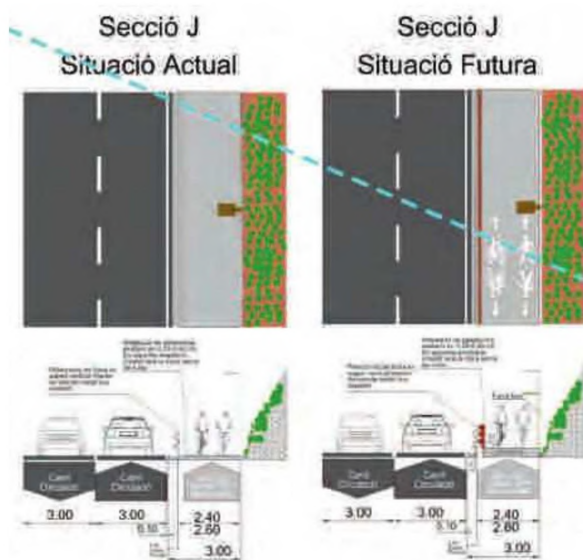
La secció I correspon a tot aquest tram. Es manté el paviment existent, únicament es farà un repintat de la barana existent i la nova senyalització de plataforma compartida.

Es netejaran els vorals del camí existent i es farà una esbrossada de la vegetació que ha sortit.

Es contempla el desplaçament de dos fanals que es troben al mig de la plataforma.

**TRAM 9- TRAM RECTE DESPRES CORBA FINS CARRER LATERAL B-124**

Aquest tram recte ja va buscant la connexió amb el carrer lateral de la B-124.



La secció J correspon a tot aquest tram que ja disposa d'una amplada similar a les altres obtingudes en la resta de trams (2,40m).

Es manté el paviment existent, únicament es farà un repintat de la barana existent i la nova senyalització de plataforma compartida.

Es netejaran els vorals del camí existent i es farà una esbrossada de la vegetació que ha sortit.

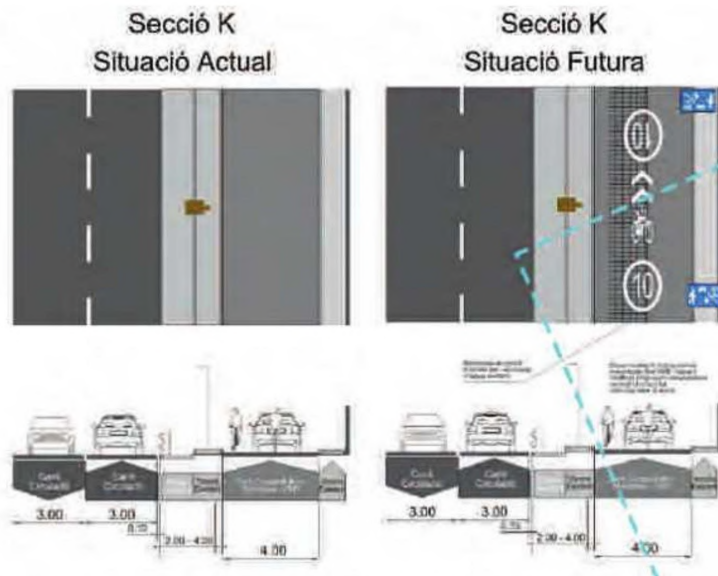
Es contempla el desplaçament de dos fanals que es troben al mig de la plataforma.

Igualment, es contempla una tanca (de 1,25m d'alçària) d'acer/fusta adossada a la bionda de la B-124, per protegir les bicicletes dels elements tallants i sobresortints de la bionda. Igualment tota la senyalització vertical i horitzontal de plataforma compartida. Només es preveu nova pavimentació al trapezi final per enllaçar amb el carrer lateral de la B-124.

**TRAM10- LATERAL B-124- CRUILLA C/PUIG CAPÇUT**



**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**



La secció K correspon a tot aquest tram del carrer lateral de la B-124 (carrer sense sortida pels vehicles motoritzats), a on l'espai de circulació bidireccional existent, passa a ser un espai bidireccional de circulació compartit.

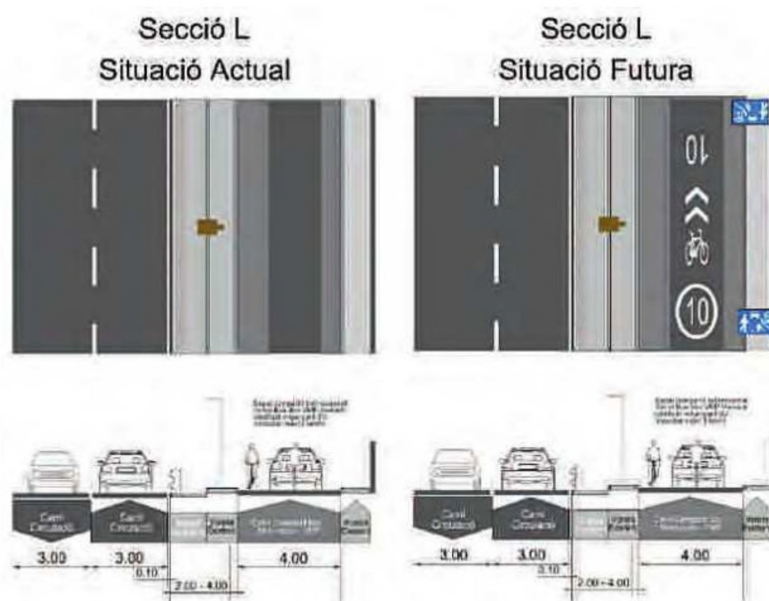
Es contempla la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida.

Igualment es contempla la re pavimentació d'alguns trams de llambordes ensorrats per alguna afectació d'un servei soterrat.

**TRAM11- CRUILLA C/ PUIG CAPÇUT**

Aquest tram correspon a la propi cruïlla del carrer Puig Capçut. Es contempla la senyalització corresponent de perill pels vehicles que s'incorporen des de la B-124 i pels vehicles que pel c/Puig Capçut volen sortir cap a la B-124, davant dels nous usuaris de bici/VMP i vianants que freqüentaran aquest itinerari que creuarà aquesta cruïlla.

**TRAM 12 CRUILLA C/CAPÇUT- LATERAL B-124 PARADA BUS**



La secció L correspon a tot aquest tram del carrer lateral de la B-124 (carrer amb un únic sentit de circulació pels vehicles motoritzats excepte el BUS i en la nova implantació, també per bicicletes /VMP), a on l'espai de circulació bidireccional existent, passa a ser un espai bidireccional de circulació compartit.

Es contempla la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

TRAM13 CAMI GARDEN FINS ENTRADA BUTANO (Connexió amb camí forestal existent fins Sant Feliu del Racó)



La secció M correspon a tot aquest tram del camí que voreja el garden fins l'entrada a la parcel·la del Butano. contempla el creuament de la B-124, segons el model pactat amb carreteres de la Generalitat, utilitzant únicament un STOP pel creuament i senyalització de perill. Després del creuament, l'itinerari prossegueix pel camí existent que bordeja el Garden i fins l'entrada de la parcel·la del Butano, punt a on per limitacions pressupostaries acaba la fase1. Aquest camí que voreja el garden pertany una parcel·la privada, que caldrà tenir en compte per expropiacions, segons indica l'annex corresponent d'expropiacions.

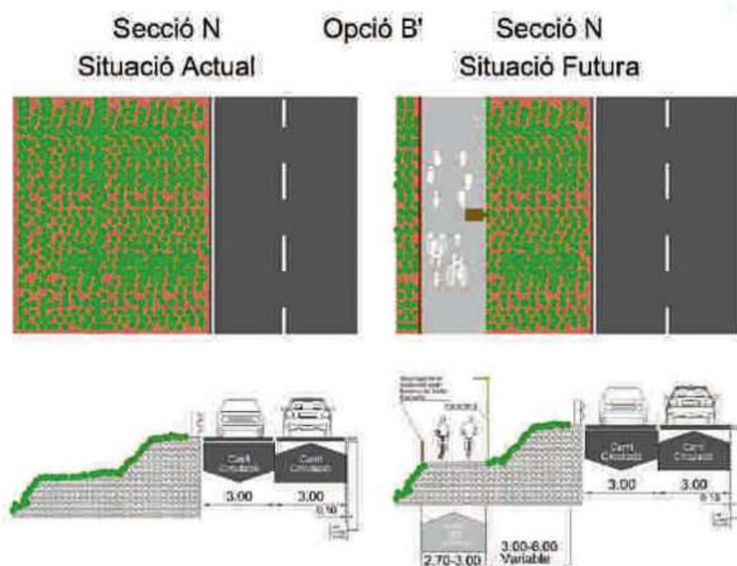
Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment d'aglomerat, que resulta una mica més economic) del camí del garden, nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal. En principi no es preveu sigui possible l'accés de vehicles a aquesta nova plataforma compartida vianants/bici/VMP.

Aquí, i per raons pressupostaries (pressupost disponible no superior a 250.000€ IVA inclòs) finalitza la FASE1 del projecte.

**FASE2**

TRAM14 NOU CAMI DES DE ENTRADA BUTANO FINS BV-1249

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**



La secció N correspon a tot aquest tram de nova plataforma feta per arribar al enllaç amb la BV-1249. Transcorre obrint una nova plataforma per la feixa de terreny (privada) que hi ha per sota de la B-124 i fins la plataforma dels contenidors de RSU a la cruïlla amb la BV-1249.

Contempla un nou paviment de formigó, senyalització vertical i horitzontal, nou enllumenat solar. Al final del tram i per arribar a la cota de la plataforma dels contenidors, es contemplen una sèrie de murs de gabions per contenir les terres i anar fent la rampa de pujada a la cota de la plataforma dels contenidors.

**TRAM15 PUNT CONNEXIO B-124 FINS PAS PONT RIU RIPOLL**

Aquest tram ressegueix la BV-1249, pel seu marge del riu fins el pont de creuament del riu Ripoll, fins el pas existent ja executat per la Diputació de Barcelona.

El tram plantejat transcorre per darrera de la bionda de la BV-1249 pel seu marge del riu i fins el creuament pel pont. Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció de caigudes al riu i per l'altre banda de la perfil·leria tallant de la bionda.

L'enllaç entre la plataforma dels contenidors i la BV-1249 comporta obligadament la remodelació de la intersecció entre la B-124 i la BV-1249, que **en cap cas son objecte d'aquest projecte i ha de ser tractats com projecte específic a consensuar amb les Administracions competents** de les seves respectives infraestructures (B-124- Gencat, BV-1249 Diputació de Barcelona). S'ha plantejat dos opcions d'enllaç:

- Una amb una rotonda desplaçada cap a la muntanya que permeti el pas del camí bici per la banda propera al riu i que millori la seguretat general de l'enllaç actual.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**



- Una intersecció similar a l'actual però remodelada per que permeti el pas del camí bici per la banda propera al riu.



La problemàtica es que en el tram comprés entre els contenidors i uns 90m per la BV-1249 cap al Pont del Ripoll, tot l'espai disponible per darrera de la bionda actual no es segur ja que el tal·lus del riu cau vertical i amb alt risc de trencament. Es per això que cal desplaçar la nova plataforma del camí bici cap a la calçada existent, guanyant els 2m que son necessaris i obligant per tant, a la remodelació de la intersecció.

**TRAM16 PAS PONT RIU RIPOLL DE LA BV-1249**

El pas pel pont del riu Ripoll existent s'aprofita ubicant únicament la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i el nou enllumenat solar.

**TRAM 17 CREUAMENT BV-1249 A BANDA MUNTANYA**

## **PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

Aquest tram una vegada passat el pont, creua a l'altre marge amb un pas semaforitzat amb botonadures d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram.

### **TRAM18 ITINERARI BV-1249 PER BANDA MUNTANYA**

Una vegada a la marge de muntanya, ressegueix la BV-1249, obrint per desmunt una nova plataforma aixecada sobre la BV-1249 en el seu marge de muntanya, fins un camí existent, que per un petit bosc arriba fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.

Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció

### **TRAM19 CAMI ENTRADA A SANT FELIU DEL RACÓ**

Per un camí forestal existent, acondicionat, s'arriba a l'entrada de Sant Feliu del Racó.

Al document núm.2 "Plànols" es poden trobar les diferents definicions geomètriques de les configuracions a adoptar (amb les combinacions de senyalització vertical, horitzontal i abalisament corresponents).

#### **1.3.5. Paviments i accessibilitat**

Es planteja de fer en les zones de nou paviment, un paviment que té la següent descripció:

- Paviment de formigó sense additius HM-30/P/20/I+F de consistència tova, grandària màxima del granulat, 20 mm, escampat des de camió, estesa i vibratge manual i acabat ratllat manual.

A les zones indicades s'aprofiten els paviments existents.

#### **1.3.6. Mobiliari urbà i Vegetació**

No hi ha cap actuació prevista de revegetació.

#### **1.3.7. Serveis Afectats**

No es preveu cap afectació als serveis i instal·lacions existents més enllà de la que es pugui produir per desplaçaments de senyalització o enllumenat contemplats al projecte.

El contractista haurà de procedir a les campanyes de recollida d'informació dels serveis existents i a obrir les cales de control i confirmació necessàries per garantir que no es produeixen afeccions en aquests treballs. No es produeixen afectacions a l'aparcament.

# **PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

## **1.4. Disposicions administratives**

### **1.4.1. Termini**

Tenint en consideració les unitats d'obra projectades, els rendiments previstos en l'execució de les mateixes i els possibles imprevistos que puguin succeir durant l'execució de les obres (climatologia, etc.), s'ha estimat que el termini òptim per a la seva execució és de sis (6) mesos (en la consideració de jornades de vuit (8) hores i mesos de vint-i-dos (22) dies laborables) per la FASE1.

La FASE2 tindrà un termini estimat de 10 mesos.

L'estimació de mà d'obra en punta d'execució és de 12 persones.

### **1.4.2. Classificació del contractista**

S'estima que el contractista ha de tenir classificació: Grup G – Sub-grup 5 – Categoria 2 o les que determini el Plec Administratiu de la Licitació de les obres.

### **1.4.3. Revisió de preus**

Una eventual revisió de preus tindrà lloc d'acord amb el que estableix el Capítol II "Revisión de precios en los contratos de las Administraciones públicas" del "Real Decreto legislativo 3/2014, de 3 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público". Tret que la improcedència de la revisió s'hagi previst en els plecs o pactat en el contracte, aquesta tindrà lloc quan aquest s'hagi executat al menys en un 20 per cent del seu import i hagi transcorregut més d'un any des de la seva formalització.

Atès que la durada prevista de l'obra és inferior a un (1) any, no es preveu d'entrada cap fórmula específica per la revisió dels preus del Projecte. Per a l'eventual revisió de preus, fórmules i coeficients, s'aplicarà el que preveuen els articles 89 a 94 del referit Decret.

### **1.4.4. Justificació de preus**

L'Annex núm. 2 recull la Justificació de preus basada en el banc de preus de l'ITEC 2021, realitzada amb els costos de mà d'obra, maquinària i materials de mercat.

El percentatge de despeses indirectes a aplicar al projecte, donada la tipologia de l'actuació, s'ha establert en un 6%.

## **1.5. Seguretat i Salut**

D'acord amb el Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre, s'ha realitzat un Estudi de Seguretat i Salut al treball, el contingut del qual es reflexa a l'Annex corresponent.

L'import previst d'aplicació i execució de Seguretat i Salut és de 5.968,02 €, per cadascuna de les fases i es desglossa dins del Estudi de Seguretat i Salut.

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

**1.6. Pressupost**

El pressupost del projecte ascendeix a:

<b>PRESSUPOST FASE 1</b>	<b>Import</b>
TRAM 1- C/ DE SANT FELIU- PONT DEL BRUNET	37.396,35 €
TRAM 2- PONT DEL BRUNET (RRA DE CANYELLES)	14.501,43 €
TRAM 3- PONT BRUNET-C/DE LA MENTA	8.580,96 €
TRAM 4- CARRER DE LA MENTA FINS CRUILLA CAMAMILLA	1.048,71 €
TRAM 5- CRUILLA CAMAMILLA- C/DE LA SAJOLIDA	3.564,71 €
TRAM 6- ENLLAÇ SAJOLIDA FINS PONT TORRENT GINEBRE	2.956,68 €
TRAM 7- PONT TORRENT GINEBRE SE FINS PONT NO	5.926,51 €
TRAM 8- PONT TORRENT NO- TRAM RECTE DESPRES CORBA	3.518,28 €
TRAM 9- TRAM RECTE DESPRES CORBA FINS CARRER LATER	7.984,46 €
TRAM10- LATERAL B-124- CRUILLA C/PUIG CAPÇUT	8.215,48 €
TRAM11- CRUILLA C/CAPÇUT-	1.425,05 €
TRAM 12 CRUILLA C/CAPÇUT- LATERAL B-124 PARADA BUS	2.891,32 €
TRAM13 CAMI GARDEN FINS ENTRADA BUTANO	53.516,78 €
VARIS	22.392,48 €
<b>TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL</b>	<b>173.919,20 €</b>
13% DESPESES GENERALS	22.609,50 €
6% BENEFICI INDUSTRIAL	10.435,15 €
<b>TOTAL PRESSUPOST PER CONTRACTE</b>	<b>206.963,85 €</b>
21% IVA	43.462,41 €
<b>TOTAL PRESSUPOST PER CONTRACTE IVA INCLÒS</b>	<b>250.426,26 €</b>
<b>PRESSUPOST FASE 2</b>	<b>Import</b>
TRAM14 NOU CAMI DES DE ENTRADA BUTANO FINS BV-1249	66.417,24 €
TRAM15 PUNT CONNEXIO B-124 FINS PAS PONT	95.549,67 €
TRAM16 PAS PONT BV-1249	4.364,91 €
CREUAMENT BV-1249 A BANDA MUNTANYA	25.258,90 €
TRAM18 ITINERARI BV-1249 PER BANDA MUNTANYA	127.816,99 €
TRAM19 CAMI ENTRADA A SANT FELIU DEL RACO	19.360,67 €
VARIS	28.932,48 €
<b>TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL</b>	<b>367.700,86 €</b>
13% DESPESES GENERALS	47.801,11 €
6% BENEFICI INDUSTRIAL	22.062,05 €
<b>TOTAL PRESSUPOST PER CONTRACTE</b>	<b>437.564,02 €</b>
21% IVA	91.888,44 €
<b>TOTAL PRESSUPOST PER CONTRACTE IVA INCLÒS</b>	<b>529.452,46 €</b>

**PROJECTE DE CAMÍ BICI AL T.M. DE CASTELLAR DEL VALLÈS PARAL·LEL A LA CARRETERA B-124, DES DEL CARRER SANT FELIU FINS BV-1249 I SANT FELIU DEL RACÓ.**

**1.7. Relació de documents que integren el present projecte**

DOCUMENT NÚMERO 1.- MEMÒRIA I ANNEXOS

1.1.- Memòria descriptiva

1.2. Annexos

Annex núm. 1 Fotogràfic

Annex núm. 2 Càlculs gabions

Annex núm. 3. Estudi enllumenat

Annex núm. 4 Estudi de Seguretat i Salut

Annex núm. 5 Justificació de preus

Annex núm. 6. Pla d'obra

Annex núm 7. Expropiacions

DOCUMENT NÚMERO 2.- PLÀNOLS

DOCUMENT NÚMERO 3.- PLEC DE CONDICIONS

DOCUMENT NÚMERO 4.- PRESSUPOST

FASE 1

4.1 Amidaments

4.2 Quadre de preus 1

4.3 Quadre de preus 2

4.4 Pressupost

4.5 Resum del pressupost

FASE 2

4.1 Amidaments

4.2 Quadre de preus 1

4.3 Quadre de preus 2

4.4 Pressupost

4.5 Resum del pressupost





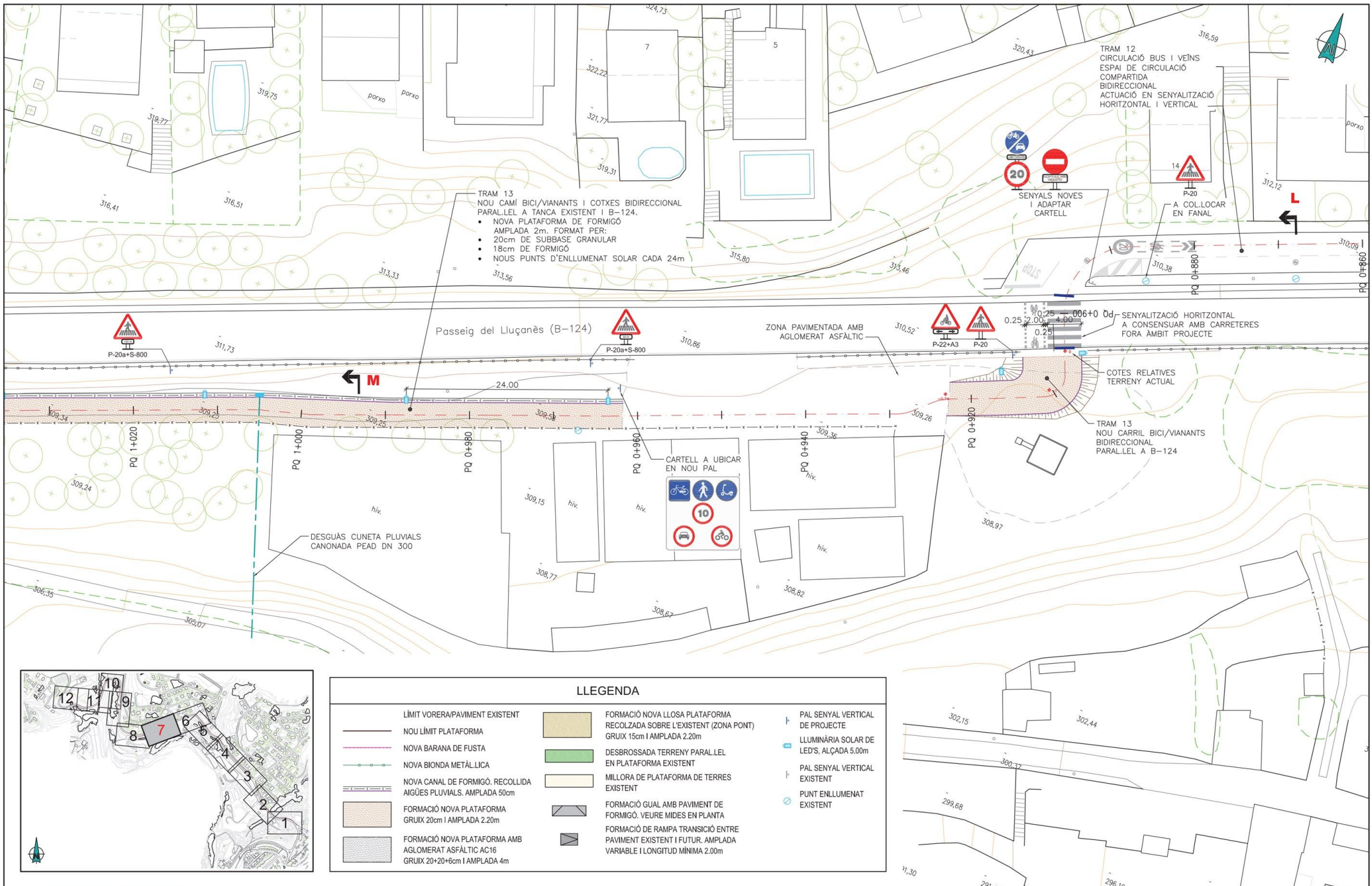
CASTELLAR DEL VALLES

COMARCA VALLÈS ORIENTAL

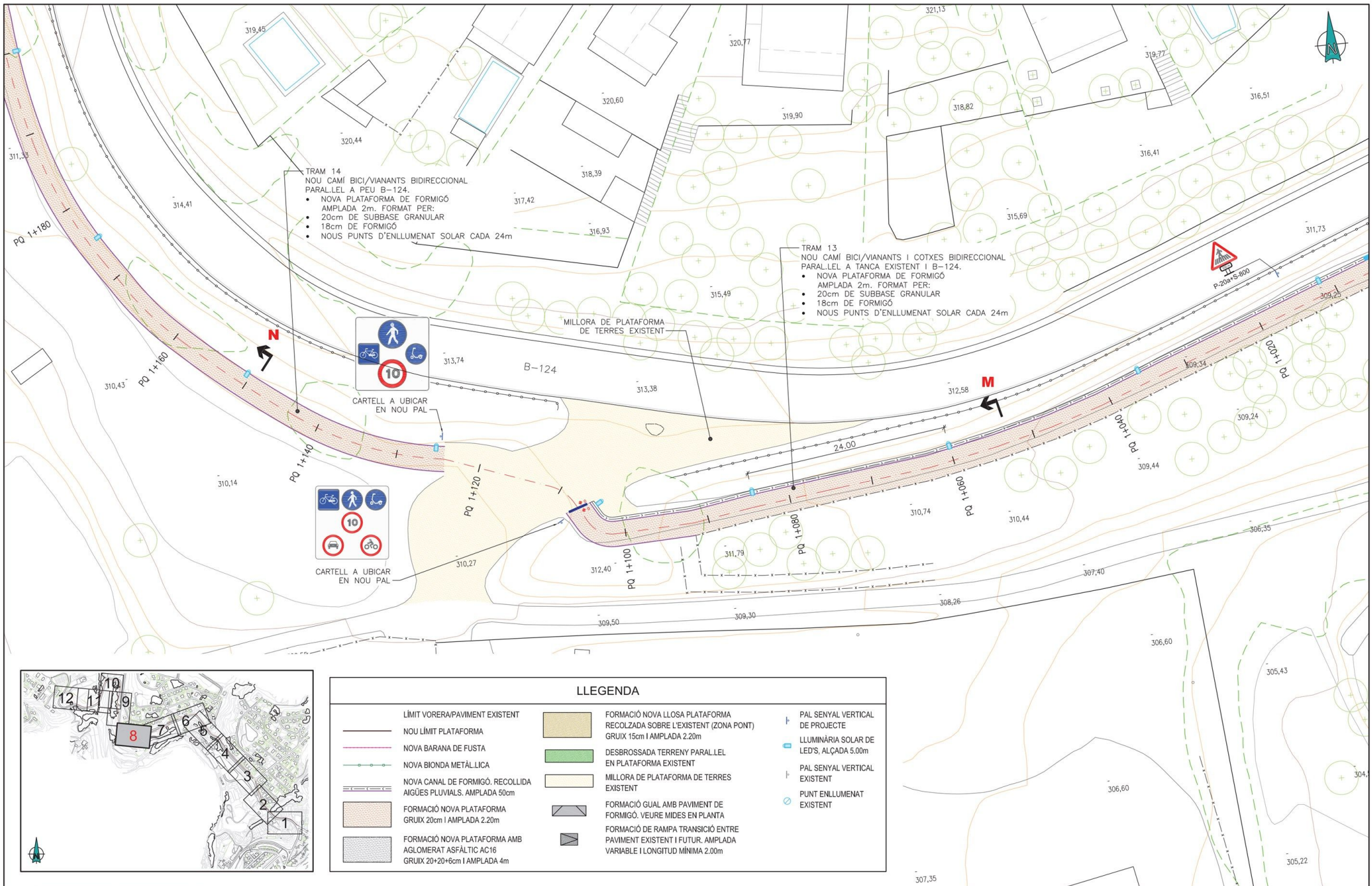
X: 422.400  
Y: 4.607.400

X: 424.000  
Y: 4.607.800

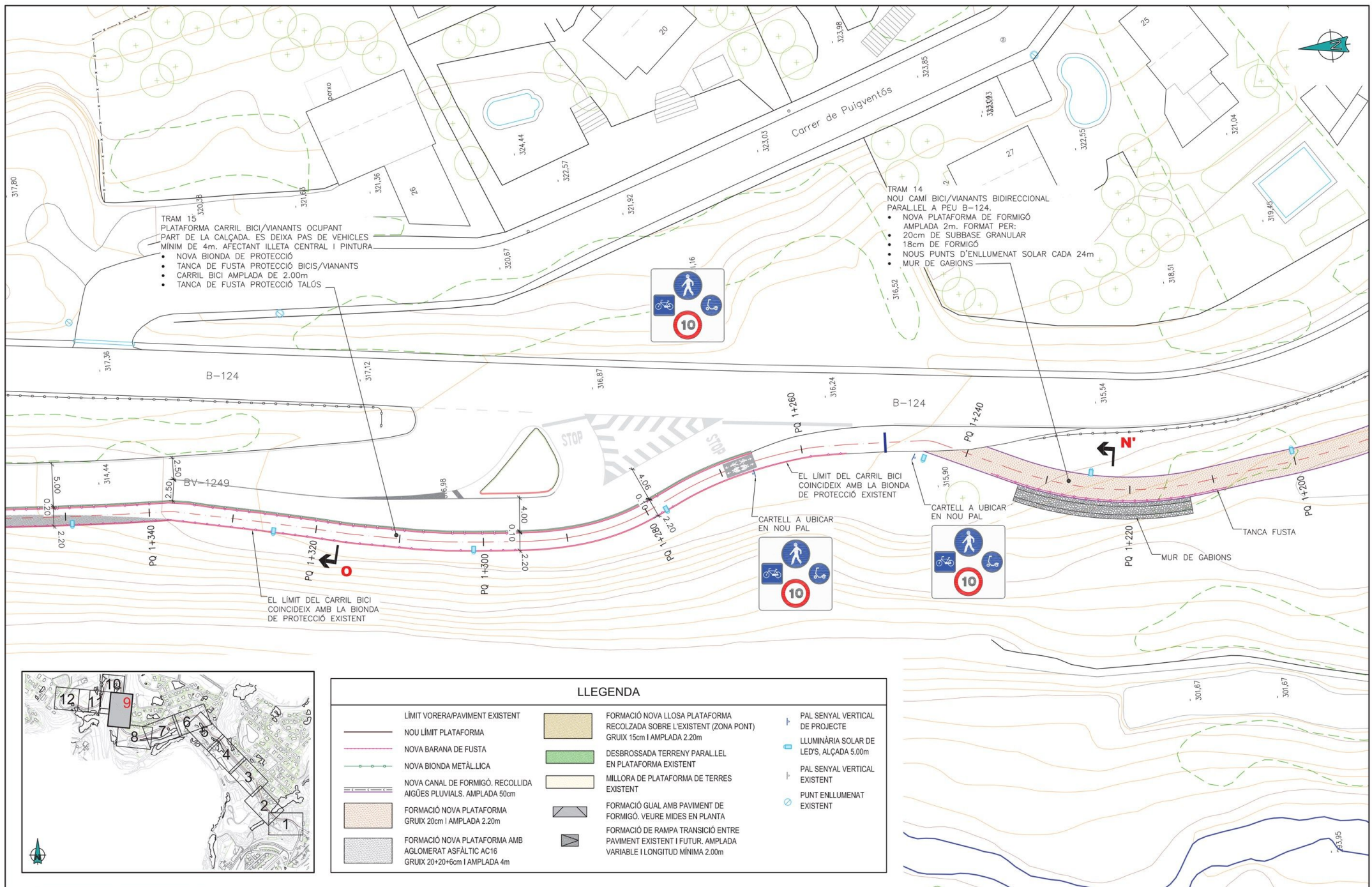


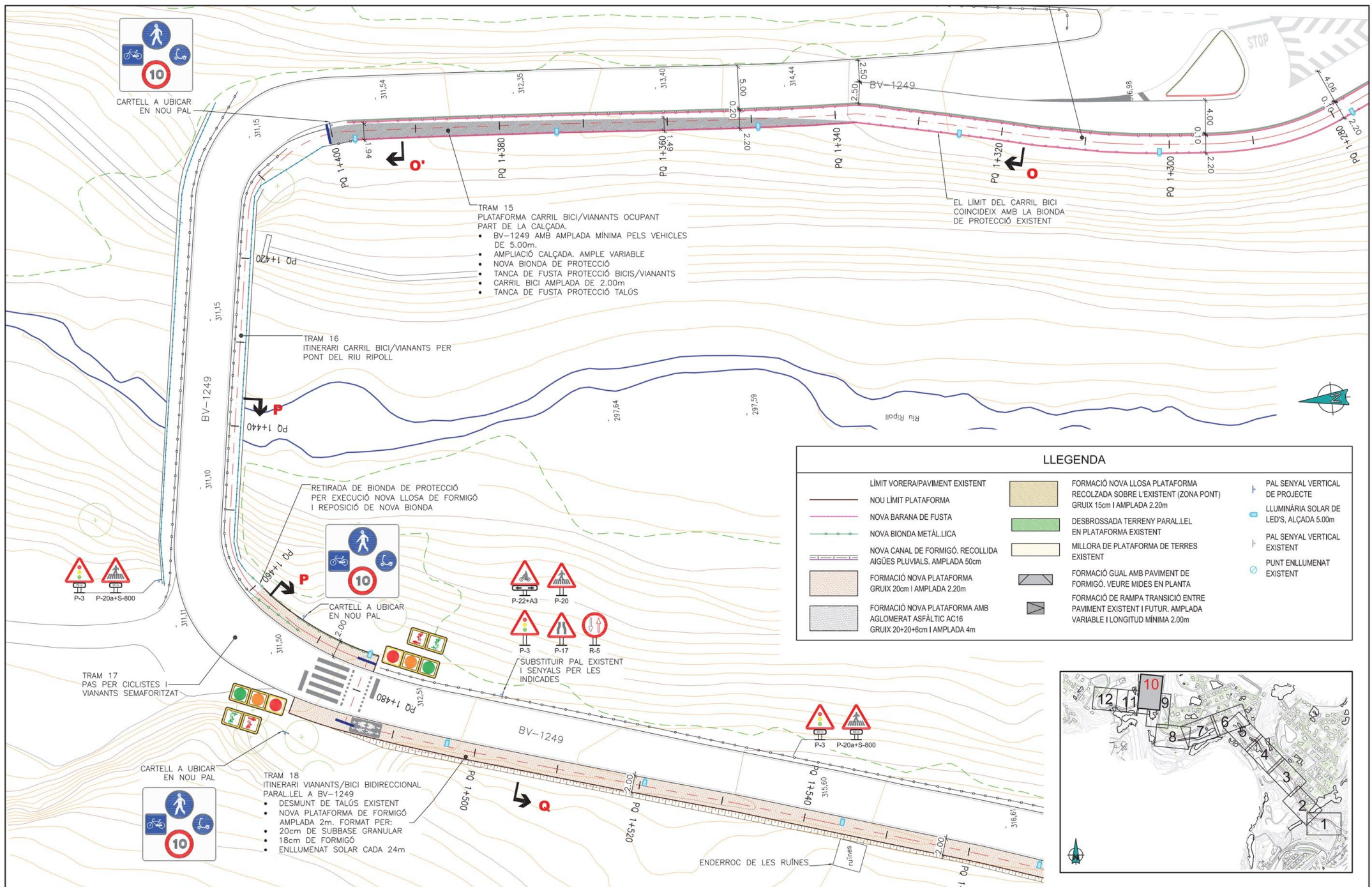


LLEGGENDA		
—	LIMIT VORERAPAVIMENT EXISTENT	FORMACIÓ NOVA LLOSA PLATAFORMA RECOLZADA SOBRE L'EXISTENT (ZONA PONT) GRUIX 15cm I AMPLADA 2.20m
—	NOU LIMIT PLATAFORMA	DESBROSSADA TERRENY PARALLEL EN PLATAFORMA EXISTENT
—	NOVA BARANA DE FUSTA	MILLORA DE PLATAFORMA DE TERRES EXISTENT
—	NOVA BIONDA METÀL·LICA	FORMACIÓ GUAL AMB PAVIMENT DE FORMIGÓ, VEURE MIDES EN PLANTA
—	NOVA CANAL DE FORMIGÓ, RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS. AMPLADA 50cm	FORMACIÓ DE RAMPA TRANSICIÓ ENTRE PAVIMENT EXISTENT I FUTUR, AMPLADA VARIABLE I LONGITUD MÍNIMA 2.00m
—	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA GRUIX 20cm I AMPLADA 2.20m	
—	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m	
+	PAL SENYAL VERTICAL DE PROJECTE	
+	LLUMINÀRIA SOLAR DE LED'S, ALÇADA 5.00m	
+	PAL SENYAL VERTICAL EXISTENT	
+	PUNT ENLLUMENAT EXISTENT	



LLEGGENDA		
	LIMIT VORER/PAVIMENT EXISTENT	
	NOU LIMIT PLATAFORMA	
	NOVA BARANA DE FUSTA	
	NOVA BIONDA METÀL·LICA	
	NOVA CANAL DE FORMIGÓ. RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS. AMPLADA 50cm	
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA GRUIX 20cm I AMPLADA 2.20m	
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m	
	FORMACIÓ NOVA LLOSA PLATAFORMA RECOLZADA SOBRE L'EXISTENT (ZONA PONT) GRUIX 15cm I AMPLADA 2.20m	
	DESBROSSADA TERRENY PARAL·LEL EN PLATAFORMA EXISTENT	
	MILLORA DE PLATAFORMA DE TERRES EXISTENT	
	FORMACIÓ GUAL AMB PAVIMENT DE FORMIGÓ. VEURE MIDES EN PLANTA	
	FORMACIÓ DE RAMPA TRANSICIÓ ENTRE PAVIMENT EXISTENT I FUTUR. AMPLADA VARIABLE I LONGITUD MÍNIMA 2.00m	
	PAL SENYAL VERTICAL DE PROJECTE	
	LLUMINÀRIA SOLAR DE LED'S. ALÇADA 5.00m	
	PAL SENYAL VERTICAL EXISTENT	
	PUNT ENLLUMENAT EXISTENT	





CARTELL A UBICAR EN NOU PAL

TRAM 15  
PLATAFORMA CARRIL BICI/VIANANTS OCUPANT PART DE LA CALÇADA.

- BV-1249 AMB AMPLADA MÍNIMA PELS VEHICLES DE 5,00m.
- AMPLIACIÓ CALÇADA. AMPLA VARIABLE
- NOVA BIONDA DE PROTECCIÓ
- TANCA DE FUSTA PROTECCIÓ BICIS/VIANANTS
- CARRIL BICI AMPLADA DE 2,00m
- TANCA DE FUSTA PROTECCIÓ TALÚS

TRAM 16  
ITINERARI CARRIL BICI/VIANANTS PER PONT DEL RIU RIPOLL

RETIRADA DE BIONDA DE PROTECCIÓ PER EXECUCIÓ NOVA LLOSA DE FORMIGÓ I REPOSIICIÓ DE NOVA BIONDA



CARTELL A UBICAR EN NOU PAL

SUBSTITUIR PAL EXISTENT I SENYALS PER LES INDICADES

TRAM 17  
PAS PER CICLISTES I VIANANTS SEMAFORTIZAT



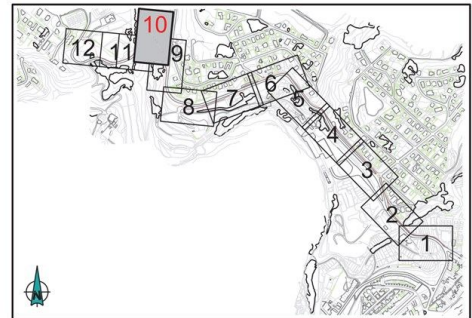
CARTELL A UBICAR EN NOU PAL

TRAM 18  
ITINERARI VIANANTS/BICI BIDIRECCIONAL PARALLEL A BV-1249

- DESMUNT DE TALÚS EXISTENT
- NOVA PLATAFORMA DE FORMIGÓ
- AMPLADA 2m. FORMAT PER:
- 20cm DE SUBBASE GRANULAR
- 18cm DE FORMIGÓ
- ENLLUMENAT SOLAR CADA 24m

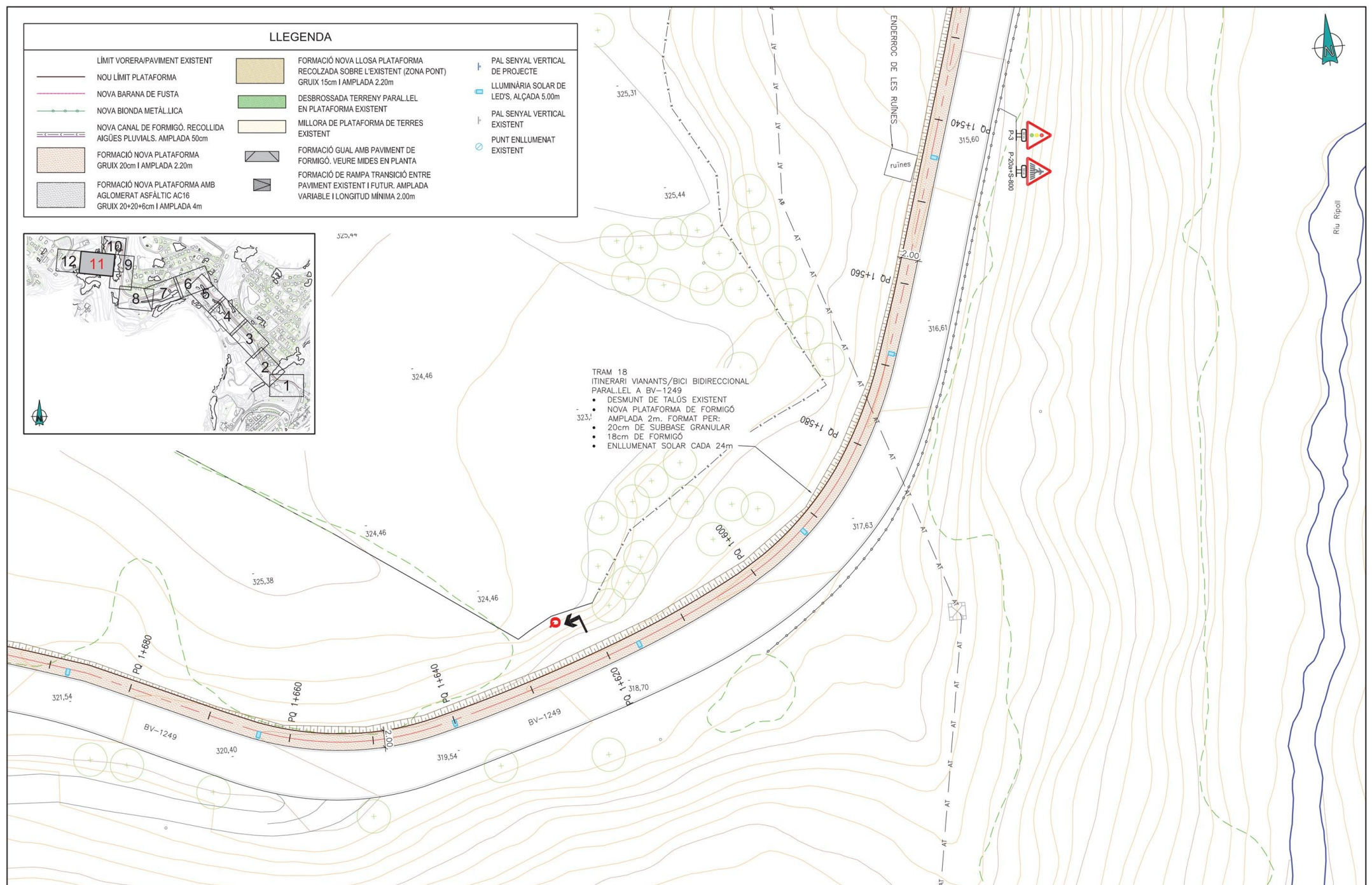
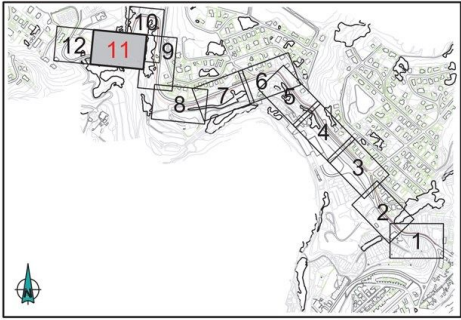
LLEGGENDA

	LÍMIT VORERA/PAVIMENT EXISTENT		FORMACIÓ NOVA LLOSA PLATAFORMA RECOLZADA SOBRE L'EXISTENT (ZONA PONT) GRUIX 15cm I AMPLADA 2.20m		PAL SENYAL VERTICAL DE PROJECTE
	NOU LÍMIT PLATAFORMA		NOVA BARANA DE FUSTA		LLUMINÀRIA SOLAR DE LED'S, ALÇADA 5.00m
	NOVA BIONDA METÀL·LICA		NOVA CANAL DE FORMIGÓ, RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS. AMPLADA 50cm		PAL SENYAL VERTICAL EXISTENT
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA GRUIX 20cm I AMPLADA 2.20m		FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m		PUNT ENLLUMENAT EXISTENT
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m				



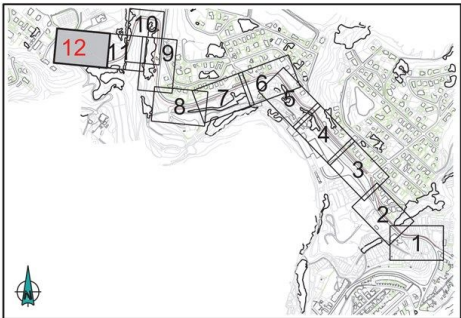
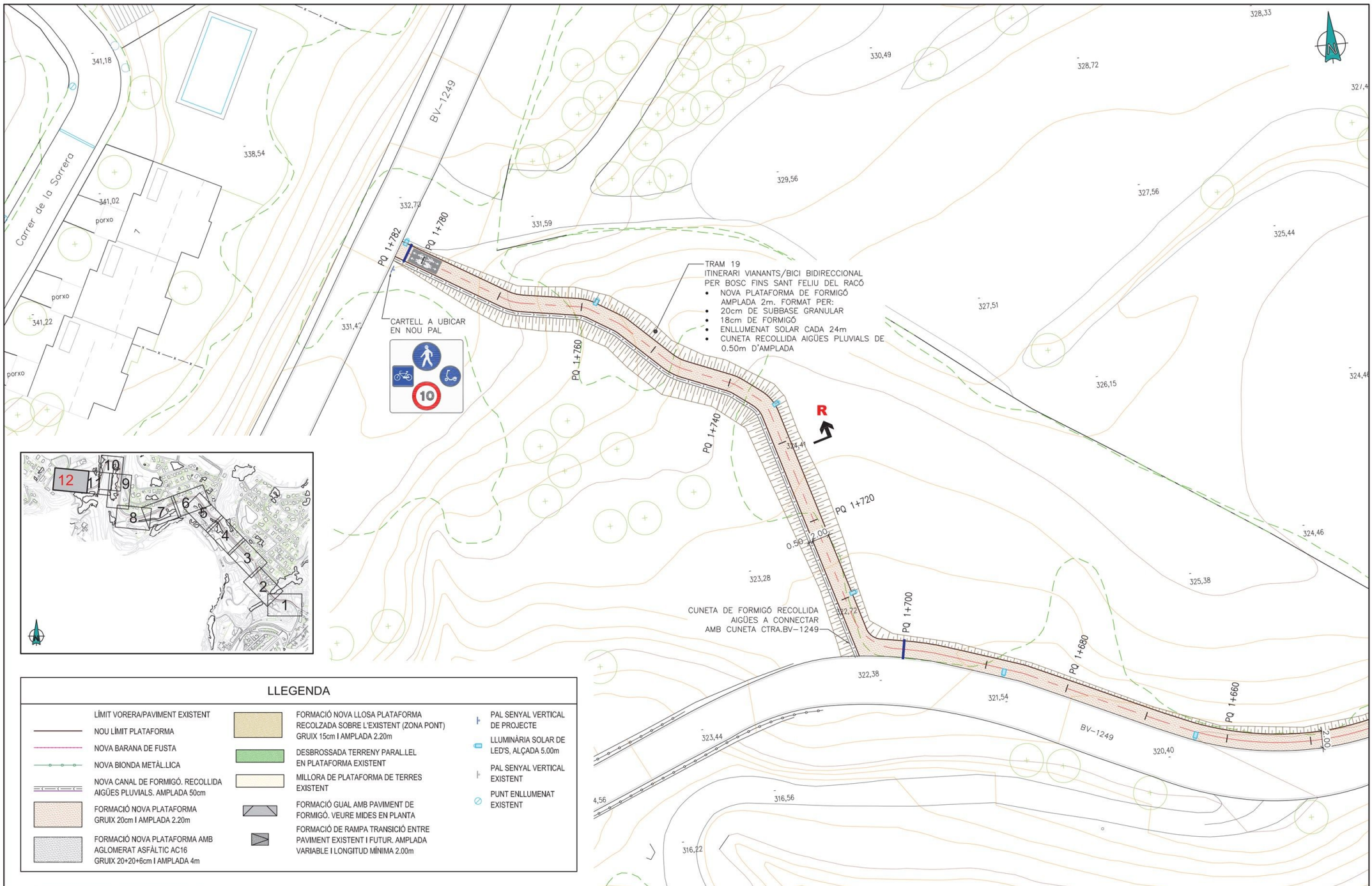
### LLEENDA

	LÍMIT VORERA/PAVIMENT EXISTENT		FORMACIÓ NOVA LLOSA PLATAFORMA RECOLZADA SOBRE L'EXISTENT (ZONA PONT) GRUIX 15cm I AMPLADA 2.20m		PAL SENYAL VERTICAL DE PROJECTE
	NOVA BARANA DE FUSTA		DESBROSSADA TERRENY PARALLEL EN PLATAFORMA EXISTENT		LLUMINÀRIA SOLAR DE LED'S, ALÇADA 5.00m
	NOVA BIONDA METÀL·LICA		MILLORA DE PLATAFORMA DE TERRES EXISTENT		PAL SENYAL VERTICAL EXISTENT
	NOVA CANAL DE FORMIGÓ, RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS, AMPLADA 50cm		FORMACIÓ GUAL AMB PAVIMENT DE FORMIGÓ, VEURE MIDES EN PLANTA		PUNT ENLLUMENAT EXISTENT
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA GRUIX 20cm I AMPLADA 2.20m		FORMACIÓ DE RAMPÀ TRANSICIÓ ENTRE PAVIMENT EXISTENT I FUTUR, AMPLADA VARIABLE I LONGITUD MÍNIMA 2.00m		
	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m				



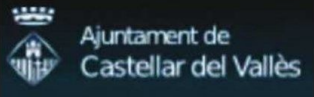
TRAM 18  
ITINERARI VIANANTS/BICI BIDIRECCIONAL  
PARALLEL A BV-1249

- DESMUNT DE TALÚS EXISTENT
- NOVA PLATAFORMA DE FORMIGÓ
- AMPLADA 2m. FORMAT PER:  
• 20cm DE SUBBASE GRANULAR
- 18cm DE FORMIGÓ
- ENLLUMENAT SOLAR CADA 24m



**LLEGGENDA**

—	LÍMIT VORERA/PAVIMENT EXISTENT	■	FORMACIÓ NOVA LLOSA PLATAFORMA RECOLZADA SOBRE L'EXISTENT (ZONA PONT) GRUIX 15cm I AMPLADA 2.20m	↑	PAL SENYAL VERTICAL DE PROJECTE
—	NOU LÍMIT PLATAFORMA	■	DESBRROSSADA TERRENY PARALLEL EN PLATAFORMA EXISTENT	☒	LLUMINÀRIA SOLAR DE LED'S, ALÇADA 5.00m
—	NOVA BARANA DE FUSTA	■	MILLORA DE PLATAFORMA DE TERRES EXISTENT	↑	PAL SENYAL VERTICAL EXISTENT
—	NOVA BIONDA METÀL·LICA	■	FORMACIÓ GUAL AMB PAVIMENT DE FORMIGÓ, VEURE MIDES EN PLANTA	☒	PUNT ENLLUMENAT EXISTENT
—	NOVA CANAL DE FORMIGÓ, RECOLLIDA AIGÜES PLUVIALS, AMPLADA 50cm	■	FORMACIÓ DE RAMPÀ TRANSICIÓ ENTRE PAVIMENT EXISTENT I FUTUR, AMPLADA VARIABLE I LONGITUD MÍNIMA 2.00m		
■	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA GRUIX 20cm I AMPLADA 2.20m				
■	FORMACIÓ NOVA PLATAFORMA AMB AGLOMERAT ASFÀLTIC AC16 GRUIX 20+20+6cm I AMPLADA 4m				



PROJECTE DE CAMÍ BICI AL TERME MUNICIPAL DE CASTELLAR DEL VALLÈS  
 PARALLEL A CARRETERA B-124  
 DES DE CARRER SANT FELIU FINS BV-1249

DATA: MARÇ 2021  
 REF. PROJECTE: [blank]  
 REF. PLÀNOLS: [blank]

REFORMAT  
 REF. PLÀNOLS

TÈCNIC REDACTOR: joan alba navarro ferran rodríguez esteban  
 SECRETARI: josep collet voltas

ALCALDE: ignasi giménez renom

CONTINGUT: Planta general  
 Proposta actuacions PQ 1+680 a PQ 1+780

ESCALA: A3 1:400  
 PLÀNOL: 4.12

### **ANNEX 3. ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATÍSTICA**



## **ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATÍSTICA D'AMPLIACIÓ DEL CAMÍ BICI A ST. FELIU- BV1249**

### **ÍNDEX**

- 1. Objecte**
- 2. Dades generals**
  - 2.1.Promotor**
  - 2.2.Situació de les obres**
- 3. Descripció general de les obres a realitzar**
  - 3.1.Característiques tècniques i constructives de les obres**
- 4. Descripció de l'estat del paisatge**
  - 4.1.Les unitats del paisatge**
  - 4.2.Paisatge intrínsec**
  - 4.3.Paisatge extrínsec**
- 5. Estudi de potencial Impacte Paisatgístic**
  - 5.1.Notes Prèvies**
  - 5.2.Fragilitat del paisatge**
  - 5.3.Qualitat del paisatge**
- 6. Propostes de mesures correctores**
  - 6.1.Alternatives considerades**
  - 6.2.Protecció paisatgística**
  - 6.3.Mesures correctores**
- 7. Conclusió**
- 8. Plànols i imatges**

## 1. Objecte

La present memòria es redacta per complir les exigències legals municipals per tal d'obtenir l'autorització per la ampliació d'un camí bici al terme municipal de Castellar del Vallès entre el nucli urbà de la població i Sant Feliu del Racó.

## 2. Dades Generals

### 2.1. Promotor

El present document es redacta per iniciativa municipal de l'Ajuntament de Castellar del Vallès

### 2.2. Situació de les obres

La totalitat de les obres afecten les parcel·les col·lidants amb la carretera Bv-124 i Bv-1249.

## 3. Descripció general de les obres a realitzar

EL projecte presentat té interès a fer les obres d'ampliació per donar continuïtat al camí bici del nucli urbà fins a Sant Feliu del Racó, concretament al tram que el camí existent en el sòl no urbanitzable des de l'Airesol A\_B fins a St. Feliu, en paral·lel a la carretera Bv-124 i Bv-1249.

Aquestes obres suposen la creació de passos a la carretera, la pavimentació del camí existent al tram inicial i la obertura del nou camí fins a l'arribada al nucli de st. Feliu del Racó on també es pavimenta un camí existent.

### 3.1. Característiques tècniques i constructives de les obres

Es realitzarà un encreuament de la B-124, segons el model pactat amb carreteres de la Generalitat, utilitzant únicament un STOP pel creuament i senyalització de perill.

Després del creuament, l'itinerari continua pel camí existent que voreja un antic Centre de Jardineria i fins l'entrada de la parcel·la de venda de Llenyes, punt a on acaba la fase 1.

En aquest tram es contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal

La 2a fase continua l'itinerari anterior des de l'entrada a la parcel·la de la venda de Llenyes fins Sant Feliu del Racó i té 2 parts diferenciades:

Una 1era part que transcorre obrint una nova plataforma per la feixa de terreny (privada) que hi ha per sota de la B-124 i fins la plataforma de la cruïlla amb la BV-1249. En aquest tram es construirà un mur de contenció amb gabions per tal de realitzar la pendent necessària per unir les cotes de l'accés a la venda de Llenyes i l'encreuament amb la BV-1249. El camí transcorrerà per darrera de la bionda de la BV-1249 pel seu marge del riu i fins el creuament pel pont. Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció de caigudes al riu i per l'altre banda de la perfil·leria tallant de la bionda.

Els primers metres de la BV-1249 cap al Pont del Ripoll, tot l'espai disponible per darrera de la bionda actual no es segur ja que el tal·lus del riu cau vertical i amb alt risc de trencament. Es per això que cal desplaçar la nova plataforma del camí bici cap a la calçada existent, guanyant els 2m que son necessaris i obligant per tant, a la remodelació de la intersecció.

Arrivat al pont de creuament del riu Ripoll, s'aprofita el pas existent ja executat per la Diputació de Barcelona, ubicant únicament la senyalització vertical i horitzontal de la plataforma compartida i el nou enllumenat solar.

Una vegada passat el pont, es realitza un encreuament a l'altre marge amb un pas semaforitzat amb botonadures d'activació pel creuament, amb pas de vianants i de bicis convenientment senyalitzat en vertical i horitzontal, amb limitació de velocitat al tram.

Una vegada al marge de muntanya, es ressegueix la BV-1249, obrint per desmunt una nova plataforma aixecada sobre la BV-1249, fins un camí existent, que per un petit bosc arriba fins l'entrada a Sant Feliu del Racó.

Contempla la pavimentació d'una nova plataforma (caixa i paviment de formigó), nou enllumenat solar, senyalització vertical i horitzontal i baranes de 1,25m d'alçària de protecció.

#### **4. Descripció de l'estat del paisatge**

##### **4.1. Les unitats del paisatge**

Per definir els límits de les diverses unitats de paisatge es parteix de la coberta vegetal, usos del terreny i relleu, ja que són els factors que les defineixen a grans trets.

Pel que fa a coberta vegetal i usos del territori es valora la vegetació característica i els usos forestal i agrícola de secà i els cultius predominants, així com el grau d'antropització de l'àrea, presència de nuclis de població, indústries, infraestructures, etc.

La visibilitat: zones visibles que es repeteixen en els diferents recorreguts (xarxa viària principal) o invisibilitat d'altres unitats ajuda a encaixar alguns límits imprecisos.

A cada unitat se li assigna l'ús més característic que la defineix: alta muntanya, muntanya, regadiu, secà, vall, zona urbana, fluvial, mosaic agroforestal, sistema de costa o bé aquells paisatges que són de transició o mixtes.

Podem dir que la zona afectada forma part de la unitat de la conca del riu Ripoll i la zona de serralada, i es caracteritza per ser una zona forestal i de matollars.

##### **4.2. Paisatge intrínsec**

Les obres esmentades ocuparan una longitud lineal de 830 ml. La totalitat del traçat discorre per diferents parcel·les amb diferents propietaris.

L'obra, situada paral·lelament a la carretera B-124 i la BV-1249, es troba a 0.625 km en línia recta del nucli urbà de Castellar del Vallès. La visibilitat des de carreteres o vies públiques transitades és total donat que s'entén el camí bici com un complement a la xarxa viària per tal de fomentar la mobilitat sostenible entre el diferents nuclis del municipi.

L'entorn i paisatge és típic del Vallès occidental, matollars, bardisses, pinedes i alzinars. La zona afectada limita amb activitats característiques dels sòls no urbanitzables properes al sòl urbà com finques de llenyes, habitatges inclosos al catàleg de masies i habitatges del sòl urbà.

L'objectiu de la construcció del nou tram de camí bici és donar la possibilitat de connectar amb sistemes de mobilitat sostenible i a peu les diferents urbanitzacions i nuclis de població que es troben a una distància raonable per aquest tipus de mobilitat i millorar la seguretat i ús de camins ja existents.

La solució adoptada per a la creació del camí ha contemplat criteris econòmics i de mínim impacte sobre el terreny.

##### **4.3. Paisatge extrínsec**

El paisatge de la zona pertany íntegrament al TM de Castellar del Vallès, es caracteritza per matollars i camins existents al voltant de les vies principals i alguns talussos argilosos derivats de la implantació de les vies viàries.

Els sòls sobre els quals s'assenten són matollars, i laterals de les carreteres i no tenen cap tipus de cultiu ni espècies arbòries d'interès.

Tenim escassa concentració de valors naturals alhora que podem dir que el paisatge no té especial interès per la seva diversitat i harmonia, ni tampoc per la presència d'ambients amb singularitats concretes.

Pel que fa a la presència de fauna, no hi ha zones humides ni llacunes naturals. La zona no està afectada per la xarxa Natura 2000 ni per una altra zona inclosa en la proposta d'ampliació.

## 5. Estudi de potencial Impacte Paisatgístic

### 5.1. Notes Prèvies

En aquest apartat s'han analitzat diferents variables separant les positives de les negatives. S'han avaluat una sèrie de variables a considerar com l'afectació paisatgística potencial, que resumim a continuació:

- **Zones protegides:** espais protegits al Pla d'Espais d'interès Natural (PEIN) o bé àrees que contemplin una altra figura legal de protecció com és el cas de Parcs naturals o paratge natural d'interès nacional.

- **Hàbitats de conservació prioritària:** espècies d'interès comunitari (Directiva d'hàbitats 92/43 / UE), espècies amenaçades i altres espècies, que per la seva especial interès, són objecte de programes de gestió i / o conservació.

- **Inventari de Zones Humides i Aqüífers protegits:** Boscos Protegits gestionats pel Departament de Medi Ambient.

- **Espais de interès Geològic:** recollits en l'inventari elaborat pel DMA i UAB (selecció d'afloraments i llocs d'interès geològic que, en conjunt siguin testimoni de l'evolució geològica del territori català, i que cal preservar com a patrimoni geològic).

- **Vegetació caducifòlia:** com a bosc de faigs i castanyers que defineixen algunes unitats d'alta muntanya com la serra de l'Albera.

- **Aigües continentals:** estanys i pantans - Àmbits d'interès per la funció connectora com és el cas dels cursos fluvials, que en portar associada vegetació de ribera actuen com a connectors paisatgístics.

- **Punts d'interès històric i turístic:** Presència de castells, conjunts monumentals, edificis religiosos, restes arqueològiques importants, menhirs i altres elements d'interès històric (ponts...) i turístic com serien els miradors amb vistes panoràmiques.

- **Patrons Nítids:** És defineixen com a tal aquells elements naturals o antropitzats, estructures o patrons històrics d'assentament o d'explotació agrícola que es mantenen força inalterats al pas del temps.

- **Altres singularitats:** Com per exemple zones humides que inclouen diferents ecosistemes (platges, sorrals, dunes, llacs, salobres) amb una estructura del paisatge clara i singular o altres singularitats específiques de la unitat com la presència de cultius en un medi muntanyós.

- **L'exposició visual :** En aquest sentit, s'han realitzat explotacions en SIG d'aquelles àrees visibles dels recorreguts més significatius. Finalment, la afecció del paisatge es completa amb la valoració per part de la població local. En aquest sentit, el Conveni Europeu del Paisatge defineix com a tal "una zona o àrea tal com la perceben els pobles locals o els visitants ...

**Atenent a les variables exposades s'ha considerat que el projecte no té efecte negatiu sobre el paisatge.**

### 5.2. Fragilitat del paisatge

L'heterogeneïtat del paisatge pel que fa a matollars, talussos i vorals de les carreteres i altres elements que caracteritzen la zona afectada, resulta poc sensible davant la construcció de les obres del projecte.

També s'ha considerat pel que fa a fragilitat l'exposició visual des de les àrees més significatives. La intensitat en quan a exposició visual es considera baix tenint en compte que:

- les tanques no tenen una alçada considerable.

- Es tracta d'una zona molt modificada per l'activitat humana.

- les obres suposen una millora en la neteja i condicionament dels laterals de les vies existents.

La quantitat de variables potencials i d'impactes sobre la unitat d'estudi permet qualificar un grau baix de fragilitat o vulnerabilitat.

### 5.3. Qualitat del paisatge

Considerarem la qualitat visual com la combinació de 2 conceptes:

- Qualitat visual intrínseca o qualitat del punt. És el que resulta en considerar conjuntament les característiques de cada punt respecte del paisatge i les particularitats adquirides pel territori, susceptibles de provocar importants alteracions visuals degut, fonamentalment, a l'acció de l'home.
- Qualitat visual de l'entorn. És la qualitat aportada a un punt per altres punts que poden ser observats des del primer. En definitiva la valoració estètica del conjunt que constitueix el fons visual de cada punt.

Els terrenys sobre els quals es construirà el camí bici no estan inclosos en cap espai del Pla d'Espais d'Interès Natural, ni Hàbitats de conservació prioritària, ni es caracteritza per cap altra singularitat que no sigui la pròpia dels vorals de les carreteres existents. Així, doncs, hem de remarcar que l'alt grau d'artificialitat existent a la zona, mostra la poca qualitat ecològica d'aquest espai tant visual com intrínseca.

## 6. Propostes de mesures correctores

### 6.1. Alternatives considerades

Les possibles alternatives s'han tingut en compte considerant el següent:

- Localització: La proximitat a la xarxa viària existent que fa més viable econòmicament la implantació del camí i la seva utilització diària així com la il·luminació existent.
- Volumetria: Es causa un impacte mínim en el traçat, el nou camí serà pràcticament paral·lel a la xarxa viària, ocupant el mínim espai i col·locant tanques amb materials fàcilment integrables al sòl no urbanitzable.

### 6.2. Protecció paisatgística

La protecció paisatgística es durà a terme de forma ordenada, el conjunt d'elements que conformen el nou camí bici hauran d'estar integrats paisatgísticament, buscant la màxima alineació horitzontal i vertical, evitant impactes visuals que puguin suposar un trencament de continuïtat en el paisatge.

### 6.3. Mesures correctores

Es duran a terme una sèrie de mesures correctores per tal minimitzar els impactes ocasionats. Aquests es classifiquen en funció de la fase de muntatge en què ens trobem:

#### **Fase d'obra**

En aquesta fase es produeixen els impactes de major repercussió sobre la zona afectada. Es requereix desbrossar i excavar la zona on s'instal·larà la base del camí. Els materials procedents d'excavació es poden estendre per la pròpia parcel·la uniformement, o, si no es retiraran a abocador; si s'extraguessin roques o materials d'aquest tipus es poden enterrar també a la mateixa parcel·la retirant la coberta vegetal superficial i reposada novament; lògicament de forma homogènia i conservant l'orografia inicial.

Es triarà l'alçada de les tanques amb la carretera de tal manera que compleixi amb l'actual Reglament de protecció de carreteres, però que no sobresurtin massa sobre el terreny.

S'intentarà utilitzar dins de la finca els accessos previstos per a les activitats existents al voltant, però en el cas d'haver d'obrir-ne de nous, es restituirà la zona un cop acabada l'obra.

#### **Fase d'explotació.**

La propietat, un cop acabada l'obra, mantindrà les instal·lacions en bones condicions d'ús per causar les mínimes afeccions.

## 7. Conclusió

Ens trobem davant d'un espai amb alt grau d'heterogeneïtat paisatgística i artificialitat per la existència de vies de comunicació terrestres d'ús intens. No hi ha masses arbòries d'interès. A més, la zona inclosa dins la zona de servitud de carreteres no disposa de protecció específica ni components d'especial interès paisatgístic i no està inclosa al Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

## 8. Plànols i imatges

S'adjunten diverses imatges del paisatge afectat per les obres i els plànols número 1, 2 del PAE i els 4.7, 4.8, 4.9,4.10,4.11 i 4.12 de l'avantprojecte presentat.





