

# Passera per a bicicletes i vianants a Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallés



Municipi

**Sant Cugat del Vallès**

Tipus d'actuació

**Obra civil: Obra nova**

Expedient

**902644/22**

Data

**Juliol 2025**

Tipus de document

**Projecte d'execució**

Gestió

**Direcció de Serveis de l'Espai Públic**

Redacció de projecte

**BSB ESTRUCTURES D'EDIFICACIÓ I PONTS**

Relació de documents i volums

**01-10. Memòria i Annexos**

11-20. Plànols

21. Plec de Prescripcions Tècniques

22. Pressupost

**01/22**  
Volums

# Índex de volums

| D1 Memòria i annexos  | D2 Plànols  | D3 Plec de prescripcions tècniques   | D4 Pressupost   |
|---|---|--|---|
| 01-10   | 11-20   | 21   | 22  |
| <div>01</div> <div>Memòria</div> <div>Annex 01. Antecedents</div> <div>Annex 02. Planejament</div> <div>02</div> <div>Annex 03. Topografia</div> <div>03</div> <div>Annex 04. Geologia i geotècnia</div> <div>04</div> <div>Annex 05. Definició geomètrica i replanteig</div> <div>Annex 06. Moviment de terres</div> <div>Annex 07. Climatologia, hidrologia i drenatge</div> <div>Annex 08. Xarxa de clavegueram</div> <div>Annex 10. Ferms i paviments</div> <div>05</div> <div>Annex 11. Estructures i murs (part 1)</div> <div>06</div> <div>Annex 11. Estructures i murs (part 2)</div> <div>07</div> <div>Annex 12. Enllumenat</div> <div>Annex 13. Xarxa de reg i abastament d'aigua pel reg</div> <div>Annex 14. Plantacions</div> <div>Annex 15. Senyalització, abalisament i seguretat vial</div> <div>08</div> <div>Annex 17. Serveis existents i serveis afectats</div> <div>09</div> <div>Annex 20. Pla de control de qualitat</div> <div>Annex 21. Estudi de seguretat i salut</div> <div>Annex 22. Aspectes ambientals</div> <div>Annex 23. Estudi de gestió de residus de construcció i demolició</div> <div>Annex 24. Accessibilitat</div> <div>10</div> <div>Annex 25. Desviaments de trànsit i fases d'execució</div> <div>Annex 26. Pla d'obra</div> <div>Annex 27. Justificació de preus</div> <div>Annex 28. Pla de consum i manteniment de l'obra acabada</div> <div>Annex 29. Pressupost per al coneixement de l'Administració</div> <div>Annex 30. Fitxa resum de les característiques del projecte</div> | <div>11</div> <div>SG.01 Índex i situació general</div> <div>SG.02 Emplaçament</div> <div>SG.03 Planta general de la proposta</div> <div>SG.04 Planta de detall</div> <div>12</div> <div>SG.05 Planejament</div> <div>SG.06 Aixecament topogràfic</div> <div>SG.07 Connexions carril bici</div> <div>EN. Enderrocs i elements a retirar</div> <div>DG. Definició geomètrica</div> <div>13</div> <div>PV. Paviments</div> <div>14</div> <div>DC. Drenatge i clavegueram</div> <div>EM. Obres de fàbrica, estructures i murs</div> <div>15</div> <div>EP. Enllumenat</div> <div>16</div> <div>PL. Plantacions i reg</div> <div>17</div> <div>MU. Mobiliari urbà ,tancaments i edificacions auxiliars</div> <div>SV.01 Senyalització i seguretat viària. Planta</div> <div>SV.02 Senyalització i seguretat viària. Detalls</div> <div>18</div> <div>SV.03 Senyalització i seguretat viària. Afectacions al trànsit</div> <div>SV.04 Senyalització i seguretat viària. Desviament trànsit nocturn</div> <div>SV.05 Senyalització i seguretat viària. Sistemes de contenció</div> <div>19</div> <div>SE.01 Serveis. Planta serveis existents</div> <div>20</div> <div>SE.02 Serveis. Planta serveis afectats i reposicions</div> <div>SE.03 Serveis. Treballs de protecció</div> | <div>21</div> <div>01. Plec de prescripcions tècniques generals</div> <div>02. Plec de prescripcions tècniques particulars</div> <div>03. Plec de prescripcions de muntatge de l'estructura metàl·lica</div> | <div>22</div> <div>01. Amidaments auxiliars</div> <div>02. Amidaments</div> <div>03. Estadística de partides</div> <div>04. Quadre de preus nº1</div> <div>05. Quadre de preus nº2</div> <div>06. Pressupost</div> <div>07. Resum de pressupost</div> <div>08. Últim full</div> |

**Memòria**

## PROJECTE BÀSIC DE PASSERA PER A BICICLETES I VIANANTS A CAN SANT JOAN A SANT CUGAT DEL VALLÈS

### MEMÒRIA

|            |   |    |
|------------|---|----|
| 01.        | Agents i dades generals del projecte .....            | 2  |
| 02.        | Antecedents, àmbit d'actuació i situació prèvia ..... | 2  |
| 03.        | Planejament.....                                      | 2  |
| 04.        | Objecte del projecte.....                             | 3  |
| 05.        | Estat actual.....                                     | 4  |
| 06.        | Descripció de la solució adoptada.....                | 5  |
| 06. 01.    | Carril bici costat Sant Cugat .....                   | 6  |
| 06. 01. 01 | Traçat i connexions amb la xarxa existent.....        | 6  |
| 06. 01. 02 | Secció tipus i paviment.....                          | 6  |
| 06. 01. 03 | Senyalització i seguretat .....                       | 7  |
| 06. 02.    | Accés costat Sant Cugat .....                         | 7  |
| 06. 02. 01 | Traçat .....  | 7  |
| 06. 02. 02 | Protecció d'instal·lacions existents.....             | 7  |
| 06. 02. 01 | Secció tipus i paviment.....                          | 7  |
| 06. 02. 02 | Drenatge .....  | 8  |
| 06. 03.    | Estructura.....                                       | 8  |
| 06. 03. 01 | Aspectes geomètrics .....                             | 8  |
| 06. 03. 02 | Aspectes estructurals principals.....                 | 8  |
| 06. 03. 03 | Aspectes arquitectònics .....                         | 9  |
| 06. 04.    | Accés costat Can Sant Joan.....                       | 10 |
| 06. 04. 01 | Traçat i connexions amb la xarxa existent.....        | 10 |
| 06. 04. 02 | Drenatge .....  | 10 |
| 06. 04. 03 | Condicionants del dimensionament .....                | 10 |
| 07.        | Justificació de la solució .....                      | 10 |
| 07. 01.    | Context i condicionants de partida .....              | 10 |
| 07. 02.    | Materials i manteniment.....                          | 11 |
| 07. 03.    | Integració geomètrica i urbanística .....             | 11 |
| 07. 04.    | Drenatge i sostenibilitat .....                       | 11 |

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 07. 05. | Il·luminació.....                                      | 11 |
| 07. 06. | Ajustos durant el projecte.....                        | 12 |
| 08.     | Topografia .....                                       | 12 |
| 09.     | Geotècnia.....   | 12 |
| 10.     | Mètodes de càlcul .....                                | 13 |
| 11.     | Serveis existents i serveis afectats .....             | 13 |
| 12.     | Disponibilitat del terreny ocupacions temporals .....  | 13 |
| 13.     | Autoritzacions i concessions .....                     | 14 |
| 14.     | Control de qualitat .....                              | 14 |
| 15.     | Seguretat i salut .....                                | 14 |
| 16.     | Aspectes ambientals .....                              | 14 |
| 16. 01. | Eficiència Energètica .....                            | 14 |
| 16. 02. | Petjada de Carboni i Materials .....                   | 14 |
| 16. 03. | Infraestructura Verda i Biodiversitat .....            | 14 |
| 16. 04. | Integració Paisatgística .....                         | 14 |
| 17.     | Pla d'obra i termini d'execució .....                  | 14 |
| 17. 01. | Aspectes relatius al muntatge de l'estructura.....     | 14 |
| 18.     | Termini de garantia .....                              | 15 |
| 19.     | Justificació de preus.....                             | 15 |
| 20.     | Partides alçades.....                                  | 16 |
| 21.     | Revisió de preus .....                                 | 16 |
| 22.     | Pressupost .....                                       | 16 |
| 23.     | Pressupost per al coneixement de l'Administració ..... | 16 |
| 24.     | Classificació del contractista .....                   | 16 |
| 25.     | Declaració d'obra completa .....                       | 17 |
| 26.     | Documents de què consta aquest projecte .....          | 17 |
| 27.     | Equip redactor del projecte .....                      | 18 |



## 01. Agents i dades generals del projecte

L'administració que encarrega el present projecte executiu és l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB). El projecte ha estat redactat d'acord amb els criteris indicats pels tècnics de l'AMB.

|    |  |   |
|----|--|---|
| 1  | Títol Projecte / Núm. Expedient.<br><b>Passera de bicicletes i vianants a Can Sant Joan, a Sant Cugat del Vallès/ Exp. 902644/22</b> |   |
| 2  | Autor/s del Projecte   | Nilo Lletjós Masó<br>Raul Menduïña Montero  |
| 3  | Autor Estudi Seguretat i Salut   | Nilo Lletjós Masó   |
| 4  | Administració que ha encarregat el treball   | AMB   |
| 5  | Departament / Entitat receptora de l'obra  | Direcció de Serveis de l'Espai Públic   |
| 6  | Tipus d'actuació   | Obra Civil: Obra nova   |
| 8  | Emplaçament actuació   | Avinguda de la Clota, 82, Sant Cugat del Vallès   |
| 11 | Pressupost d'Execució per Contracta, IVA inclòs  | 4.651.549,83 €  |
| 12 | Termini d'execució de l'obra   | 9 mesos   |
| 13 | Classificació del Contractista   | Grup B) Ponts, viaductes i grans estructures ,Subgrup 4. Metàl·lics, Categoria 4<br>Grup G) Vias i pistes, Subgrup 3. Amb ferms de formigó hidràulic, Categoria 3 |
| 14 | Període redacció Projecte  | 04/25, 05/25  |

## 02. Antecedents, àmbit d'actuació i situació prèvia

L'AMB treballa amb els municipis metropolitans per impulsar en el curt i mitjà termini l'execució de diversos trams de la xarxa BiciVía, ja contemplats en el PMMU, així com d'altres de complementaris.

L'objectiu és crear espai segurs per a aquest mitjà de transport, tant en l'àmbit urbà, com interurbà. L'actuació de referència forma part de la xarxa secundària de la BiciVía i és un dels itineraris accessibles per a vianants i bicicletes previstos per l'Ajuntament de Sant Cugat, que pretén facilitar el trànsit de persones que es desplacen a peu i en bicicleta per arribar a la zona nord de la població, a l'àrea d'activitat econòmica (PAES), abans separada per l'autopista AP-7, i ara integrada amb la consolidació de noves urbanitzacions, com és el cas del barri de Volpelleres.

El desembre de 2017 s'aprova el "Projecte per a la creació dels itineraris accessibles per a vianants i bicicletes entre el barri de Volpelleres i la zona nord de Sant Cugat". Licitades les obres, se sol·licita l'autorització per realitzar les obres a la Direcció General de Carreteres, degut a que part del traçat de l'itinerari transcorre per un pont existent que creua l'autopista AP-7 i la B-30 i, per tant, es troba en la zona d'afecció d'ambdues carreteres. Els Serveis Territorials de la Direcció General de Carreteres varen condicionar l'autorització a la no execució del carril bici en el ramal d'entrada des de la B-30, costat Avinguda de la Generalitat, per ser un creuament al mateix nivell. Es va determinar que aquest pas s'havia de fer a diferent nivell, fet que suposava un increment desmesurat de l'obra, que va portar a descartar l'actuació, tal i com s'havia plantejat inicialment.

El gener de 2021 es redacta un nou projecte bàsic que inclogui un itinerari accessible per vianants i bicicletes per connectar el barri de Volpelleres i la zona de Can Sant Joan amb una infraestructura sense passos a nivell, és a dir, un pont que salvi l'AP-7, la B-30 i els seus ramals amb un pas a diferent nivell. La tipologia estructural escollida per a la nova passera és la d'una gelosia metàl·lica de 180 metres de longitud, formada per 4 llums, separades per tres piles.

El 26 de febrer de 2021, l'Ajuntament de Sant Cugat sol·licita que la Direcció General de Carreteres informi sobre la nova solució projectada continguda en el Projecte Bàsic redactat. A partir d'aquest moment s'inicia una ronda de reunions amb els tècnics del MITMA, en les que participen els tècnics del Serveis d'Actuacions de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), ja que l'Ajuntament de Sant Cugat preveu adherir l'actuació al Pla de Sostenibilitat Ambiental que l'AMB promou. L'objectiu és aconseguir el preceptiu informe favorable a l'actuació, tal i com està prevista en el projecte bàsic, que s'obté l'informe favorable el 13 de setembre de 2021.

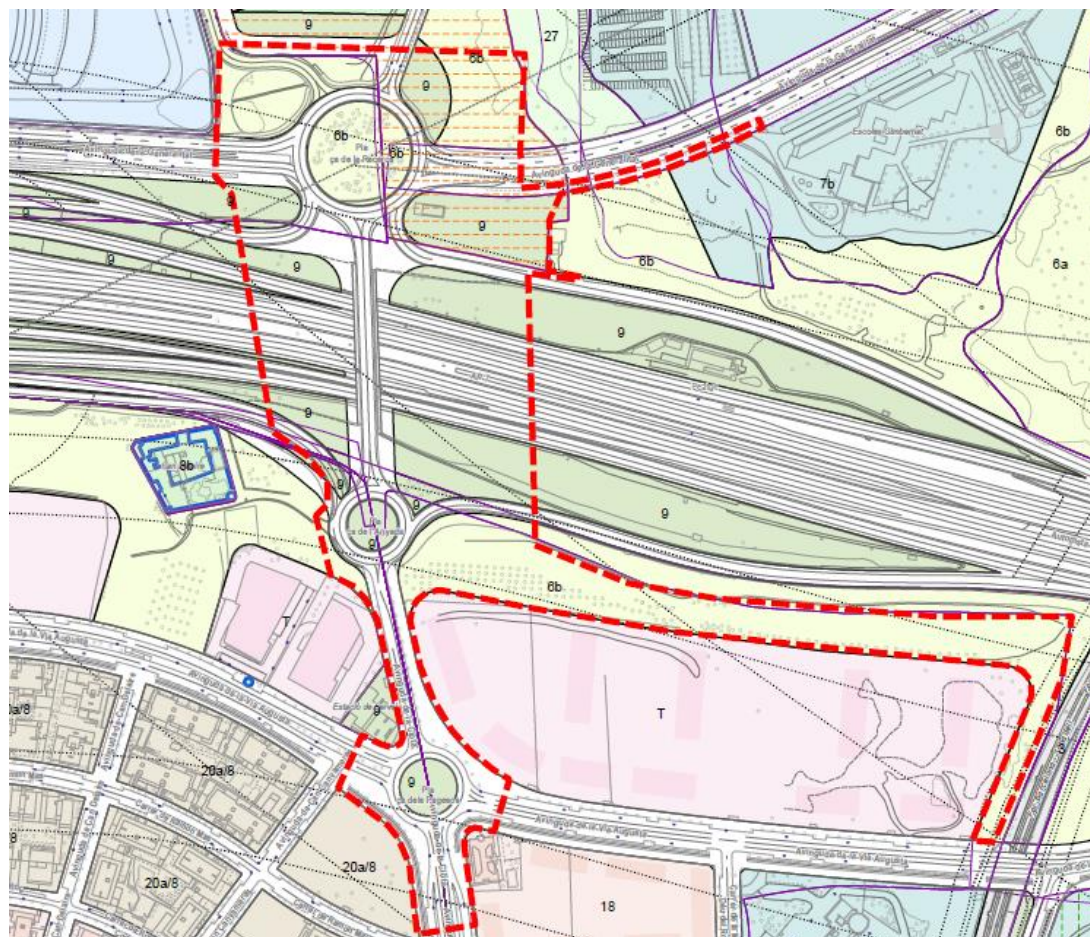
El 27 de juliol de 2021 la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Sant Cugat va acordar l'adhesió del municipi al Pla de Sostenibilitat Ambiental (PSA) de l'AMB.

Amb data d'octubre de 2024 s'adjudica a BSB Estructures d'Edificació i Ponts S.L (en endavant BSB) la redacció i posterior direcció d'obra del *Projecte de passera per a bicicletes i vianants a can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès*, arran de la licitació convocada a tal fi, segons resolució de la Gerència d'AMB del 3 d'abril de 2024.

## 03. Planejament

El planejament de l'actuació es desenvolupa dins del marc del Pla General Metropolità (PGM), aprovat el 14 de juliol de 1976, amb les modificacions posteriors de les Normes Urbanístiques. El traçat de la passera s'ha de definir tenint en compte la integració en una zona viària i una zona de protecció de sistemes, amb especial atenció a les claus urbanístiques que determinen la classificació de la zona, com ara la clau 19T/a (zona terciària), la clau 6b

(sistema de parcs i jardins urbans), la clau 9 (protecció de sistemes generals) i la clau 5 (xarxa viària). Aquesta orientació garanteix una correcta integració de l'actuació dins de l'entorn urbanístic i paisatgístic existent.



Imatge 1. Planejament vigent

A l'Annex 2. *Planejament*, es troba l'informe urbanístic previ proporcionat per AMB i que conclou que la proposta s'ajusta a les determinacions del planejament general i derivat, i que no es detecten impediments urbanístics per a la seva execució. No obstant això, es recomana verificar que la documentació tècnica incorpori els criteris d'integració amb l'entorn i el compliment dels paràmetres urbanístics relatius a retranqueigs, alineacions, i ocupació del sòl, entre d'altres.

El projecte dona compliment als punts que es defineixen al informe urbanístic.

## 04. Objecte del projecte

L'objecte d'aquest document és definir i desenvolupar, a nivell de projecte bàsic, les actuacions necessàries per a la construcció de la passera de bicicletes i vianants a Can Sant Joan, al municipi de Sant Cugat del Vallès. El projecte ha de respondre als condicionants tècnics, normatius, urbanístics i ambientals, garantint un itinerari segur, accessible i amb el mínim impacte sobre les infraestructures existents.

En fase de concurs es feien el següents requeriments sobre els que el projecte havia de donar resposta:

- Definir un itinerari accessible amb pendents inferiors al 5% i sense creuaments a nivell amb les infraestructures existents.
- Esdevindrà un pas segur per a vianants i ciclistes, tenint en compte que, com a usuaris, es preveu la participació d'infants d'escoles i instituts, alumnes universitaris, així com treballadors i usuaris dels grans centres d'ocupació de l'àmbit.
- Disposar d'un carril bici amb una amplada mínima de 3,00 metres i d'un itinerari per a vianants amb una amplada mínima de 2,00 metres.
- Assegurar que, en la secció del pont, es respecti una amplada mínima de 2,2 metres per a bicicletes i de 1,8 metres per a vianants.
- Preveure que la construcció tingui la mínima afecció possible a les infraestructures existents.
- Respectar íntegrament els supòsits de disseny i construcció que han portat a l'obtenció de l'informe favorable de la Direcció General de Carreteres.
- Integrar l'enllumenat dins de l'itinerari accessible.
- Realitzar cunetes al llarg de tota la via per al drenatge.
- Desenvolupar un projecte específic d'enjardinament i tractament de l'espai públic per al condicionament ambiental i el tractament paisatgístic.
- Complir amb les recomanacions dels diferents manuals de l'AMB i amb els criteris consensuats amb els tècnics municipals pel que fa a la senyalització de l'itinerari.
- Atendre les normes i recomanacions vigents publicades pel MITMA, així com les indicacions dels tècnics de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya, durant la senyalització en la fase d'obres.
- Seguir les directrius de la IT 730.02.A "Guia per a la redacció de projectes d'obra civil i espais verds" de la Direcció de Serveis de l'Espai Públic de l'AMB.
- Donar compliment al Protocol de Sostenibilitat de l'AMB.
- Redactar el projecte seguint la metodologia BIM establerta a la Guia de Requisits BIM de l'AMB.

El projecte executiu haurà de definir amb claredat i precisió, com a mínim, els següents aspectes:

- Establir els treballs previs de demolicions i desmuntatge.
- Planificar la implantació d'obra i la previsió de zones d'abassegament i muntatge d'elements estructurals.
- Organitzar els desviaments de trànsit i itineraris alternatius.
- Dissenyar el traçat i les seccions tipus.
- Proposar una campanya geotècnica de prospeccions i assaigs a encarregar per part de l'AMB.
- Elaborar l'estudi geotèctic i justificar els paràmetres a tenir en compte en el disseny i càlcul de les fonamentacions, basant-se en la informació obtinguda en la campanya geotècnica.
- Realitzar el disseny i càlcul de la passera, dels seus suports i fonamentacions segons la normativa vigent.
- Definir els moviments de terres necessaris.
- Preveure els fermes i paviments corresponents.
- Establir el drenatge de l'itinerari.
- Integrar l'enllumenat dins del projecte global.



- Realitzar una anàlisi de les consideracions ambientals i de sostenibilitat.
- Dissenyar la integració paisatgística i el tractament de l'espai públic.
- Definir acuradament el procediment constructiu i les fases d'obra.
- Preveure la reposició dels serveis afectats i de l'equipament de les carreteres que quedin afectats.
- Elaborar l'estudi de gestió de residus.
- Redactar l'estudi de seguretat i salut.
- Realitzar els plànols corresponents.
- Incorporar el plec de condicions tècniques.
- Establir el pressupost global de l'actuació.

La proposta que es formula en el present Projecte Bàsic s'encamina en el sentit de trobar solucions que posteriorment, en la fase de projecte executiu, permetrà complir tots aquests requisits, tot i que alguns queden fora de l'abast d'un projecte bàsic. La proposta que es presenta en aquest document és una derivada de la solució formulada en el procés de licitació, adaptada a la dimensió d'ample útil finalment requerit, a la distribució de piles proposada al MITMA i a la inserció d'un sistema d'enllumenat situat en un plànol superior, eliminant el sistema previst a la proposta de concurs, allotjat a nivell de barana amb tira LED

A continuació es recullen els condicionants i directrius que, fruit de les reunions prèvies amb AMB han dut a presentar la proposat objecte d'aquest Projecte Bàsic:

- Estructura en artesa composta per dues gelosies de cantell variables, i un tauler de forjat col·laborant.
- Gelosies confeccionades amb perfils armats amb xapes soldades, de secció rectangular i en acer de resistència millorada a la corrosió (CORTEN)
- Ample útil de tauler de 4,5 m
- Planta corba de l'itinerari al seu pas per l'estructura.
- Enllumenat situat a uns 3,3 m d'altura
- La superfície de gelosies situada per sobre de la rasant van tancades amb malla d'acer inoxidable X-Tend.
- S'ha acceptat la proposta de distribució de vànols i piles formulada al MITMA.

## 05. Estat actual

Actualment no existeix un vial destinat als vianants i ciclistes per a creuar la B-30 i AP-7. A continuació es mostren unes poques fotografies representatives de l'estat actual a l'àmbit de l'obra. Pel recull complet del reportatge fotogràfic es pot consultar l'Annex 1. Antecedents, àmbit d'actuació i situació prèvia, adjunt al present document.



*Imatge 2. Ortofotografia en estat actual*



*Imatge 3. Fotografies de l'estat actual*

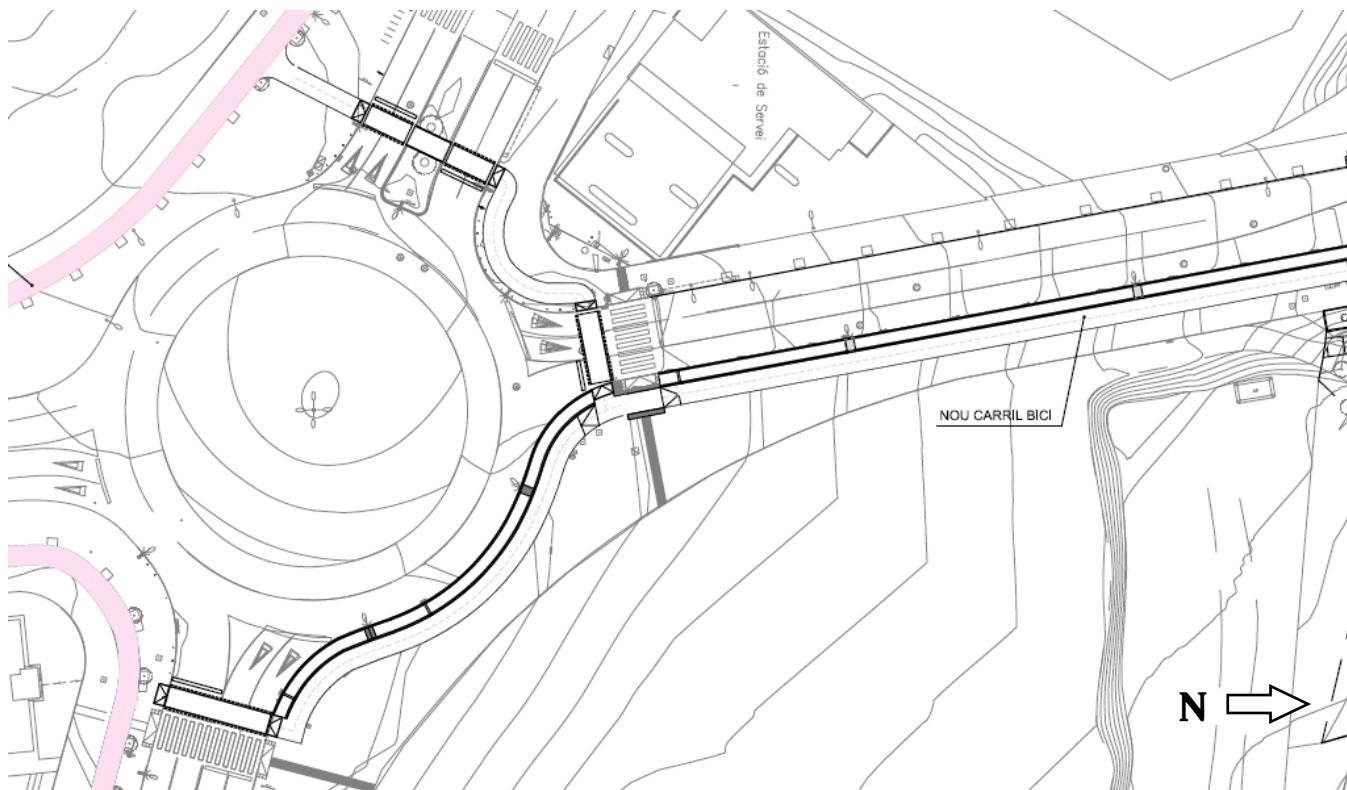


## 06. Descripció de la solució adoptada

En aquesta secció es descriu la proposta que respon als requisits de disseny.

Es divideix l'actuació en 5 parts diferenciades:

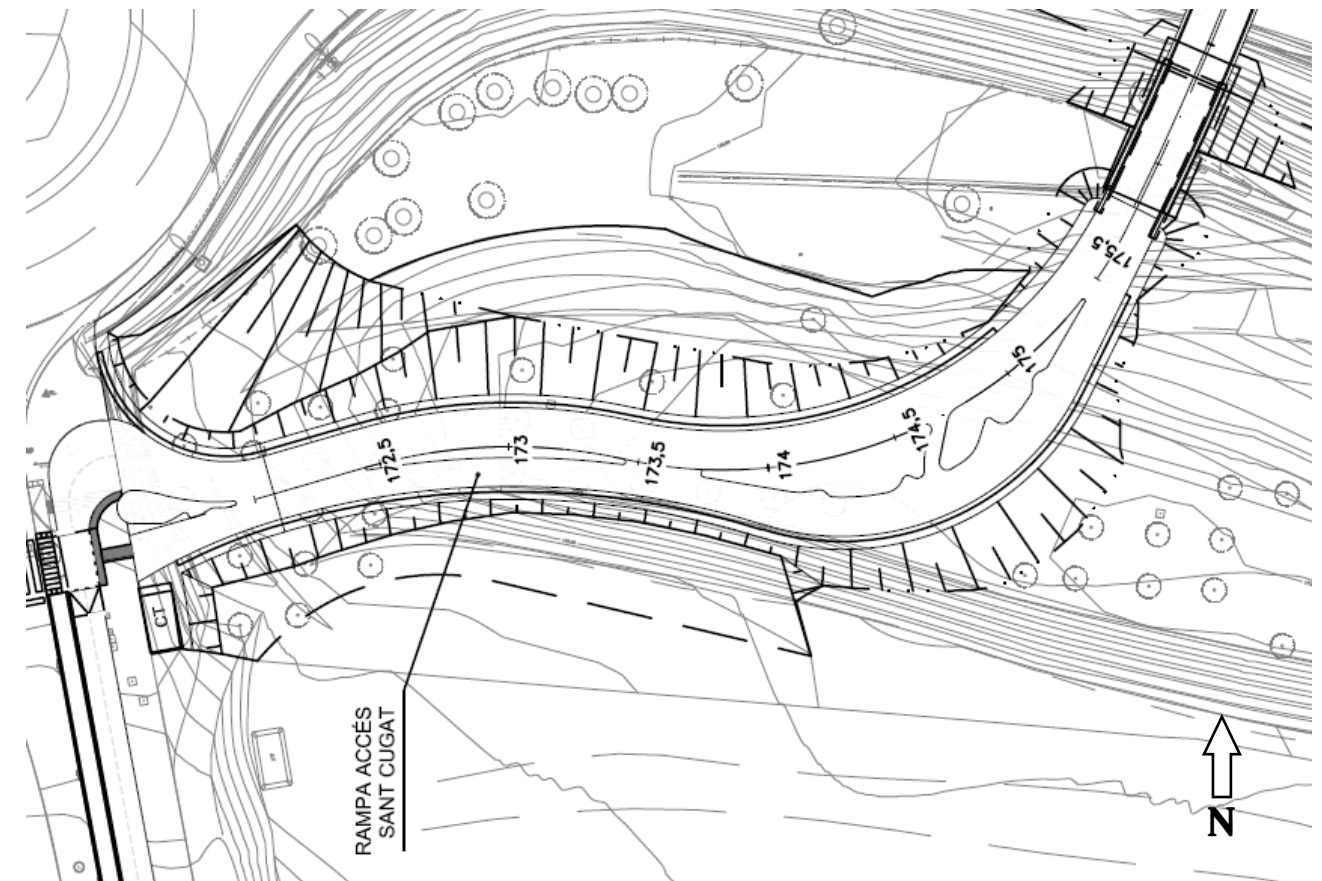
- Carril bici costat Sant Cugat: Es tracta de la zona ja urbanitzada (avinguda de la Clota) que no disposa de carril bici i on s'incorpora un nou carril bici bidireccional per connectar amb la xarxa ciclable existent. El tram discorre entre les cruïlles de l'avinguda de la Clota i l'avinguda de la Via Augusta fins un punt proper a la Plaça de l'Anyada, incloent el pas davant de la benzinera de la plaça dels Pagesos:



Imatge 4. Planta projectada per al carril bici costat sant Cugat

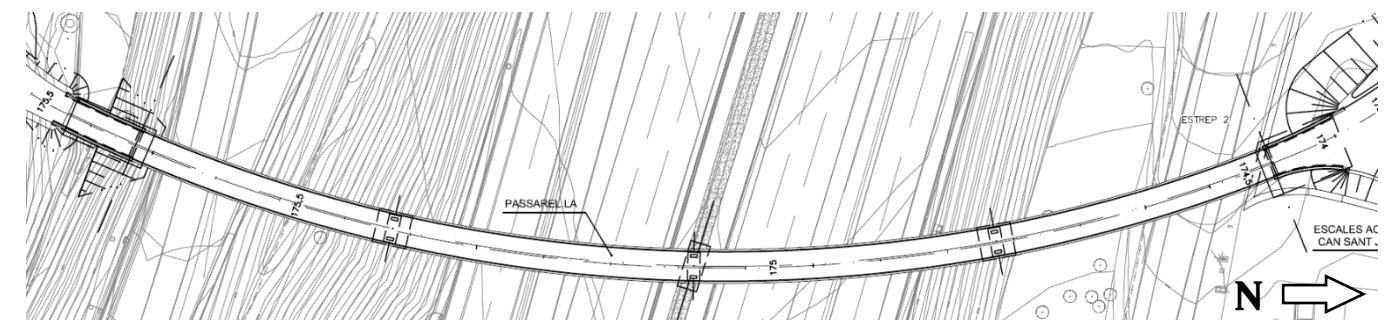
Es totalitzen un total de 220 m de nou carril bici.

- Accés costat Sant Cugat: Aquesta zona és la transició per la connexió des de l'avinguda de la Clota amb la pròpia passarel·la sobre AP7, i és un tram de nova traça, on es guanya cota per poder creuar per sobre dels accessos de la B-30. És una zona de nova urbanització, amb una longitud total de 86 m



Imatge 5. Planta del tram d'accés costat Sant Cugat

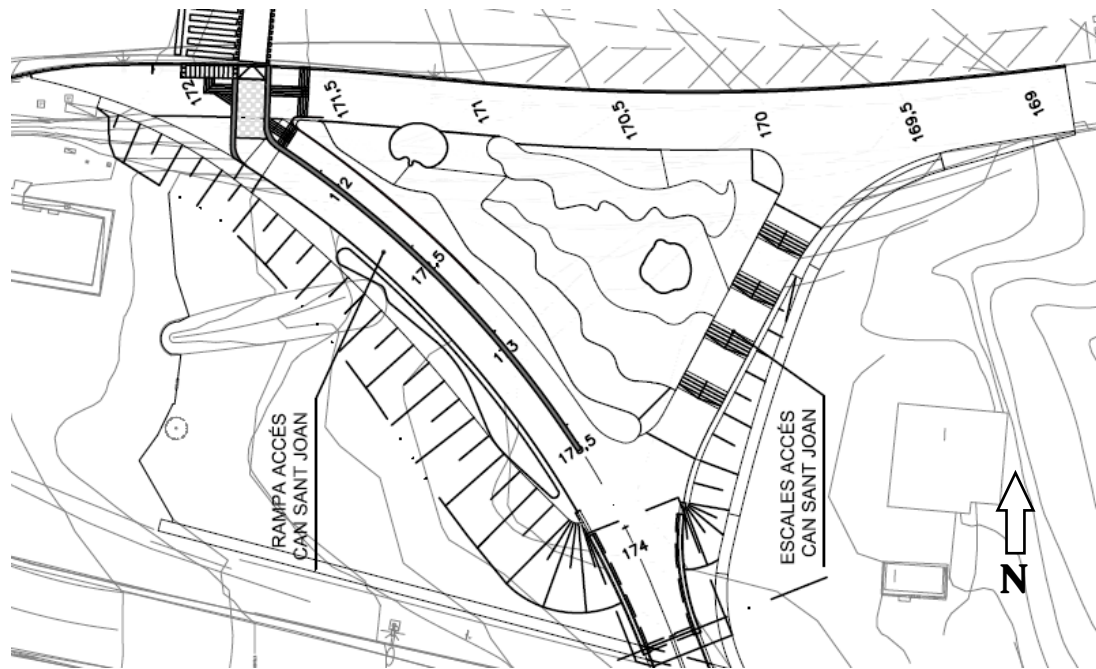
- Passarel·la: L'estructura que salvarà la infraestructura viària creua els accessos de la B-30, la pròpia B-30 i l'AP-7, amb una longitud total de 193 m.



Imatge 6. Planta del tram d'estructura sobre B/30 i AP7

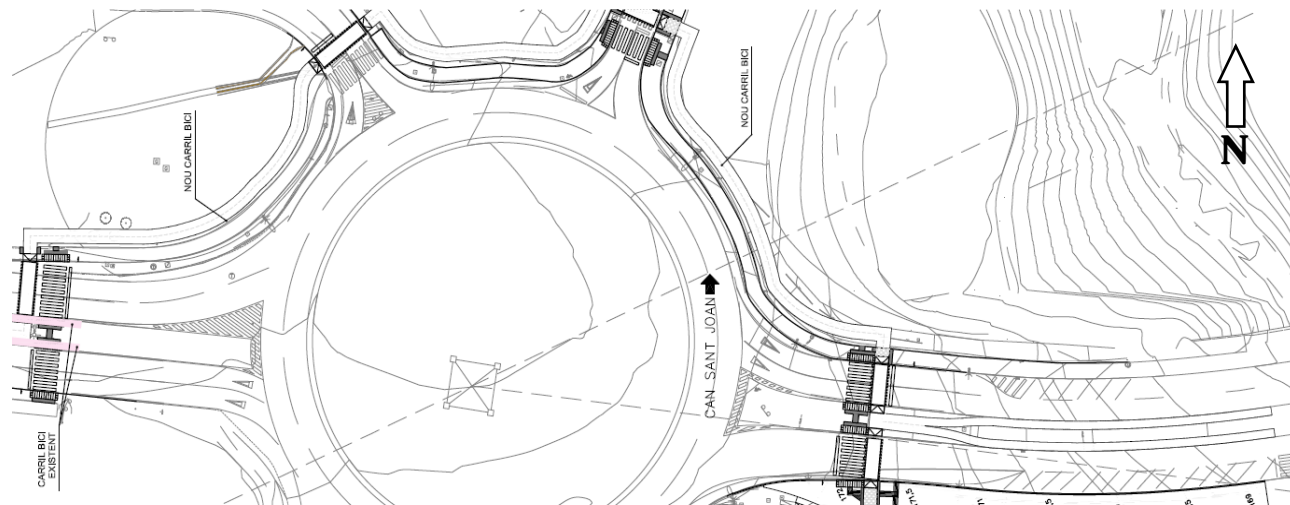
- Accés costat Can Sant Joan: Zona anàloga al accés costat Sant Cugat però a l'altre costat de l'estructura projectada. Ocupa un total de 170 m, i compren rampa i escales de connexió amb l'avinguda de la Generalitat:





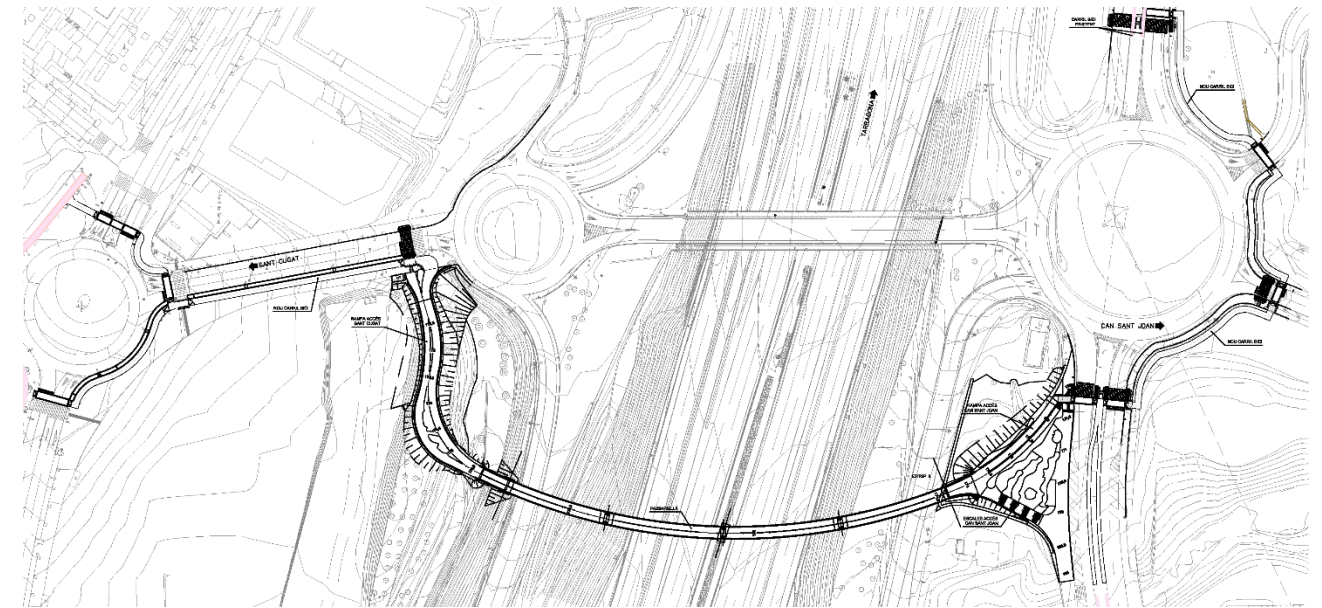
Imatge 7. Planta del tram d'accés costat Can Sant Joan

- Carril bici costat Can Sant Joan: Construcció d'un carril bici en zona ja urbanitzada, integrat amb l'entorn, que enllaça la passarel·la amb la xarxa ciclable de Can Sant Joan, connectant amb l'Avinguda de la Generalitat, rodejant la plaça de la Recerca, realitzant un total de 315 metres de nou carril bici:

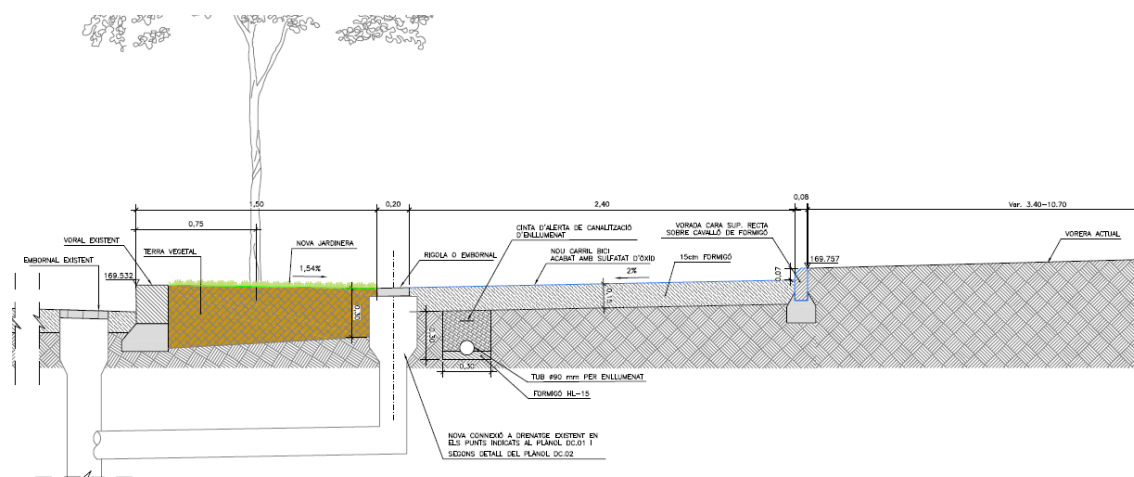


Imatge 8. Planta projectada per al carril bici costat Can Sant Joan

A continuació s'inclou una imatge de la planta completa del conjunt de trams:







Imatge 10. Secció tipus tram carril bici costat Sant Cugat

El paviment del carril bici serà de 15 cm de formigó amb un mallazo d'acer corrugar 150x150x8 i acabat superficial amb pols de quars per donar-li el color. Es realitzaran talls cada 4 metres

### 06. 01. 03 Senyalització i seguretat

Per adaptar els creuaments de calçada cal adaptar 3 creuaments nous per a bicicletes als carrers Avinguda de la Clota i Via Augusta. Els creuaments amb les zones de vianants es senyalitzaran amb paviment podotàtil de botonadura i amb pintura.

Per l'entroncament final amb l'accés costat Sant Cugat es considera el desplaçament el pas de vianants existent, per tal de conduir al caminant de forma directa cap al tram destinat a vianants.

## 06. 02. Accés costat Sant Cugat

### 06. 02. 01 Traçat

Des del tram final d'Avinguda de la Clota fins a l'inici de l'estructura cal realitzar una rampa per assolir la cota necessària per disposar de gàlib suficient a l'accés cap a la B-30. Es limita el pendent d'aquesta rampa al 5%.

### 06. 02. 02 Protecció d'instal·lacions existents

A més, adjacent al nou traçat existeix dues canalitzacions amb les que cal tenir especial cura, que són un oleoducte i un gaseoducte propietat de Exolum i Enagas respectivament. Existeix també una ET a l'inici de la nova urbanització que no apareixia en els plànols del Projecte Bàsic precedent, promogut per l'Ajuntament de Sant Cugat. A la vegada no es planteja expropiar propietats que no siguin de domini públic.



Imatge 11. Ortofotografia amb superposició dels límits cadastrals



Imatge 12. ET existent

Amb aquests condicionants cal executar un accés cap a la passarel·la amb certa excavació en trinxera per tal d'evitar retirar masses terres de sobre de les canalitzacions, i per tant no deixar-les desprotegides. Per tal d'executar aquest nou vial cal realitzar la tala de diversos arbres, tal i com s'especifica a l'Annex 14. Plantacions.

### 06. 02. 01 Secció tipus i paviment

El traçat per a vianants i la via ciclista es diferencia amb parterres, on no es disposa de parterres es disposa una banda de paviment podotàtil de botonadura de 40cm d'amplada.

El drenatge es resol amb una rasa drenant a cada banda del nou paviment. Sobre aquesta rasa es disposarà també en certes zones de murets de gabions, aprofitant la naturalesa drenant d'aquests elements. A més, alguns trams d'aquests gabions serviran tant de contenció de terres com de zones per seure-hi.

El paviment és realitzarà amb una primera capa de morter de preparació de base sobre la qual s'apliquen successives capes de pintura configurant un paviment impermeable i amb prestacions de rugositat compatible amb normativa. Les primeres capes d'aquest paviment continuu son a base de resina epoxi mentre que la capa final està constituïda per un poliuretà alifàtic. El color s'incorpora a cadascuna de les capes diferenciant en colors la zona destinada a bicicletes de la dels vianants. D'aquesta manera es dona coherència amb l'estructura sobre l'AP-7.

### 06. 02. 02 Drenatge

El drenatge del tram es planteja recollint les aigües d'escorrentiu en els laterals de l'itinerari, que aboquen en rases omplertes de grava amb un tub inferior, que es connectarà a la xarxa de clavegueram de l'avinguda de la Clota. En aquets tram, atesa l'existència de les instal·lacions de gas, la naturalesa expansiva de les argiles superiors, i el relativament curta longitud del tram, no es plantegen sistemes d'infiltració al terreny.

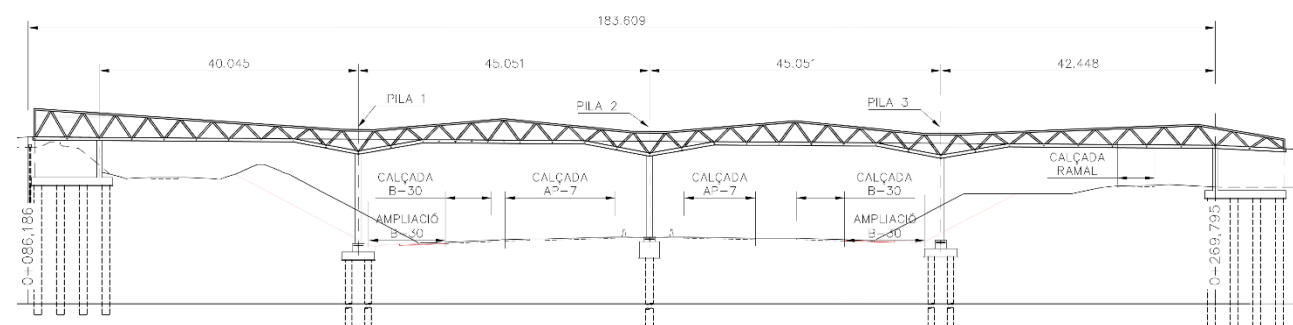
## 06. 03. Estructura

### 06. 03. 01 Aspectes geomètrics

La solució estructural proposada consisteix en un tauler continu de planta corba amb un radi de 220 metres, sostingut per dues gelosies metàl·liques de gran cantell, amb una altura variable entre 1,50 i 3,45 metres respecte al paviment. Aquestes gelosies, lleugerament inclinades, defineixen una estructura de 193 metres de longitud total.

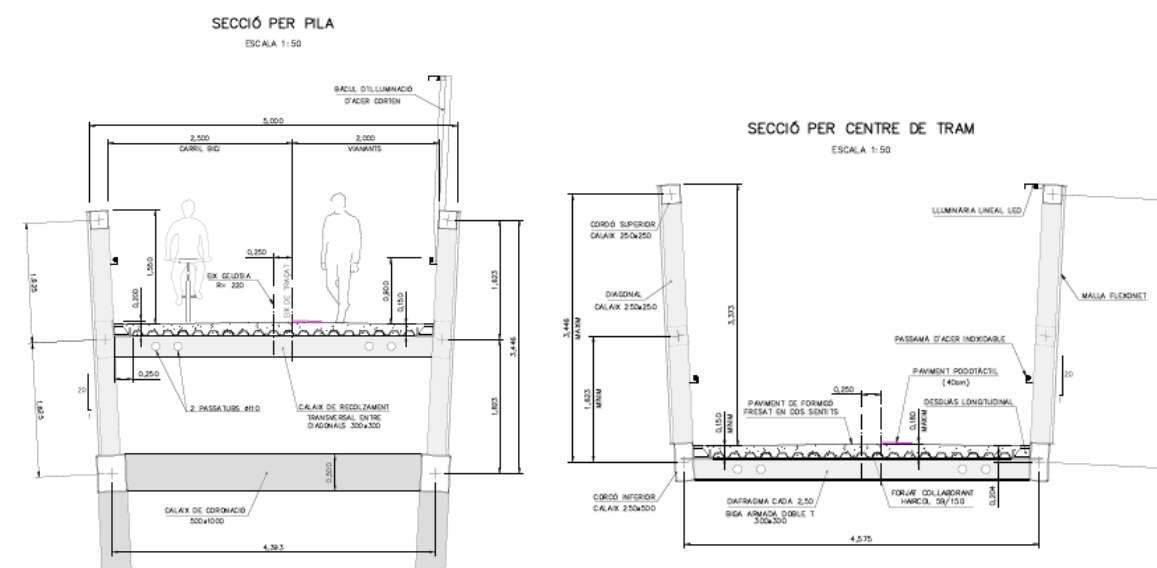
La passarel·la presenta una seqüència de llums de 10,00 + 40,00 + 2x45,00 + 42,40 + 10,60 metres. Aquesta configuració respon a un conjunt de quatre vànols principals sobre tres piles, més dos vànols de compensació encastats als estreps. Es tracta d'una estructura oberta en forma d'artesa, amb gelosies de cantell variable, amb una relació h/L que oscil·la entre 1/15 i 1/30. Aquesta variació permet una transició progressiva en alçada, d'acord a una lògica estructural i constructiva que optimitza el comportament resistent del conjunt. Alhora, aquesta configuració serveix de suport per a un sistema secundari d'enllumenat integrat a l'estructura.

Les barres de les gelosies són de secció tubular, formades per xapes d'acer soldades, amb unions rígides resoltes mitjançant nusos soldats. En tots els casos, s'utilitza acer d'alta resistència a la corrosió tipus Corten.

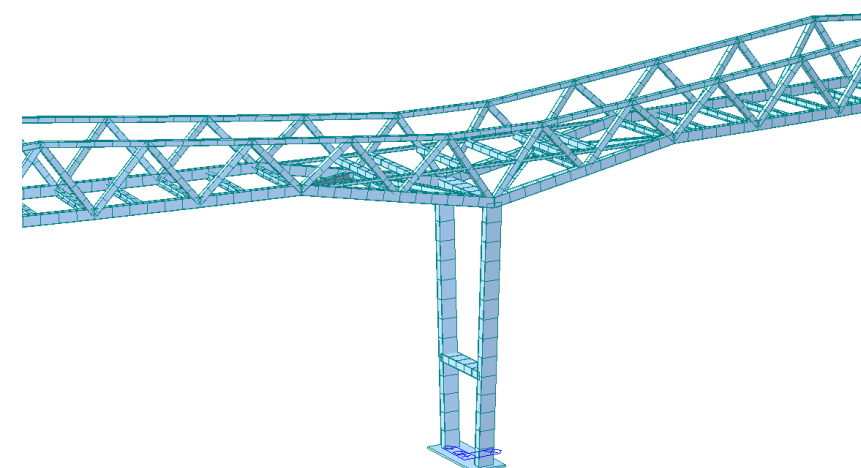


Imatge 13. Alçada general

La secció transversal del tauler presenta un ample lliure de 4,5 metres, distribuïts en 2,5 metres per al carril bici i 2 metres per al pas de vianants, que inclou una franja podotàctil de 40 centímetres. Aquesta distribució, limitada per l'ample lliure disponible, condiona el repartiment de l'ample destinat a vianants entre la franja podotàctil i la franja sense aquest relleu. El resultat d'aquesta distribució condiona la qualificació de l'itinerari, en aquest tram però en conseqüència a la globalitat de l'obra, com itinerari practicable.



Imatge 14. Seccions estructurals



Imatge 15. Imatge del model estructural de la pila

### 06. 03. 02 Aspectes estructurals principals

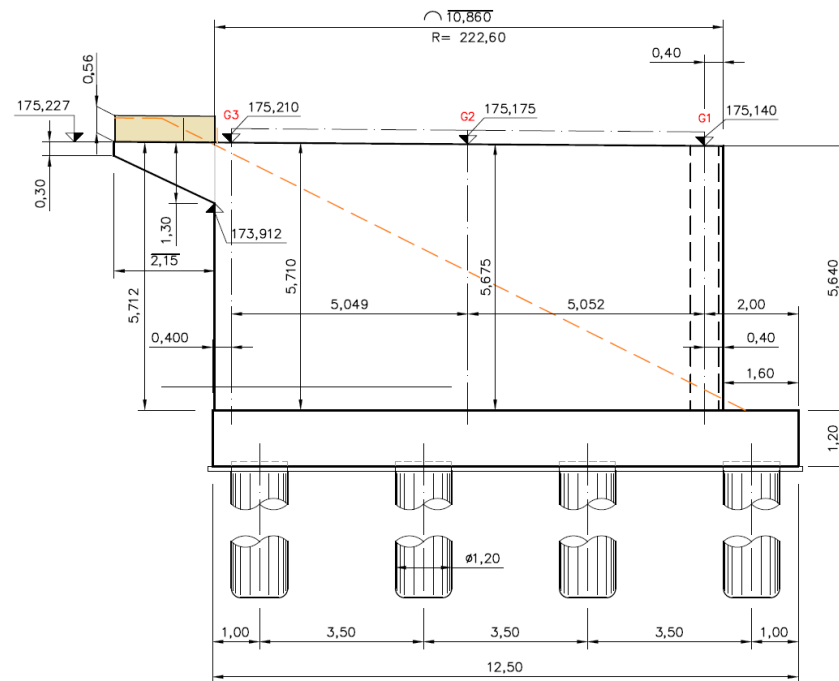
La proposta correspon a una estructura integral, sense juntes ni aparells de recolzament ni en piles ni en estreps. La rigidesa horitzontal s'aconsegueix gràcies al propi tauler i a la seva geometria en planta corba, que actua com un arc estructural.

El tauler està format per una llosa de formigó sobre forjat col·laborant, recolzada sobre bigues transversals cada 2,50 metres. En planta, el tauler es comporta com un arc encastat als estreps, amb una llum de 168 metres i una relació fletxa/llum de 1/10 (fletxa màxima  $f = 16,5$  metres). Aquesta llosa actua com a ànima d'una biga horitzontal, unint els cordons inferiors de les gelosies, que es comporten com les ales d'aquesta biga, amb un cantell total  $h = 4,8$  metres ( $h/L = 1/35$ ).

Els estreps, de formigó armat, estan dissenyats per formar vànols ocults de compensació del tauler, encastant les gelosies verticals i aportant la reacció necessària per tancar l'arc horitzontal del tauler.

Les piles són metàl·liques, formades per dos tubs inclinats que suporten cadascuna de les gelosies. Les fonamentacions es resolen mitjançant pilots de 100 i 120 centímetres de diàmetre.

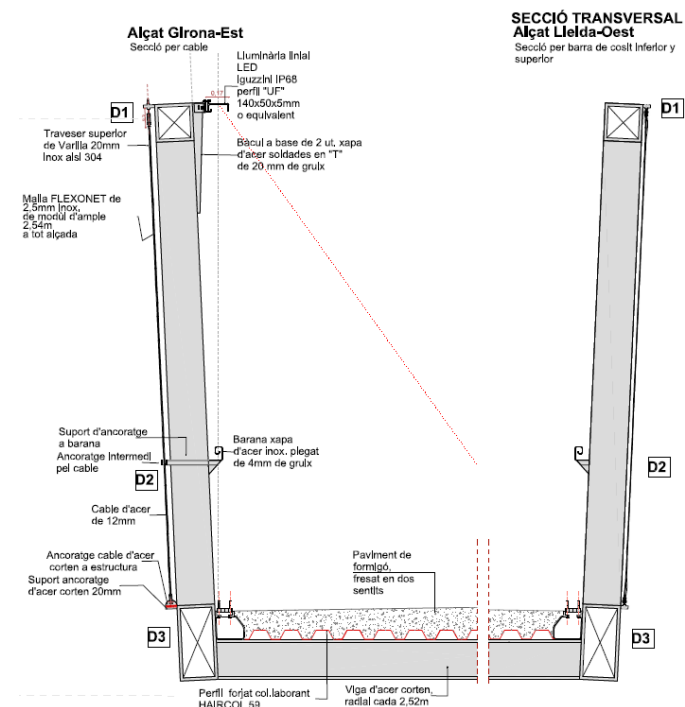




Imatge 16. Detall estrep 1

### 06. 03. 03 Aspectes arquitectònics

La solució proposada per al pont està dissenyada amb la integració de materials i sistemes que assegurin la robustesa estructural, l'estètica i la funcionalitat orientada al pas segur de bicicletes i vianants. En la secció presentada, es descriuen els elements principals que conformen la solució tècnica.



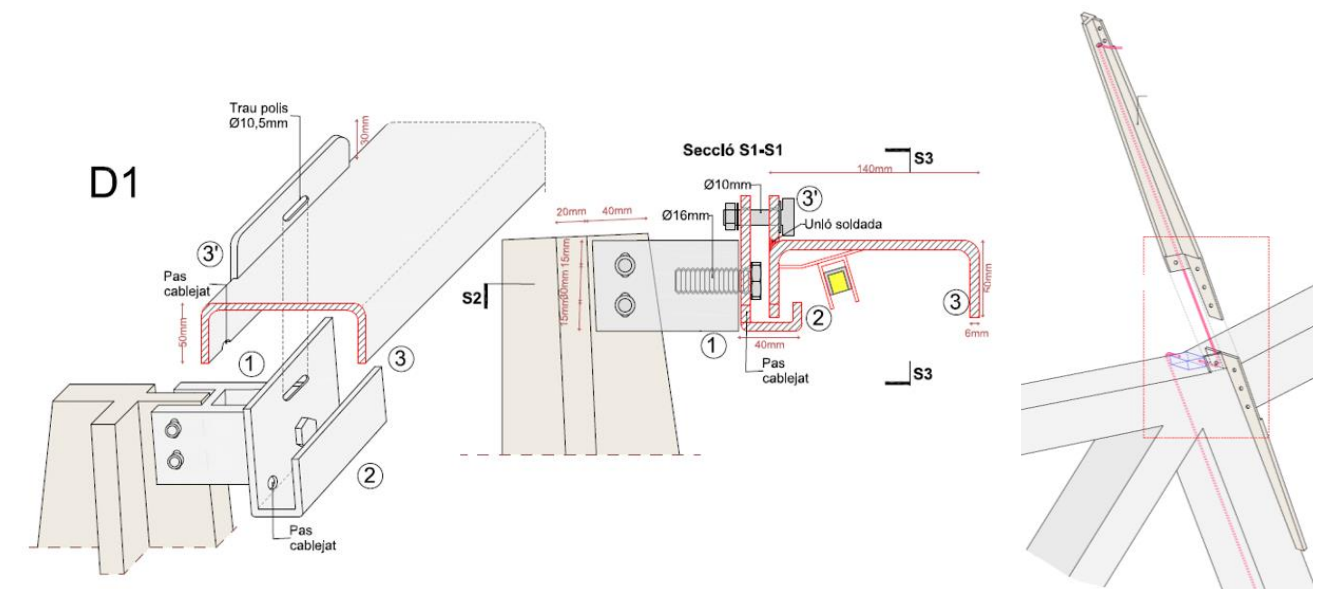
Imatge 17. Secció acabats

Els elements de passamà es preveuen amb xapa d'inox de 4 mm plegada, dissenyada per oferir una solució resistent amb un pes reduït. A més, es protegeixen les obertures amb una malla tensada tipus X-TEND o equivalent emmarcada, garantint la seguretat dels usuaris i mantenint la transparència visual de la passarel·la.



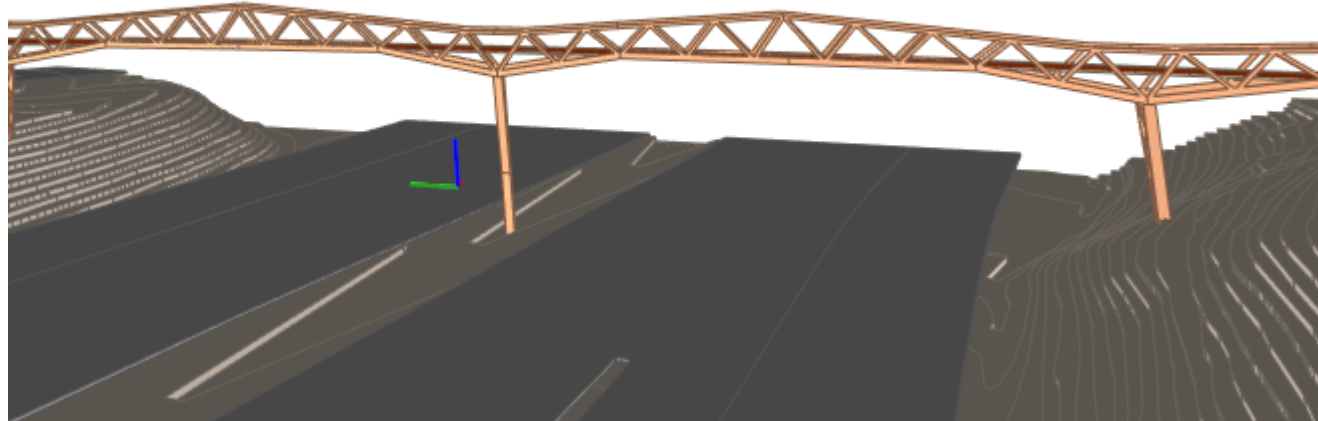
Imatge 18. Mostra de malla proposada

El sistema d'enllumenat s'implementa mitjançant suports inclinats dissenyats per allotjar LED lineals. Aquests suports utilitzen perfils U d'acer inoxidable per tal de diferenciar clarament el sistema estructural del pròpiament destinat a l'enllumenat. El perfil que allotja la lluminària és en forma de U (50x120x6 mm), que assoleix els requisits d'estructura de suport. La disposició dels suports permet una il·luminació uniforme sobre tota la longitud de la passarel·la.



Imatge 19. Detalls de la connexió del enllumenat

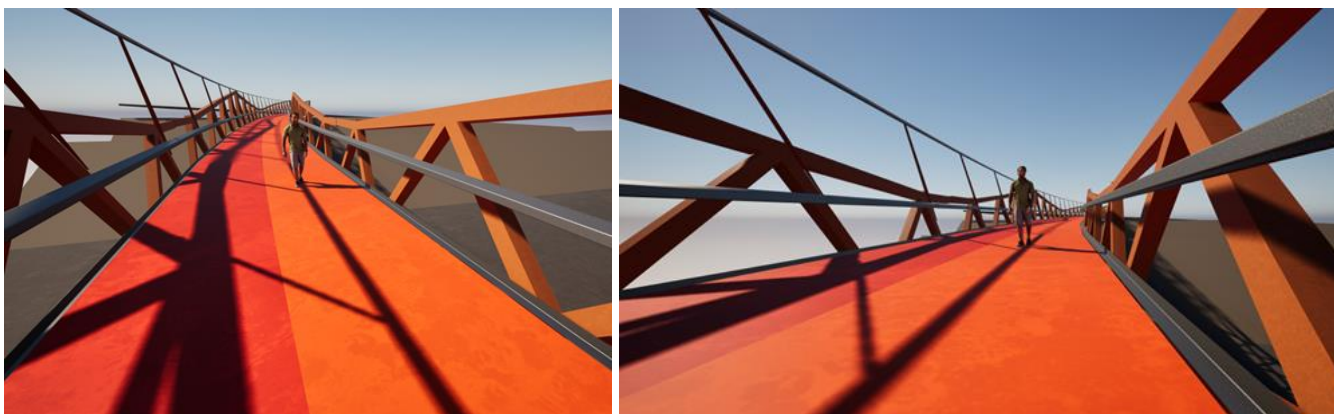




Imatge 20. Render de l'alçat de la passarel·la

D'altra banda, el drenatge es resoldrà mitjançant un sistema de bombeig lateral a banda i banda del paviment, amb recollida de l'aigua a les canaletes laterals. Aquestes canaletes conduiran tot l'escorrentiu cap als biòtops dimensionats a les zones de parterre situades a l'accés del costat de Can Sant Joan. No es preveu evacuar l'aigua directament sobre la infraestructura viària inferior, ja que es té constància que aquesta pràctica no és admesa pel MITMA.

Els acabats del pont inclouen un paviment impermeabilitzant de formigó pintat colorejat, amb certa diferenciació entre les àrees d'ús per a bicicletes i vianants.



Imatge 21. Renders de la proposta (colors a definir)

## 06. 04. Accés costat Can Sant Joan

### 06. 04. 01 Traçat i connexions amb la xarxa existent

Anàlogament a l'accés costat Sant Cugat (06. 02), es requereix d'un espai de connexió entre l'estructura i la zona urbanitzada. Per a realitzar aquest accés es disposa d'una rampa al 5%, però també es proposa un camí amb escales que condueix al costat Cerdanyola i enllaça amb l'avinguda de la Generalitat.

### 06. 04. 02 Drenatge

En aquest cas el drenatge de la zona recull les aigües que cauen sobre la plataforma i les que venen des de la passarel·la. Es proposa una sèrie de biòtops sota els parterres existents. Aquests biòtops drenaran amb un doble sistema. Observant els assaigs realitzats de permeabilitat i la naturalesa del subsol, es conclou que la capacitat d'infiltració és limitada. Per això, els fons dels pous de grava que componen els biòtops, es connecten a un sistema que evacui les aigües cap al barranc adjacent, com succeeix actualment. Es projecte una canalització de 800 cm de diàmetre per a les aigües d'escorrentiu de pluja que es recullen actualment al peu de la rotonda de la plaça de la Recerca, per conduir-les al barranc sota els nous terraplens.

### 06. 04. 03 Condicionants del dimensionament

L'acabat del paviment és realitzarà amb el sistema definit anteriorment, de dos colors per a diferenciar la zona destinada a bicicletes de la dels vianants. D'aquesta manera es dóna coherència amb l'estructura sobre l'AP-7.

Com a condicionant del traçat d'aquest tram, existeix una propietat adjacent a l'arribada de la passarel·la i una sèrie d'arbres que convé respectar. Per tal de respectar aquest condicionants es projecte un mur de peu dels terraplens, a base de gabions, limitant la traça de l'ocupació.



Imatge 22. Imatge dels condicionants de l'accés costat Can Sant Joan

## 07. Justificació de la solució

### 07. 01. Context i condicionants de partida

En aquest apartat es presenta la proposta tipològica que BSB formula per a l'execució de la passarel·la de bicicletes i vianants que contempla el present projecte.

El projecte bàsic promogut per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès (2021) preveia executar una estructura en gelosia tancada i traça recta que creuava sobre la B-30 i l'AP-7. En fase de licitació es va requerir una solució que mantingués la distribució de piles i la tipologia estructural definides en el plec de prescripcions.

BSB va presentar una proposta que complia aquests condicionants dotant a l'estructura de certa curvatura per tal de millorar la integració amb el nou vial. La proposta de concurs contemplava una gelosia oberta, a diferència del projecte bàsic executat per TECPLAN.

Posteriorment, es va proposar un lleuger desplaçament d'algunes piles per optimitzar costos sense alterar l'esquema general. La distribució final de vànols, que preveu els requeriments d'un eventual eixamplament futur de les dues calçades de la B-30, ha estat consensuada amb el MITMA.

D'altra banda, es va afegir com a nou condicionant la incorporació d'un sistema d'enllumenat situat en un plànol superior, eliminant l'enllumenat des del passamà que es proposava en fase de concurs.

La proposta definitiva és una evolució de la solució presentada al concurs, amb reducció de llums i adaptació per a suportar el nou enllumenat. Les directrius bàsiques són:

- Estructura en artesa composta per dues gelosies de cantell variables, i un tauler de forjat col·laborant.
- Gelosies confeccionades amb perfils armats amb xapes soldades, de secció rectangular i en acer de resistència millorada a la corrosió (CORTEN)
- Ample útil de tauler de 4,5 m
- Planta corba de l'itinerari al seu pas per l'estructura.
- Enllumenat situat a uns 3,5 m d'altura
- La superfície de gelosies situada per sobre de la rasant van tancades amb malla d'acer inoxidable X-Tend.
- S'ha modificat la distribució de vànols i piles tal i com es va presentar al MITMA en data de 4 de desembre passat i es va aprovar en data 27 de gener de 2025 mitjançant correu electrònic

Aquesta solució garanteix el compliment dels condicionants de licitació, optimitza la inversió respecte als preus actuals de l'acer i facilita la integració d'un sistema d'enllumenat d'acord amb els requisits municipals.

## 07. 02. Materials i manteniment

El material escollit per a l'execució d'aquesta estructura ha estat l'acer tipus CORTEN, ja que és resistent a la corrosió de manera natural. Això evita la necessitat d'aplicar cap tractament de protecció addicional, com ara pintures anticorrosives, que serien necessàries en altres tipus d'acer. Aquesta elecció permet reduir al mínim les tasques de manteniment, especialment el repintat, que resultaria complex i costós per la seva ubicació sobre una via tan transitada com l'AP-7.

Addicionalment es proposa la impermeabilització del tauler mitjançant un acabat amb paviment de morter impermeabilitzant, amb acabat de dos colors per a diferenciar les zones de vianants i ciclistes.

La franja de paviment podotàtil es proposa que s'executi amb senyalització amb resines, de manera que no s'apliqui un sobrepès a l'estructura.

## 07. 03. Integració geomètrica i urbanística

La solució adoptada planteja una passarel·la amb traça lleugerament corbada en planta per tal de millorar la integració de la infraestructura amb el traçat urbà existent i amb la disposició dels accessos des de Sant Cugat i Can Sant Joan.

Aquesta curvatura permet generar una transició més natural i fluida entre els recorreguts de vianants i ciclistes, evitant girs forçats o desviaments pronunciats que podrien afectar la seguretat o la comoditat del recorregut. Així mateix, es redueix l'impacte visual de la infraestructura i s'adapta millor al paisatge urbà.

Aquesta decisió geomètrica respon també a condicionants d'encaix amb les cotes existents, de manera que es garanteixen els gàlils necessaris sobre les infraestructures viàries (accessos B-30 i calçades AP-7) tot respectant les rasants d'accés des dels carrers perimetrals.

## 07. 04. Drenatge i sostenibilitat

El sistema de drenatge ha estat dissenyat amb criteris de sostenibilitat i integració paisatgística.

Al accés costat Sant Cugat, especialment en zones en rampa o amb diferències de cota, es planteja la construcció de rases drenants laterals que canalitzin les aigües pluvials de forma eficient, minimitzant les aportacions al sistema de clavegueram i afavorint la infiltració natural.

En determinats punts, sobre aquestes rases es col·loquen murets de gabions que, a banda de complir funció drenant, actuen com a elements de contenció de terres i com a bancs de descans per als usuaris.

El desguàs de la passarel·la es canalitza cap a biòtops vegetals ubicats estratègicament als parterres de l'accés costat Can Sant Joan. Aquests espais actuen com a zones verdes de laminació i filtració, afavorint la biodiversitat i el retorn de part de l'escorrentia al subsòl.

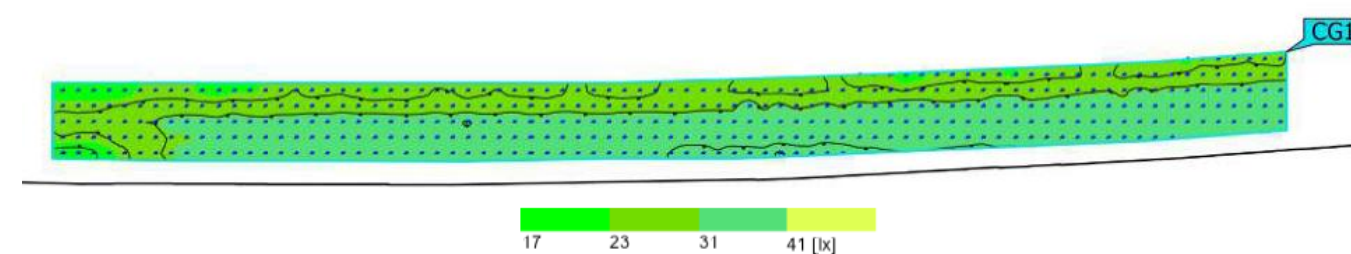
Aquesta solució evita, a més, l'abocament directe d'aigües sobre la infraestructura viària inferior, mesura coherent amb les recomanacions del MITMA i amb els criteris ambientals del projecte.

## 07. 05. Il·luminació

La solució d'enllumenat proposada per a la passarel·la i els accessos combina l'eficiència energètica amb la integració urbana i la facilitat de manteniment. Partint de la voluntat d'aconseguir nivells d'il·luminació adequats tant per a vianants com per a ciclistes, hem seleccionat lluminàries LED d'alta eficiència que assegurin una distribució homogènia de la llum al llarg de tot el recorregut, amb uniformitats que minimitzen zones d'ombra i garanteixen una experiència visual còmoda i segura durant la nit.

Per reduir la contaminació lumínica, s'han triat productes amb òptiques dirigides, que eviten dispersar llum cap a l'hemisferi superior. Aquest enfocament, complementat amb un estudi lumínic detallat (Annex 12. Enllumenat), permet complir tant la normativa de protecció del medi nocturn (Decret 190/2015 i Llei 6/2001) com els estàndards CIE de confort visual.

L'estudi lumínic realitzat dona els següents resultats:





| Propiedades  | $\bar{E}$ | $E_{\min}$ | $E_{\max}$ | $U_o (g_1)$ | $g_2$ | Índice |
|--|-----------|------------|------------|-------------|-------|--------|
| Superficie de cálculo 4_passera horitzontal<br>Iluminancia perpendicular<br>Altura: 13.248 m | 29.9 lx   | 17.6 lx    | 37.9 lx    | 0.59        | 0.46  | CG1    |

Imatge 23. Imatges extretes de l'estudi lumínic

Aquest sistema dota a la passarel·la dels paràmetres normatius exigits segons normativa ITC-EA-02:

### 3.1 Alumbrado de Pasarelas Peatonales, Escaleras y Rampas

La clase de alumbrado será C2 y, en caso de riesgo de inseguridad ciudadana, podrá adoptarse la clase C1. Cuando existan escaleras y rampas de acceso, la iluminancia en el plano vertical no será inferior al 50% del valor en el plano horizontal de forma que se asegure una buena percepción de los peldaños.

Tabla 10.- Valores para las clases de alumbrado C.

| CLASE DE ALUMBRADO | ILUMINANCIA HORIZONTAL |             |                              |
|--------------------|------------------------|-------------|------------------------------|
|                    | Em (Referencia)<br>lux | Uo (Mínima) | f <sub>v</sub> (Máxima)<br>% |
| C0                 | 50,0                   | 0,40        | 15                           |
| C1                 | 30,0                   | 0,40        | 15                           |
| C1A                | 25,0                   | 0,40        | 15                           |
| C2                 | 20,0                   | 0,40        | 15                           |
| C3                 | 15,0                   | 0,40        | 20                           |
| C4                 | 10,0                   | 0,40        | 20                           |
| C5                 | 7,5                    | 0,40        | 20                           |

Los valores de la tabla son valores de referencia (Em) y mínima (Uo) en servicio con mantenimiento de las instalaciones de alumbrado. A fin de conservar dichos niveles de servicio, debe adoptarse un factor de mantenimiento (fm) elevado que dependerá de la fuente de luz implantada, del tipo de luminaria, grado de contaminación del aire y modalidad de mantenimiento preventivo

Imatge 24. Extracte de la normativa ITC-EA-02

L'enllumenat de la passarel·la s'assenta sobre perfils en "U" d'acer inoxidable fixats a 3,5 m d'altura, separant clarament els elements portants de l'estructura dels suports lumínics. Aquests perfils allotgen els drivers i faciliten l'accés per a tasques de manteniment sense necessitat d'intervenir el nucli estructural. Als accessos i enllaços amb la xarxa existent, s'aprofiten els bàculs actuals amb l'adaptació de noves làmpades iGuzzini STREET i PLATEAPRO, mentre que en zones on calia reforçar la cobertura, s'incorporen bàculs addicionals amb braços específics per al carril bici.

El quadre de comandament existent (Rotonda Nord) té capacitat per a sis línies; s'ha habilitat la nova Línia 6 per alimentar exclusivament la passarel·la, mentre que la Línia 3 assumeix la renovació del tram de l'Avinguda de la Clota. Aquesta distribució equilibrada de càrregues permet una gestió òptima de potències (uns 2 790 W per a la passarel·la) i facilita la detecció i aïllament d'incidències futures.

Finalment, el sistema ha estat dissenyat pensant en el manteniment: les làmpades LED tenen una vida útil ampla i factors de depreciació ajustats (MF=0,8), la canalització elèctrica incorpora plaques de terra i conductors de protecció segons ITC-BT-09 i ITC-BT-18, i totes les connexions queden tancades amb accés restringit per reduir riscos de manipulació. Així, s'assegura una instal·lació segura, duradora i alineada amb els requisits municipals i ambientals.

## 07. 06. Ajustos durant el projecte

Durant la fase de desenvolupament del projecte executiu s'han realitzat modificacions puntuals respecte a la proposta inicial de concurs, amb l'objectiu de millorar la viabilitat econòmica i tècnica de la solució.

Concretament, s'ha procedit a l'ajust de la posició de diverses piles i de la longitud dels vànols, mantenint en tot moment la distribució general aprovada i el sistema estructural previst. Aquestes modificacions van ser comunicades i autoritzades pel Ministeri de Transports (MITMA) en data 27 de gener de 2025 (veure Annex 19. Autoritzacions i concessions).

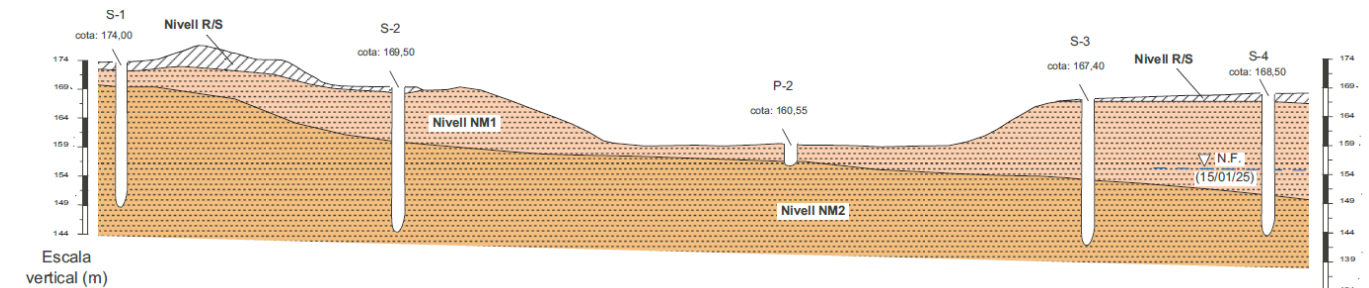
## 08. Topografia

AMB ha facilitat l'aixecament topogràfic realitzat per l'empresa *GESTIÓN Y SERVICIOS FOTOGRAFÉTRICOS, S.L.* L'informe de topografia es troba a l'Annex 3. Topografia.

## 09. Geotècnia

AMB ha facilitat l'estudi geotècnic realitzat per *CECAM*, segons la proposta de campanya de prospeccions geotècniques presentada per BSB Estructures d'Edificació i Ponts, S.L. amb data 22 d'octubre de 2024.

Les prospeccions realitzades indiquen la presència d'un estrat portant per a fonamentacions profundes constituït per un nivell d'argil·lites i argil·lites margoses, segons el següent perfil geotècnic:



D'acord amb l'EC-7 i atenent a l'enfocament de projecte DA-2 per a una fonamentació profunda en base al qual s'han aplicat coeficients parcials d'1,00 en els paràmetres geotècnics i coeficients parcials de resistència  $\gamma_b$  d'1,50 i  $\gamma_s$  d'1,20 m s'obtenen les tensions següents per l'acció d'esfondrament davant una càrrega vertical.

| Nivell | Resistències verticals unitàries $R_d$ per fust $\text{kg/cm}^2$ | Resistències verticals unitàries $R_d$ per punta $\text{kg/cm}^2$ |
|--------|--|---|
| NM1    | 0,47 (no aplicar en els primers 2-3 m de la capa)                | -   |
| NM2    | 0,64   | 22,75   |

S'ha fet una validació de l'estat límit de servei corresponent a les resistències indicades. Se sol considerar que un piló vertical aïllat sotmès a una càrrega vertical de servei igual a la màxima recomanable per raons d'esfondrament, és aproximadament de l'1 (segons CTE i Guia de Cimentaciones en Obras de Carretera) al 2,50% (ROM 0.5-05) del seu diàmetre més l'escurçament elàstic del mateix fonament. Les determinacions teòriques fetes al respecte indiquen una deformació de l'ordre de 2,53 cm per a pilons d'1,00 m de diàmetre encastats 10 m a la unitat NM2.

L'informe geotècnic es troba a l'Annex 4. Geologia i geotècnia.

## 10. Mètodes de càlcul

Els mètodes de càlcul utilitzats es regeixen per les normatives vigents. Es recullen els càlculs justificatius de l'estructura, la xarxa d'enllumenat i la xarxa de reg en els annexos corresponents.

## 11. Serveis existents i serveis afectats

A l'Annex 17. Serveis existents i serveis afectats s'incorpora la informació rebuda per la plataforma i/o per altres comunicacions directes relativa als serveis existents de la zona. També es va aprofitar l'execució de les campanyes de prospeccions geotècniques i cales per localitzar o descartar els serveis presents a les zones susceptibles de ser afectats. I finalment s'ha realitzat una extensa inspecció visual per part dels redactors del projecte dels registres existents a l'àmbit de l'obra.

L'obra es projecta amb l'objectiu de evitar qualsevol afectació als serveis existents. En aquest sentit, s'ha modificat lleugerament el traçat de l'accés costat Sant Cugat del Vallès per tal d'evitar les zones d'afectació dels oleoductes.

L'obra implicarà una coordinació acurada amb les diferents entitats i la realització de cales per localitzar els serveis, amb l'objectiu de minimitzar l'afecció als serveis públics i infraestructures viàries.

En conseqüència ens trobem, les següents activitats de reposició i/o localització de serveis que obliguen a tenir en compte actuacions particulars.

- SA nº1: Presència de les instal·lacions de gas, ja indicades, en el tram d'accés costat Sant Cugat. Es desenvolupa un traçat que respecti les distàncies de seguretat dictades per les companyies. No obstant, no es pot evitar el seu cruament, que es protegirà amb lloses de formigó transversals, sota paviment, bàsicament per protegir les canalitzacions del trànsit d'obra. També la construcció de l'Estrep 1, requerirà la construcció d'un pantalla provisional de micropilots per sostenir les terres arran de les excavacions i no afectar la canonada d'EXOLUM.

Es preveuen cales de localització per confirmar la informació disponible.

- SA nº2: Presència de prisma i canalització de telecomunicacions en la mitjana de la autopista AP7. L'execució de la fonamentació comporta haver de reparar uns 50 cm dit prisma, per la qual cosa es preveu el cost d'aquesta actuació.
- SA nº3: Presència d'instal·lacions del Servei Català de Trànsit (SCT). Trobem l'existència d'una càmera de control sobre el pont existent. Caldrà verificar a obra que la visual de la càmera no queda alterada per la construcció de la nova passera.

D'altra banda l'existència d'algunes canalitzacions i arquetes junt a l'estrep 2 de l'estructura requereixen preveure la seva localització mitjançant cales i l'eventual ripat i/o protecció.



*Imatge 25. Imatge des del pont adjacent*

També a la mitjana, com aspecte menor, ens trobem amb la necessitat de desviar el tram de cuneta existent, rodejant els fusts de la pila, la cuneta es troba en un tram de capçalera del sistema de drenatge, no existint col·lector inferior, segons documentació facilitada pel MITMA.

## 12. Disponibilitat del terreny ocupacions temporals

No es preveu la necessitat de procedir a cap procediment d'expropiació, ja que tot l'àmbit d'actuació es troba en sòl públic o en terrenys propietat de l'ajuntament, tal i com es pot observar a l'apèndix de propietats que es troba recollit a l'Annex 1. Antecedents, àmbit d'actuació i situació prèvia.

S'ocuparan els voreres i calçades de forma parcial, d'acord amb el desenvolupament de l'obra, garantint en tot moment la circulació de vianants i vehicles.

Els carrers que formen part de Sant Cugat del Vallès (Via Augusta, Avinguda de la Clota, Avinguda de la Generalitat, Camí de Can Marcet i Camí de Can Graells) només quedaran afectats molt puntualment per les actuacions de pintat dels creuaments dels nous passos de vianants i ciclistes.

Pel que fa a la AP-7 i la B-30 i els seus accessos es preveuen talls totals per a la col·locació de la passarel·la. Per a la realització d'aquests talls cal tenir l'autorització del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana



(MITMA). Els talls previstos estan recollits als plànols SV.04. Aquests talls es realitzaran en horari nocturn i en els horaris que MITMA estableixi.

## 13. Autoritzacions i concessions

Prèviament a l'inici de les obres, s'hauran d'obtenir:

- Informe favorable d'AESA per servituds aeronàutiques (si escau).
- Autorització de Ferrocarrils de la Generalitat per actuacions dins la seva zona de servitud (si escau).
- Autorització del MITMA.
- Informació actualitzada de totes les companyies de serveis afectades.
- Pel que fa a la disponibilitat de terrenys ens referim a l'informe urbanístic redactat per AMB amb data de novembre de 2022 i adjunta a l'Annex 2. Planejament.

## 14. Control de qualitat

L'import pel control de qualitat de l'obra és preveu que representi un percentatge respecte al pressupost d'execució material de menys d'un 1.5%.

Les despeses originades per aquest concepte van per compte del contractista fins al límit de l'1,5% de l'import d'execució material del projecte base de licitació, d'acord amb el que disposa la clàusula 41 del Plec de clàusules administratives generals (PCAG) per a la contractació d'obres de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, plec que l'AMB utilitza.

## 15. Seguretat i salut

En compliment de l'article 4t del Reial Decret 1627/1997 de 24 d'octubre, i de l'apartat 1 paràgraf g) de l'article 233 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, en el present projecte s'inclou l'Annex 21. Estudi de Seguretat i Salut

L'estudi servirà per donar unes directrius bàsiques a l'empresa constructora per dur a terme les seves obligacions en el camp de la prevenció de riscos professionals, facilitant el seu desenvolupament, sota control de la Direcció Facultativa.

El pressupost de Seguretat i Salut puja a la quantitat de:

- QUARANTA-VUIT MIL CATORZE EUROS AMB CATORZE CÈNTIMS (48.014,14 €).

## 16. Aspectes ambientals

El projecte integra, des de les seves fases inicials de redacció, els criteris ambientals i de sostenibilitat recollits en el Protocol de Sostenibilitat del Servei d'Espai Públic de l'AMB. Es posa un èmfasi especial en la durabilitat de l'obra, la minimització de l'impacte ambiental i la reducció de la petjada de carboni.

## 16. 01. Eficiència Energètica

En relació amb la demanda energètica, s'han considerat solucions passives i l'ús de sistemes d'alta eficiència en l'enllumenat exterior, amb l'objectiu d'assolir valors d'Índex d'Eficiència Energètica (IEE) superiors a 2,5 i de reduir la despesa energètica primària.

## 16. 02. Petjada de Carboni i Materials

Per minimitzar la petjada de carboni, es prioritza l'ús de materials d'acord amb els requeriments establerts, fomentant l'ús de materials amb contingut reciclat, àrids recuperats o amb ecoetiquetes reconegudes (tipus I i III). L'objectiu és que almenys el 25% del cost total dels materials disposi d'aquestes ecoetiquetes i que la petjada de carboni sigui inferior a 701 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> per a la passera i a 163 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> pels accessos, evitant l'ús de materials nocius per al medi ambient.

## 16. 03. Infraestructura Verda i Biodiversitat

Es proposa incrementar la infraestructura verda, buscant una cobertura superior al 30% a les àrees afectades (excloent la passera), i implementar un mínim de tres accions específiques per fomentar la biodiversitat a les zones d'accés, sempre que l'amplada de les voreres i la seguretat dels usuaris ho permetin.

El projecte inclou la plantació d'espècies en els parterres creats segons s'ha indicat anteriorment així com un inventari de totes les unitats d'arbrat afectades proposant la seva retirada o eventual transplantament en el cas de trobar-se espècies singulars que mereixin aquesta activitat. El detall d'aquestes actuacions i les fitxes corresponents es troben a l'Annex 22. Aspectes ambientals.

## 16. 04. Integració Paisatgística

Finalment, s'han tingut en compte els criteris d'integració paisatgística i les condicions de seguretat durant l'execució de l'obra, per garantir que la passera compleixi les funcions previstes amb el menor impacte possible sobre l'entorn i el medi ambient.

## 17. Pla d'obra i termini d'execució

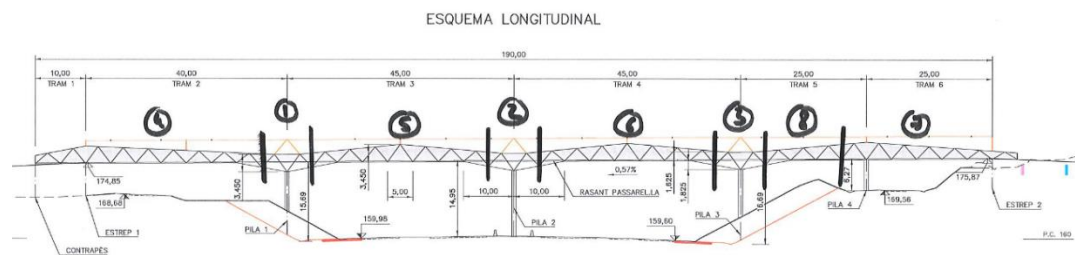
En compliment de l'article 132 del Reial Decret 1098/2001 de 12 d'octubre, i de l'apartat 1 paràgraf e) de l'article 233 de la Llei 9/2017 de 8 de novembre de Contractes del Sector Públic, s'elabora l'Annex 26. Pla d'obra, on s'estudia amb caràcter indicatiu el possible desenvolupament de les obres.

En total es preveu una durada de tots els treballs de nou (9) mesos.

## 17. 01. Aspectes relatius al muntatge de l'estructura

És essencial definir els desviaments de trànsit i els itineraris alternatius per tal de garantir que l'execució de l'obra no interfereixi amb la circulació habitual, especialment en el context de l'AP-7, la B-30 i els ramals de connexió. Així mateix, s'ha previst la reposició dels elements afectats (aglomerats, tanques, marques vials, etc.), assegurant que la infraestructura de les carreteres i altres equipaments públics quedin restaurats de manera adequada.

La suma de cantells màxims per sobre i per sota de la rasant és més gran del que considerem transportable. Per això, s'ha proposat una distribució de trams a fabricar en taller i transportar, que obeeix al següent esquema de trams manipulables de forma directa, del taller al muntatge nocturn sobre piles. De forma aproximada es proposa la següent configuració:



Imatge 26. Croquis de subtrams pel muntatge (els trams 4 i 9 són, de fet, la unió de dos subtrams)

Aquesta previsió de subtrams, ens permet establir, de forma aproximada, el següent conjunt de desviaments de trànsit:

| Fases  | Subfases           | Desviament de trànsit | Ocupacions de carril | Observacions  |
|--------|--------------------|-----------------------|----------------------|---|
| Pilots | Execució pilots E1 | No                    | No                   | No es preveu ocupar l'accés a la B-30                 |
|        | Execució pilots P1 | No                    | No                   | No es preveu ocupar carrils                           |
|        | Execució pilots P2 | No                    | Si                   | Ocupació dels carrils ràpids AP-7                     |
|        | Execució pilots P3 | No                    | No                   | No es preveu ocupar carrils                           |
|        | Execució pilots E2 | No                    | No                   | Es preveu l'ocupació del carril de sortida de la B-30 |
| Piles  | Muntatge P1        | Si                    | Si                   | Ocupació del carril dret de la B-30                   |
|        | Muntatge P2        | Si                    | Si                   | Tall AP7 sentit Tarragona                             |
|        | Muntatge P3        | Si                    | Si                   | Ocupació del carril dret de la B-30                   |
| Vànols | Muntatge Vànol E1  | Si                    | Si                   | Tall carril accés B-30                                |
|        | Muntatge Vànol 1   | Si                    | Si                   | Tall carril accés B-30                                |
|        | Muntatge Vànol 2   | Si                    | Si                   | Tall B-30 i AP7 sentit Girona                         |
|        | Muntatge Vànol 3   | Si                    | Si                   | Tall B-30 i AP7 sentit Tarragona                      |
|        | Muntatge Vànol 4   | Si                    | Si                   | Tall carril sortida B-30                              |
|        | Muntatge Vànol E2  | Si                    | Si                   | Tall carril sortida B-30                              |

Notes:

1. Tots els treballs es realitzaran exclusivament en horari nocturn, de 22:00h a 5:00h
2. Els desviaments i ocupacions de carril es senyalitzaran degudament segons la normativa vigent.
3. Les fases mencionades inclouen únicament les que afecten als desviament i afectacions al trànsit per a les piles i vànols.

L'accés a la mitjana es realitzaria des del pont actual proper mitjançant escales provisionals d'accés restringit.

Es proposarà el muntatge d'aquells subsistemes de suport de l'enllumenat, que aniran cargolats sobre l'estructura, durant la mateixa nit de llançament dels trams, en aquells casos que una col·locació posterior pogués requerir nous talls de carril de l'autopista. Ens referim a una única unitat de pòrtic transversal dels esmentats anteriorment, quan aquest coincideix amb el centre llum dels vànols sobre l'autopista. La resta de pòrtics, propers a les piles, serien accessibles sense afectació al trànsit.

## 18. Termini de garantia

Les obres executades es rebran, si s'escau, mitjançant l'acta de recepció de les mateixes, a signar entre, l'AMB, el contractista adjudicatari i el tècnic director de les obres.

El termini de garantia serà d'UN ANY comptat des de la signatura d'aquesta acta. Una vegada comprovat l'estat de les obres pel tècnic director al cap de DOTZE MESOS, aquest elevarà un informe al promotor sobre la conveniència de retornar la fiança establerta pel contractista.

Durant aquest període de garantia, el Contractista serà responsable d'executar en l'obra tota classe de correccions i reparacions que es considerin necessàries per tal que les obres compleixin totalment al temps de l'expedició del certificat de la fi del període de garantia, les condicions del projecte i execució.

Especial importància té el capítol de jardineria, que en cas de falla per mala praxis de subministrament i/o d'execució de la partida, el contractista cal que reposi les falles, sense esperar al fi del termini de garantia. El projecte incorpora UN ANY DE MANTENIMENT POSTERIOR A LA RECEPCIÓ.

Les tasques de manteniment i les seves freqüències proposades són les següents:

| TASQUES            | FREQÜÈNCIA                               |
|--------------------|--|
| Plantacions        | Dues segues a l'any                      |
| Plantacions        | Binada, birba i calçat d'un peu cada any |
| Plantacions        | Retirada de restes vegetals cada any     |
| Reg                | Una revisió a l'any                      |
| Programació de reg | Tres canvis a l'any                      |

## 19. Justificació de preus

Les bases fixades per a la justificació de les unitats d'obra són les següents:

- Base de preus de la AMB de l'any 2024-01
- Base de preus BEDEC 2024-06, per aquelles partides no incloses en el banc de l'AMB, respectant els elements simples ja inclosos en la Base de l'AMB 2024-01 en el cas de contendre'ls.

Les condicions especials d'execució per al muntatge d'estructures exigeix una verificació de preus de mercat de les unitats.

El cost mínim de despeses auxiliars per tot tipus d'obra s'estima en un 5 %, augmentant-se en funció dels aspectes abans esmentats.

Amb tot això, les despeses auxiliars aplicades als preus del present projecte és del 5 %, tal i com queda reflectit a la justificació de preus de l'Annex 27. Justificació de preus.

## 20. Partides alçades

Les partides alçades d'abonament íntegre i a justificar considerades en el projecte són les següents:

|           |  |
|-----------|--|
| PHZB-BS1N | Partida alçada a justificar per a connexió i possibles modificacions del quadre existent. Inclou dret de subministrament, cablejat, completament instal·lat i muntat segons prescripcions de companyia.  |
| PHZB-BSBN | Partida alçada a justificar per a la redacció del projecte de legalització elèctrica de l'enllumenat, per a un armari de potència a legalitzar de fins a 15 kW, amb visat col·legial i certificat final d'obra inclosos.<br>Inclou també la presentació de tota la documentació necessària davant l'ICICT o l'ECA, així com el lliurament de l'acta d'aprovació del projecte i de les instal·lacions. Tot inclòs per a la legalització de la xarxa d'il·luminació projectada, amb independència de les xarxes de les quals depengui. |
| PAJ-SISN  | Partida alçada per a la Seguretat i Salut de l'obra  |
| PBZ4-BSBN | Partida alçada d'abonament íntegre per a la senyalització puntual en AP-7, B-30 i accessos per senyalitzar moviments puntuals de curta durada per entrada i retirada de maquinària diversa   |

En el plec de prescripcions tècniques particulars s'indica quines són les condicions d'abonament d'aquestes partides.

## 21. Revisió de preus

Les obres contemplades tenen una duració estimada de 9 mesos. D'acord amb l'article 103 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, modificat per la Llei 11/2023, de 8 de maig, de transposició de Directives de la Unió Europea en matèria d'accessibilitat de determinats productes i serveis, migració de persones altament qualificades, tributària i digitalització d'actuacions notariales i registrals; i per la que es modifica la Llei 12/2011, de 27 de maig, sobre responsabilitat civil per danys nuclears o produïts per materials radioactius, no procedeix la inclusió en el Plec de Clàusules Administratives Particulars de l'obra de referència cap clàusula de revisió de preus, per no excedir el termini d'execució de les obres de dotze (12) mesos.

Tanmateix, i en previsió d'una eventual ampliació del termini d'execució de les obres de manera que el termini global passi a superar els dotze (12) mesos, en el cas que resulti aplicable una revisió de preus excepcional, si s'escau, serà/seran d'aplicació la/les fórmula/fórmules del Reial Decret 1359/2011, de 7 d'octubre, pel qual s'aprova la relació de materials bàsics i les fórmules-tipus general de revisió de preus dels contractes d'obres i de contractes de subministrament de fabricació d'armament i equipament de les Administracions públiques, que inclou/inclouen els pesos de les diferents activitats dins del pressupost del projecte, i que s'indica a continuació:

*Fórmula nº 172 (elements metàl·lics)*

$$Kt = 0,02Ct / C0 + 0,03Et / E0 + 0,02Pt / P0 + 0,01Rt / R0 + 0,73St / S0 + 0,19$$

*Fórmula nº 111 (resta obra)*

$$Kt = 0,01At / A0 + 0,05Bt / B0 + 0,12Ct / C0 / + 0,09Et / E0 + 0,01Ft / F0 + 0,01Mt / M0 + 0,03Pt / P0 + 0,01Qt / Q0 + 0,08Rt / R0 + 0,23St / S0 + 0,01Tt / T0 + 0,35$$

## 22. Pressupost

El Pressupost d'Execució Material d'aquest Projecte apuja a la quantitat de:

**TRES MILIONS DOS-CENTS TRENTA MIL QUATRE-CENTS SEIXANTA-SET EUROS AMB VINT-I-SET CÈNTIMS.**

**(3.230,467,27 €).**

El Pressupost d'Execució per Contracte d'aquest Projecte, apuja a la quantitat de:

**TRES MILIONS VUIT-CENTS QUARANTA-QUATRE MIL DOS-CENTS CINQUANTA-SIS EUROS AMB SIS CÈNTIMS. (3.844.256,06 €).**

El Pressupost d'Execució per Contracte, IVA inclòs, apuja a la quantitat de:

**QUATRE MILIONS SIS-CENTS CINQUANTA-UN MIL CINC-CENTS QUARANTA-NOU EUROS AMB VUITANTA-TRES CÈNTIMS. (4.651.549,83 €).**

## 23. Pressupost per al coneixement de l'Administració

En absència d'expropiacions, el Pressupost per a Coneixement de l'Administració, apuja a la quantitat de:

**QUATRE MILIONS SIS-CENTS CINQUANTA-UN MIL CINC-CENTS QUARANTA-NOU EUROS AMB VUITANTA-TRES CÈNTIMS. (4.651.549,83 €).**

## 24. Classificació del contractista

Tenint en compte que el pressupost d'execució de les obres és superior a 500.000 euros (abans d'IVA) és necessari especificar la classificació del contractista, en aplicació de les lleis actuals:

- Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de contractes del sector públic (BOE-A-2017-12902). En allò establert al Capítol II – Capacidad y solvencia del Empresario-, del Títol 2 –Partes en el contrato-, del Llibre Primer – Configuración general de la contratación del sector público y elementos estructurales de los contratos-. En particular cal atendre al contingut dels articles 74 a 96.
- Reial decret 1098/2001, de 12 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament general de la Llei de contractes de les administracions públiques (BOE núm. 257, de 26 d'octubre).
- Llei 14/2013, de 27 de setembre, de suport als emprenedors i la seva internacionalització (BOE núm. 233, de 28 de setembre).
- Real Decreto 773/2015, de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre.

Es proposa a continuació la classificació a exigir als contractistes per admetre'ls a la licitació de l'execució de les obres del Projecte:

**Grup B) Ponts, viaductes i grans estructures**

**Subgrup 4. Metàl·lics**

**Categoria 4**

**Grup G) Vias i pistes**

**Subgrup 3. Amb fermes de formigó hidràulic**

**Categoria 3**

## 25. Declaració d'obra completa

D'acord amb l'article 127.2 del Reglament General de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat per Reial Decret 1098/2001 de 12 d'octubre, a la memòria ha de figurar la manifestació expressa i justificada de que el projecte comprèn una obra completa o fraccionada, en el sentit permès o exigit per la legislació de contractes del sector públic.

El projecte comprèn una obra completa quan és susceptible de ser lliurada per a l'ús general o al servei corresponent (article 125 del RD 1098/2001). El projecte ha de contenir els elements necessaris per a la utilització correcta de l'obra, incloses les instal·lacions, i està subjecta a les instruccions tècniques que siguin de compliment obligatori.

El projecte comprèn una obra fraccionada, sempre que cadascuna de les seves parts siguin susceptibles d'utilització o d'aprofitament separat i constitueixin una unitat funcional, o així ho exigeixi la naturalesa de l'objecte (article 86.3 del RDL 3/2011).

D'acord amb l'establert, el present projecte ha estat redactat per a desenvolupar una OBRA COMPLETA, i en aquest sentit, els preus, rendiments i aprofitaments sinèrgics dels materials extrets o utilitzats en cadascun dels espais que componen el projecte, ha tingut present que l'obra es contractaria com a unitat, i es desenvoluparia com a unitat. Ara bé, al tractar-se de tres espais ben diferenciats i sense connexions o subordinacions entre ells, si l'administració contractant considera no desenvolupar la totalitat dels espais, el projecte i la documentació presentada no per sentit, sempre que es realitzin cadascun dels espais en la seva totalitat.

## 26. Documents de què consta aquest projecte

Aquest projecte consta de:

### DOCUMENT NÚMERO 1. MEMÒRIA I ANNEXOS

#### Memòria

Annex 1. Antecedents, àmbit d'actuació i situació prèvia

Annex 2. Planejament

Annex 3. Topografia

Annex 4. Geologia i geotècnia

Annex 5. Definició geomètrica i replanteig

Annex 6. Moviment de terres

Annex 7. Climatologia, hidrologia i drenatge

Annex 8. Xarxa de clavegueram

Annex 9. Canalitzacions i desviaments de cursos d'aigua

Annex 10. Ferms i paviments

Annex 11. Estructures i murs

Annex 12. Enllumenat

Annex 13. Xarxa de reg i abastament d'aigua pel reg

Annex 14. Plantacions

Annex 15. Senyalització, abalisament i seguretat vial

Annex 16. Semaforització

Annex 17. Serveis existents i serveis afectats

Annex 18. Expropiacions, ocupacions temporals

Annex 19. Autoritzacions i concessions

Annex 20. Pla de control de qualitat

Annex 21. Estudi de Seguretat i Salut

Annex 22. Aspectes ambientals

Annex 23. Estudi gestió de residus de construcció i demolició

Annex 24. Accessibilitat

Annex 25. Desviaments de trànsit i fases d'execució

Annex 26. Pla d'obra

Annex 27. Justificació de preus

Annex 28. Pla de consum i manteniment



Annex 29. Pressupost per al coneixement de l'administració

Annex 30. Fitxa resum

## DOCUMENT NÚMERO 2. PLÀNOLS

## DOCUMENT NÚMERO 3. PLEC DE PRESCRIPCIONS TÉCNIQUES

## DOCUMENT NÚMERO 4. PRESSUPOST

Amidaments auxiliars

Amidaments

Estadística de partides

Quadre de preus número 1

Quadre de preus número 2

Pressupost

Resum de pressupost

Últim full

# 27. Equip redactor del projecte

---

El Projecte ha estat redactat per l'equip de BSB Estructures d'Edificació i Ponts S.L.

Els autors del projecte han estat Nilo Lletjós Masó i Raúl Menduiña Montero, amb la col·laboració de Mamen Domingo, Ernest Ferré, Ignasi Codina Lletjós.

Sant Cugat del Vallès, juliol de 2025

*Autors del projecte:*

**Nilo Lletjós Masó**

**Raúl Menduiña Montero**

Enginyers de camins

# **Annex 01**

**Antecedents, àmbit d'actuació i situació  
prèvia**

## ÍNDEX

|        |  |   |
|--------|--|---|
| 01.    | Antecedents administratius .....       | 2 |
| 02.    | Projectes i estudis previs .....       | 2 |
| 02.01. | Planejament vigent .....               | 2 |
| 02.02. | Situació ambiental i patrimonial ..... | 2 |
| 02.03. | Cartografia i topografia .....         | 2 |
| 03.    | Documentació gràfica .....             | 2 |

## 01. Antecedents administratius

L'AMB treballa amb els municipis metropolitans per impulsar en el curt i mitjà termini l'execució de diversos trams de la xarxa BiciVia, ja contemplats en el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) de l'AMB, així com d'altres de complementaris. L'objectiu és crear espais segurs per a aquest mitjà de transport, tant en l'àmbit urbà com interurbà.

L'actuació de referència forma part de la xarxa secundària de la BiciVia i és un dels itineraris accessibles per a vianants i bicicletes previstos per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, que pretén facilitar el trànsit de persones que es desplacen a peu i en bicicleta per arribar a la zona nord de la població, a l'àrea d'activitat econòmica (PAES), abans separada per l'autopista AP-7 i ara integrada amb la consolidació de noves urbanitzacions com el barri de Volpelleres.

El desembre de 2017 s'aprova el "Projecte per a la creació dels itineraris accessibles per a vianants i bicicletes entre el barri de Volpelleres i la zona nord de Sant Cugat". Un cop licitades les obres, es sol·licita autorització a la Direcció General de Carreteres, atès que part del traçat transcorre per un pont existent que creua l'AP-7 i la B-30. Els Serveis Territorials de Carreteres condicionen l'autorització a la no execució del carril bici en el ramal d'entrada des de la B-30 (costat Avinguda de la Generalitat), per ser un creuament a nivell. Es determina que aquest pas s'ha de resoldre a diferent nivell, fet que incrementava desmesuradament l'obra, i l'actuació es descarta tal com s'havia plantejat inicialment.

El gener de 2021 es redacta un nou projecte bàsic que inclou un itinerari accessible per a vianants i bicicletes sense passos a nivell: un pont de gelosia metàl·lica de 180 m de longitud, dividit en quatre llums separades per tres piles, capaç de salvar l'AP-7, la B-30 i els seus ramals.

El 26 de febrer de 2021 l'Ajuntament de Sant Cugat sol·licita informe a la Direcció General de Carreteres sobre aquesta nova solució. A partir d'aquell moment s'inicia una ronda de reunions amb tècnics del MITMA i del Servei d'Actuacions de Mobilitat Sostenible de l'AMB, amb la intenció d'obtenir el preceptiu informe favorable. Aquest informe s'emet el 13 de setembre de 2021.

El 27 de juliol de 2021 la Junta de Govern Local de Sant Cugat aprova l'adhesió del municipi al Pla de Sostenibilitat Ambiental (PSA) de l'AMB.

Amb data d'octubre de 2024 s'adjudica a BSB Estructures d'Edificació i Ponts S.L. (en endavant, BSB) la redacció i la direcció d'obra del "Projecte de passera per a bicicletes i vianants a Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès", arran de la licitació convocada segons resolució de la Gerència de l'AMB de 3 d'abril de 2024.

## 02. Projectes i estudis previs

El projecte parteix d'una proposta prèvia municipal, reformulada en el concurs convocat per l'AMB. A continuació s'enumera els documents i estudis previs que AMB ha facilitat per a la redacció del present projecte:

- Projecte Bàsic de pont i itinerari accessible per a vianants i ciclistes entre el barri de Volpelleres i la zona de Can Sant Joan, promogut per l'ajuntament de Sant Cugat del Vallès.
- Consulta a serveis afectats mitjançant la plataforma ACEFAT.
- Topogràfic de la zona.
- Informe urbanístic de la zona i informe de propietats dels terrenys.

Addicionalment en la fase de redacció del projecte s'ha realitzat dues campanyes de cates i de sondejos per a definir el terreny.

A continuació es descriu els documents que serveixen d'antecedents. En els seus corresponent annex es profunditzarà en el seu abast i contingut.

### 02. 01. Planejament vigent

L'àmbit s'emmarca en el **Pla General Metropolità (PGM)** i les claus urbanístiques que intervenen són 19T/a (zona terciària), 6b (sistema de parcs i jardins urbans), 9 (protecció de sistemes generals) i 5 (xarxa viària). L'informe urbanístic confirma l'ajust de la proposta al planejament vigent.

### 02. 02. Situació ambiental i patrimonial

No s'han identificat afeccions a la **Xarxa Natura 2000**, PEIN, aqüífers protegits ni zones d'alt risc d'incendi. No obstant, es preveuen mesures de compensació ambiental com vegetació de baix consum hídric i drenatge sostenible (SUDS).

No consta afecció directa a **béns patrimonials** ni a **restes arqueològiques** segons la documentació consultada. Es recomana en la fase de projecte executiu completar la consulta amb el Servei de Patrimoni de la Generalitat.

### 02. 03. Cartografia i topografia

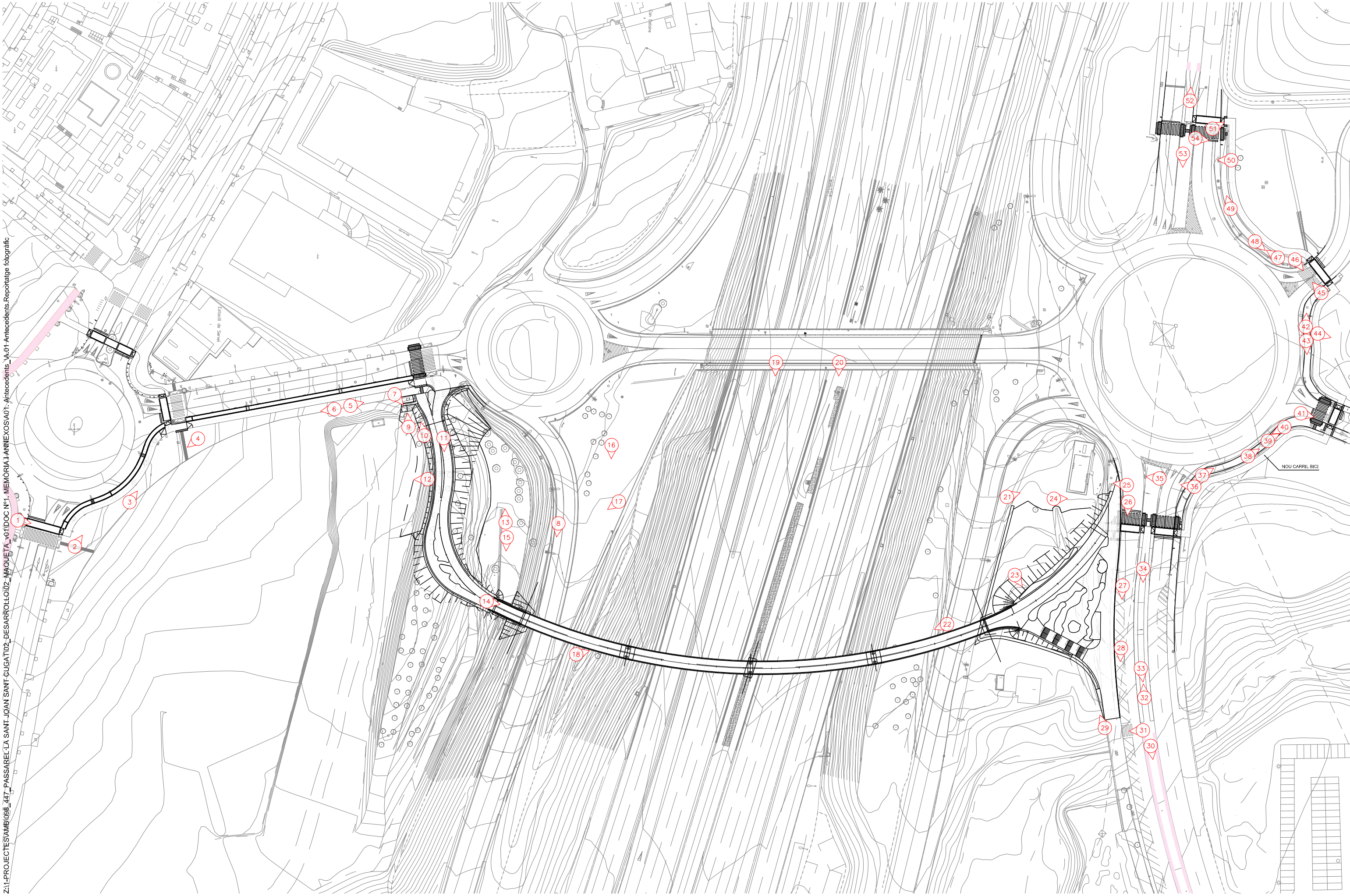
S'ha utilitzat **cartografia topogràfica facilitada per l'AMB** mitjançant GESTIÓN Y SERVICIOS FOTOGRAMÉTRICOS, S.L. L'aixecament contempla l'entorn immediat a la passera. Es recomana incorporar cartografia històrica (fotos aèries) i cadastral, i realitzar consulta específica si es detecten canvis morfològics del terreny.

## 03. Documentació gràfica

A continuació es presenta un recull de fotografies seleccionades com a les més representatives de la zona:



Z:\1-PROJECTES\AMB\098\_447\_PASSAREL·LA SANT·JOAN SANT·CUGAT\02\_DESARROLLO\02\_MÀQUETA\_v01\DOC N°1\_MEMÒRIA I ANNEXOS\A01\_Antecedents.Reportatge fotogràfic







*Fotografia 1. Creuament Via augusta*



*Fotografia 2. Plaça dels pagesos en sentit nord*



*Fotografia 3. Plaça dels pagesos en sentit nord*



*Fotografia 4. Plaça dels pagesos en sentit sud*



*Fotografia 5. Avinguda de la Clota sentit nord*





*Fotografia 6. Avinguda de la Clota sentit sud*



*Fotografia 9. ET des de la zona d'accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 7. ET a l'inici de l'accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 10. Zona accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 8. Accés a B-30*



*Fotografia 11. Zona accés costat Sant Cugat*





*Fotografia 12. Zona accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 13. Zona accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 14. Vista zona de creuament de la passarel·la*



*Fotografia 15. Zona accés costat Sant Cugat*



*Fotografia 16. Esplanada zona pila 1*



*Fotografia 17. Esplanada zona pila 1*





*Fotografia 18. Creuament de la passarel·la per AP-7*



*Fotografia 19. AP-7 i B-30*



*Fotografia 20. AP-7 i B-30*



*Fotografia 21. Caseta aigües*



*Fotografia 22. Zona pila 3*



*Fotografia 23. Zona accés costat Can Sant Joan*

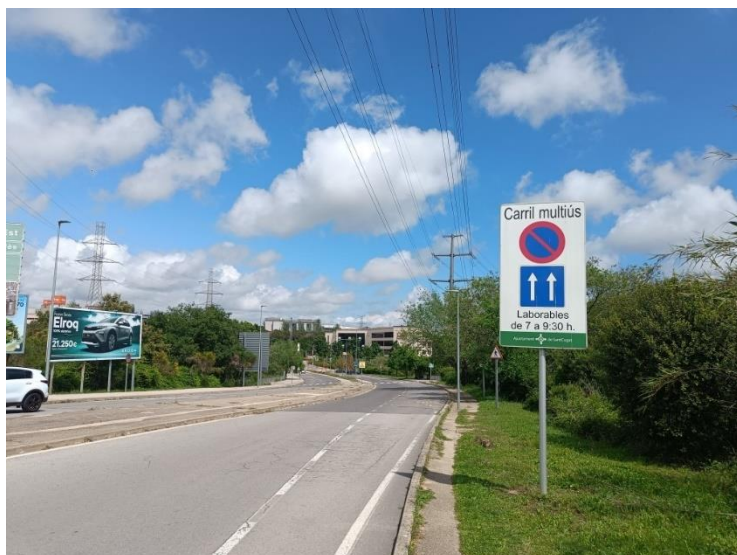




*Fotografia 24. Zona accés costat Can Sant Joan*



*Fotografia 25. Caseta aigües*



*Fotografia 26. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 27. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 28. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 29. Aleta pont Avinguda de la Generalitat sentit oest*





*Fotografia 30. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 33. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 31. Creuament Avinguda de la generalitat sentit sud*



*Fotografia 34. Avinguda de la generalitat sentit est*



*Fotografia 32. Avinguda de la generalitat sentit oest*



*Fotografia 35. Creuament Avinguda de la generalitat sentit sud*





Fotografia 36. Creuament Avinguda de la Generalitat sentit sud



Fotografia 37. Plaça de la Recerca sentit Rubí



Fotografia 38. Plaça de la Recerca sentit Rubí



Fotografia 39. Plaça de la Recerca sentit Rubí



Fotografia 40. Plaça de la Recerca sentit Cerdanyola





Fotografia 41. Camí de Can Marcet



Fotografia 44. Zona entre els camins de Can Marcet i de Can Graells



Fotografia 42. Plaça de la Recerca sentit Rubí



Fotografia 45. Creuament del camí de Can Graells



Fotografia 43. Plaça de la Recerca sentit Cerdanyola



Fotografia 46. Creuament del camí de Can Graells





*Fotografia 47. Plaça de la Recerca sentit Rubí*



*Fotografia 48 Plaça de la Recerca sentit Cerdanyola*



*Fotografia 49 Plaça de la Recerca sentit Rubí*



*Fotografia 50. Gas*



*Fotografia 51. Creuament Av. Generalitat costat Rubí*



*Fotografia 52. Avinguda de la Generalitat direcció Rubí*





*Fotografia 53. Avinguda de la Generalitat direcció Cerdanyola*



*Fotografia 54. Creuament Av. Generalitat costat Rubí*

# **Annex 02**

**Planejament**



## **ÍNDEX**

|     |  |   |
|-----|--|---|
| 01. | Marc urbanístic de referència .....              | 2 |
| 02. | Planejament vigent aplicable.....                | 2 |
| 03. | Classificació i qualificació urbanística .....   | 2 |
| 04. | Servituds i condicionants.....                   | 2 |
| 05. | Valoració de la compatibilitat urbanística ..... | 2 |
| 06. | Informes i consideracions a tenir en compte..... | 2 |

## 01. Marc urbanístic de referència

L'àmbit d'actuació del projecte de la passera de bicicletes i vianants a Can Sant Joan es troba al terme municipal de Sant Cugat del Vallès, concretament a la zona compresa entre l'avinguda de la Clota, l'avinguda de la Via Augusta i l'avinguda de la Generalitat, travessant diverses infraestructures de gran capacitat, com l'AP-7 i la B-30.

La proposta del projecte s'emmarca en un entorn intermunicipal de caràcter metropolità, i dona continuïtat a la xarxa ciclable i per a vianants del barri de Volpelleres, tot connectant-lo amb el barri de Can Sant Joan.

## 02. Planejament vigent aplicable

El planejament urbanístic vigent que regula l'àmbit és el següent:

- Pla General Metropolità (PGM), 1976, aprovat definitivament el 14/07/1976 i publicat el 19/07/1976.
- Diverses modificacions puntuals del PGM i plans parcials d'ordenació, entre els quals destaquen:
  - Modificació puntual del PGM als sectors de Can Graells, la Guinardera, Can Canyameres, Can Bellet, Mas Llorens i Vullpelleres.
  - PAUs i Plans parcials d'aquests sectors, aprovats entre 1986 i 2020.
  - Plans especials com el del Vial Interpolar, el de protecció del patrimoni arquitectònic i el d'infraestructures i radiocomunicacions.

L'informe urbanístic previ (exp. 902644-22), emès pel Servei d'Informació i Estudis Territorials de l'AMB en data 10 de novembre de 2022, acredita la plena compatibilitat de la proposta amb el planejament vigent i inclou la relació detallada dels instruments aplicables.

## 03. Classificació i qualificació urbanística

- Classificació del sòl:
  - La major part de l'àmbit es troba en sòl urbà (SU).
  - Una petita franja al nord es troba en sòl urbanitzable no consolidat (SUNC), derivat del Pla parcial del sector Mas Llorens.
- Qualificació urbanística:
  - Sistema viari bàsic (clau 5).
  - Parcs i jardins urbans de nova creació (clau 6b).
  - Protecció de sistemes generals (clau 9).

Les qualificacions es regulen pels articles 174, 196 a 199 i 202 a 204 de les Normes Urbanístiques del PGM.

## 04. Servituds i condicionants

L'àmbit es veu afectat per diverses servituds:

- Servituds aeronàutiques (cota 240 a 255 m): es preveu la necessitat de sol·licitar acord favorable d'AESA per a elements com grues, si escau.
- Servitud viària: l'àmbit inclou zona de domini públic de carreteres.
- Servitud ferroviària: afectació parcial dins del domini públic ferroviari (FGC).

## 05. Valoració de la compatibilitat urbanística

El projecte és plenament coherent amb el planejament vigent, ja que:

- Desenvolupa un ús públic i infraestructural compatible amb les qualificacions de sòl.
- Dona continuïtat a la xarxa ciclable i de vianants metropolitana.
- No introdueix cap ús contradictori amb les determinacions urbanístiques aplicables.

Així mateix, l'informe urbanístic previ de l'AMB no identifica cap obstacle normatiu per a l'aprovació del projecte ni per a la seva execució, més enllà de l'obtenció dels permisos indicats a l'apartat següent.

## 06. Informes i consideracions a tenir en compte

Al final d'aquest annex s'adjunta en dos apèndixs els informes relatius a:

- Informe previ dels condicionants urbanístics que afecten al projecte de passera de bicicletes i vianants a can Sant Joan.
- Informe acreditatiu de la titularitat municipal dels immobles afectats

## **APÈNDIX 01**

### **INFORME URBANÍSTIC**

**INFORME PREVI**

Núm. d'expedient: **902644-22**

Assumpte: Informe previ dels condicionants urbanístics que afecten al projecte de passera de bicicletes i vianants a can Sant Joan.

Interessat: Direcció de Serveis d'Espai Públic

Municipi i Comarca: Sant Cugat del Vallès – Vallès Occidental.

## INFORME DELS CONDICIONANTS URBANÍSTICS

### **1. ANTECEDENTS.**

A data 4 d'agost de 2022, i a petició a través d'un correu electrònic de la Direcció de Serveis d'Espai Públic, es redacta el present informe previ dels condicionants urbanístics que afecten al projecte de passera de bicicletes i vianants a can Sant Joan.

### **2. ÀMBIT D'ACTUACIÓ I DESCRIPCIÓ BREU DEL PROJECTE.**

#### **1. Situació i estat actual**

L'actuació es situa a l'avinguda de la Clota entre l'avinguda de la Via Augusta i l'avinguda de la Generalitat, en el terme municipal de Sant Cugat del Vallès.

L'àmbit d'actuació s'inicia en la zona urbana de Volpelleres on hi ha el carril bici i voreres de l'avinguda de la Via Augusta. En la Rotonda de la plaça dels Pagesos s'inicia l'itinerari que discorre per l'avinguda de la Clota fins a la Plaça de l'Anyada. A partir d'aquest punt el conjunt d'infraestructures a travessar són:

- Ramal accés B-30 - Direcció Girona.
- 2 Carrils B-30 - Direcció Girona
- 1 Carril d' incorporació B30 a AP-7 direcció Girona
- 3 Carrils AP-7 direcció Girona
- 3 Carrils AP-7 direcció Tarragona
- 2 Carrils B-30 - Direcció Tarragona
- Ramal sortida B-30 - Direcció Plaça de la Recerca

Una vegada l'itinerari ha creuat el conjunt d'infraestructures abans mencionat es connecta amb la zona de Can Sant Joan de Sant Cugat, on discorre l'Avinguda de la Generalitat. Aquesta avinguda connecta amb la Plaça de la Recerca.

#### **2. Proposta del projecte**

Segons la documentació lliurada per l'equip redactor, l'objecte del projecte és definir i desenvolupar, a nivell de projecte executiu, les actuacions necessàries per a la construcció de la Passera de bicicletes i vianants a Can Sant Joan, al municipi de Sant Cugat del Vallès. El projecte tindrà principalment en compte els següents condicionants:

- Definir un itinerari accessible amb pendents inferiors al 5 % i sense creuaments a nivell amb les infraestructures existents.
- Amplada mínima de 3 metres i pels vianants de 2 metres.
- En la secció del pont es respectarà una amplada mínima de 2,2 metres per a bicicletes i 1,8 metres, per als vianants.
- Pel que fa al drenatge, es realitzaran cunetes al llarg de tota la via.
- Pel que fa al condicionament ambiental i tractament paisatgístic, caldrà realitzar un projecte específic d'enjardinament i tractament de l'espai públic.
- Pel que fa la senyalització de l'itinerari es donarà compliment a les recomanacions dels diferents manuals de l'AMB i al criteris que es consensuin entre aquesta i els tècnics municipals.

La superfície de l'àmbit d'actuació es de 80.500 m<sup>2</sup>, aproximadament.

### **3. REGIM URBANÍSTIC DELS TERRENYS.**

#### **3.1 Planejament vigent**

El planejament urbanístic que regula aquest àmbit és:

1. Modificació Pla Especial comunicacions, alineacions passeig Olabarria (núm. expedient 1968/000511), aprovat
2. Pla General Metropolità (núm. expedient 1976/000477), aprovat definitivament el 14/07/1976 i publicat en el BOP el 19/07/1976.
3. Modificació del Pla general metropolità al sector de Can Graells (núm. expedient 1986/002078), aprovat definitivament el 23/07/1987 i publicat el 25/08/1986.
4. PAU sector can Graells (núm. expedient 1986/002047), aprovat definitivament el 24/07/1986 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
5. Pla parcial sectors can Graells (núm. expedient 1986/002046), aprovat definitivament el 24/07/1986 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
6. MPG sector la Guinardera – can Canyamera (núm. expedient 1990/00552), aprovat definitivament el 02/08/1990 i publicat el 14/09/1990.
7. Programa d'actuació urbanística de la Guinardera-Can Canyameres (núm. expedient 1990/001032), aprovat definitivament el 17/10/1990 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
8. Pla especial del Vial Interpolar (núm. expedient 1991/002119), aprovat definitivament el 18/12/1991 i publicat al DOGC el 08/05/1992.
9. Modificació del Programa d'actuació urbanística la Guinardera-Can Canyameres (núm. expedient 1992/002629), aprovat definitivament el 25/11/1992 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
10. Pla especial de qualificació i ordenació de la zona 7b d'equipaments del sector sud de Can Marcet (núm. expedient 1992/002982), aprovat definitivament el 28/07/1993 i publicat al DOGC el 26/11/1993.
11. Programa d'actuació urbanística del sector Mas Llorens (núm. expedient 1993/001509), aprovat definitivament el 20/04/1994 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
12. Pla parcial d'ordenació del sector Mas Llorens (núm. expedient 1992/002187), aprovat definitivament el 20/04/1994 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
13. Pla especial de concreció d'usos dels equipaments del sector Can Marcet-Torrent Gornal (núm. expedient 1995/001843), aprovat definitivament el 21/01/1996 i publicat al DOGC el 26/11/2007.



14. Modificació puntual del Pla general metropolità àmbits Vullpalleres oest, can Bellet, can Canyameres, Guinardera i Sant Mamet (núm. expedient 2001/000211), aprovat definitivament el 19/03/2002 i publicat el 24/05/2002.
15. Programa d'actuació urbanística del sector Vullpalleres Oest (núm. expedient 2001/002740), aprovat definitivament el 17/04/2002 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
16. Programa d'actuació urbanística als àmbits de la Guinardera, can Canyameres i can Bellet (núm. expedient 2001/002194), aprovat definitivament el 17/04/2002 i publicat al DOGC el 26/11/2007.
17. Pla parcial d'ordenació del sector can Bellet, can Canyameres i la Guinardera II (núm. expedient 2001/002044), aprovat definitivament el 18/09/2002 i publicat el 19/01/2004.
18. Pla parcial d'ordenació del sector Vullpalleres-oest (núm. expedient 2001/002066), aprovat definitivament
19. Modificació de les normes urbanístiques del Pla parcial d'ordenació en l'àmbit de can Bellet, can Canyameres i la Guinardera II (núm. expedient 2005/019921), aprovat definitivament el 20/10/2005 i publicat el 07/03/2006.
20. Modificació puntual del Pla general metropolità que requereix la revisió del Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic i catàleg (núm. expedient 2005/018280), aprovat definitivament el 11/11/2008 i publicat al DOGC el 25/11/2008.
21. Revisió del Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic. Catàleg (núm. expedient 2005/021041), aprovat definitivament el 30/04/2008 i publicat al DOGC el 24/08/2010.
22. Modificació puntual del Pla general metropolità en l'àmbit nord del sector Vullpalleres oest (núm. expedient 2009/035496), aprovat definitivament el 30/04/2009 i publicat al DOGC el 15/05/2009.
23. Pla especial d'infraestructures i radiocomunicació (núm. expedient 2011/046092), aprovat definitivament el 26/01/2012 i publicat al DOGC el 17/04/2012.
24. Modificació del Pla parcial del sector can Bellet, can Canyameres i la Guinardera II, pel que fa a les condicions d'edificació de les unitats d'edificació T1, T2, T3 i T4 (núm. expedient 2014/054187), aprovat definitivament el 28/11/2014 i publicat al DOGC el 10/03/2015.
25. Pla especial urbanístic dels clubs socials privats de consumidors de cànnabis (núm. expedient 2017/063040), aprovat definitivament el 13/06/2017 i publicat al DOGC el 03/08/2017.
26. Modificació puntual del Pla parcial del sector de Can Bellet, Can Canyameres i la Guinardera II en relació a la regulació dels usos de les zones 19R/av i 19 R/v (expedient número 81004/18) (núm. expedient 2019/068337), aprovat definitivament el 10/07/2020 i publicat al DOGC el 06/08/2020.
27. Modificació puntual del Pla parcial urbanístic del sector de Volpelleres Oest en relació a la regulació d'usos de les zones 19R/a i 19R/v (expedient 81005/18) (núm. expedient 2019/068339), aprovat definitivament el 10/07/2020 i publicat al DOGC el 10/08/2020.
28. Modificació puntual del Pla general metropolità per a la regulació dels habitatges d'ús turístic i de determinats establiments destinats a allotjament temporal (núm. expedient 2020/072120), aprovat definitivament el 23/04/2021 i publicat al DOGC el 13/05/2021.

### 3.2 Classificació del sòl

La major part d'aquest àmbit es troba en sòl urbà (SU). Hi ha una part (al nord del l'àmbit) que es troba en sòl urbanitzable no consolidat (SUNC):

- Sector creat pel Pla General Metropolità (1976/000477), programat pel Programa d'actuació urbanística del sector Mas Llorens (1993/001509) i desenvolupat per Pla parcial d'ordenació del sector Mas Llorens (1992/002187).

### 3.3 Qualificació del sòl

L'àmbit d'actuació està qualificat amb els següents sistemes:

1. La qualificació de Sistema viari bàsic (clau 5) està regulada pels articles: 196, 197, 198 i 199 de les NN.UU del Pla General Metropolità.
2. La qualificació de Parcs i Jardins urbans. De nova creació de caràcter local (clau 6b) està regulada pels articles: 202, 203 i 204 de les NN.UU. del Pla General Metropolità (1976/000477).
3. La qualificació de Protecció de sistemes generals (clau 9) està regulada per l'article 174 de les NN.UU del Pla General Metropolità (1976/000477).

### 3.4 Servituds

Dins l'àmbit d'actuació trobem servituds que poden afectar a les actuacions que es duguin a terme:

- **Servituds Aeronàutiques:** l'àmbit del projecte queda dins de la servitud aeronàutica de 240 a 255 metres.
- **Servitud viària.** L'àmbit del projecte queda inclòs parcialment dins de la Zona de domini públic.
- **Servitud ferroviària.** L'àmbit del projecte queda inclòs parcialment dins del Domini Públic ferroviari.

### 4. VALORACIONS

En referència al sector de planejament que afecta parcialment a l'àmbit i atès que a dia d'avui s'estan realitzant les obres d'urbanització del sector, caldria valorar conjuntament amb l'ajuntament si cal que el projecte inclogui part d'aquestes obres d'urbanització.

En referència a les servituds aeronàutiques, es poden veure afectades les noves construccions, instal·lacions o plantacions. En trobar-se l'àmbit inclòs totalment en les zones i espais afectats per servituds aeronàutiques, l'execució de qualsevol construcció, instal·lació (pals, antenes, aerogeneradors incloses les pales), mitjans necessaris per a la construcció (incloses les grues de construcció i similars) o plantació, requerirà acord favorable previ d'AESA, d'acord amb els articles 30 i 31 del Decret 584/72, modificat per Reial Decret 297/2013. En aquest cas, s'aconsella detallar a la memòria el tipus de maquinari per portar a terme la instal·lació en el cas de grues o similar per no veure's afectat pels condicionants d'aquesta servitud.

Tanmateix, respecte al acord previ favorable de les servituds aeronàutiques, atès que l'actuació no supera l'alçada de 100 metres i no representa cap obstacle (segons la definició de l'art. 8 de la llei 584/1972 de 24 de febrer de Servituds aeronàutiques) i atès que el planejament aprovat que afecta l'àmbit ja incorpora les servituds aeronàutiques establertes per llei, no hi ha, a priori, cap element que pugui justificar un informe negatiu per part d'AESA. Es per això que, tenint en compte els dilatats terminis de que disposa aquest organisme per informar, es pot procedir a tramitar l'aprovació del projecte i la licitació i adjudicació del mateix i només vincular l'inici de les obres a disposar efectivament de l'acord favorable d'AESA.

## **APÈNDIX 02**

### **PROPIETATS TERRENYS AFECTATS**

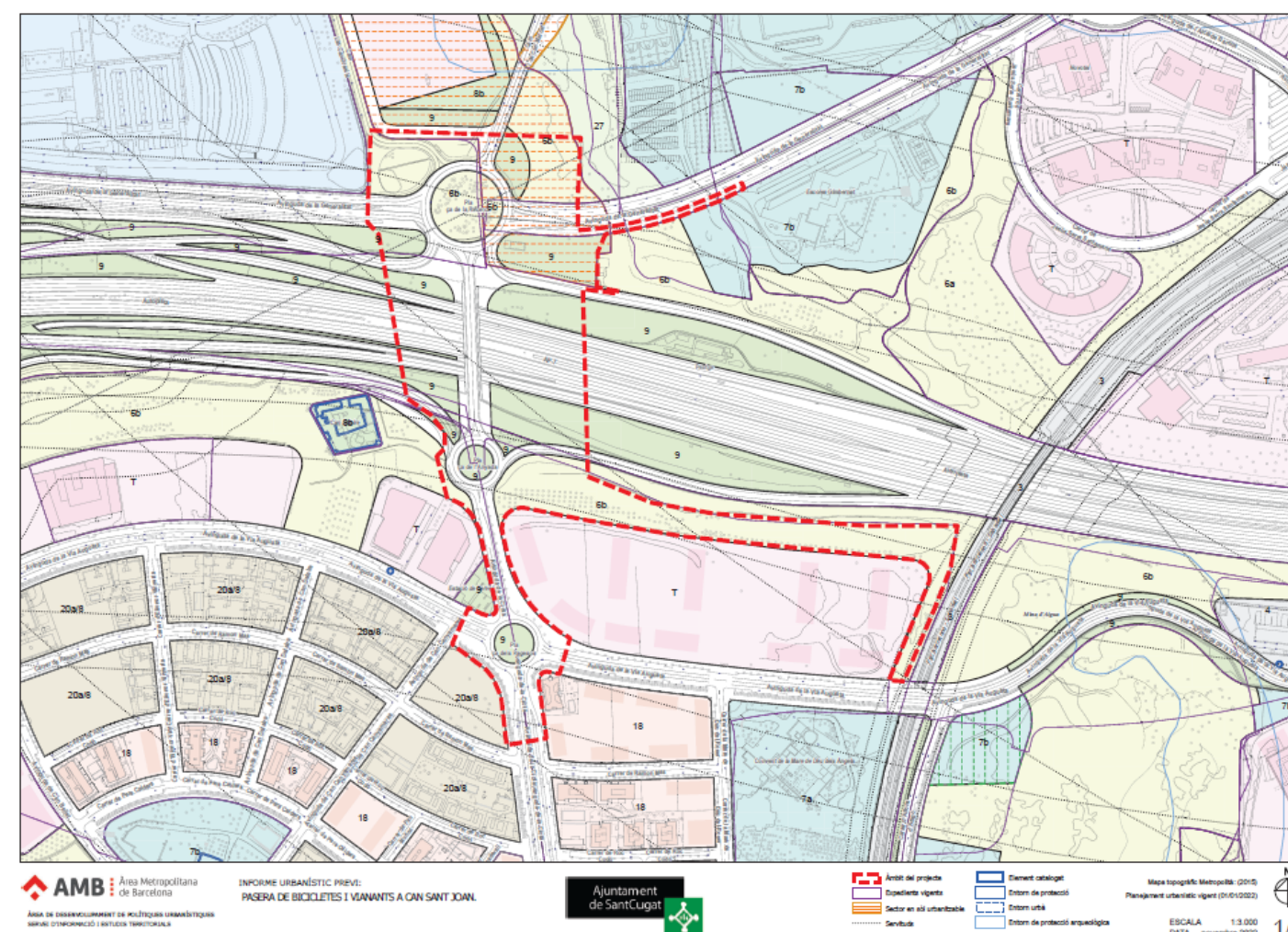
## 5. ALTRES CONSIDERACIONS A TENIR PRESENTS.

Per tal de dur a terme el projecte de passera de bicicletes i vianants a can Sant Joan, s'hauran de tenir en compte les següents consideracions:

- Disposar de la petició de l'ajuntament de Sant Cugat del Vallès dirigida a l'AMB de la necessitat de realitzar les obres.
- Demanar a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès la disponibilitat de tots els terrenys afectats per l'obra.
- Abans de l'aprovació del projecte caldrà demanar a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per actuar dins la Zona de servitud de la infraestructura.
- Abans de l'aprovació del projecte caldrà demanar les autoritzacions pertinents a l'administració competent per actuacions en zona de protecció de carreteres.
- Abans de l'inici de les obres caldrà disposar de acord previ favorable a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) en l'àmbit de les seves competències.
- Abans de l'inici de les obres, caldrà disposar de la informació de totes les companyies de serveis que travessin l'àrea d'influència, inclòs els serveis que depenen de l'Ajuntament.

Barcelona, 10 de novembre de 2022.

Secció d'Informació Urbanística.







Plaça de la Vila, 1  
08172 Sant Cugat del Vallès  
Tel. 935 657 000  
Fax 936 755 406

|  |   |
|--|---|
| Codi de verificació:                       | <br>1D722E52373Q100E1436 |
| Procediment: T321 Projectes d'urbanització |   |
| Expedient: 13426/2025                      | Document: 139010/2025   |

INFORME TÈCNIC

Identificació de l'expedient

Informe acreditatiu de la titularitat municipal dels immobles afectats en la tramitació de l'expedient 13426/2025 – PROJECTE BÀSIC PASSERA DE CAN SANT JOAN.

Antecedents

Revisat l'Inventari general consolidat de béns i drets de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, es constata l'existència dels béns immobles indicats a continuació:

- a)

Número d'inventari:

847

Nom de l'immoble:

Zona verda 3, lateral B30

Situació:

Can Sant Joan Sud (Centre Est)

Superfície del sòl:

17.224 m²

Referència cadastral:

2434607DF2923C0001MX

Classificació:

Parcs i jardins

Situació patrimonial:

Plena propietat

Qualificació jurídica:

Domini públic afecta a l'ús públic

Títular:

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
- b)

Número d'inventari:

10227

Nom de l'immoble:

Terreny Pla Parcial de Mas Llorens

Situació:

Can Sant Joan Sud (Centre Est)

Superfície del sòl:

15.701,58 m²

Referència cadastral:

2120601DF2922A0001UP i 2120632DF2922A0001ZP

Classificació:

Terrenys de domini públic

Situació patrimonial:

Plena propietat

Qualificació jurídica:

Domini públic afecta a l'ús públic

Títular:

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès



Plaça de la Vila, 1  
08172 Sant Cugat del Vallès  
Tel. 935 657 000  
Fax 936 755 406

Conclusions

Vistos els antecedents indicats, informo que l'objecte de l'expedient de referència està inclòs en els béns immobles supraesmentats, els quals són de propietat municipal i estan correctament inventariats de conformitat amb el Decret 336/1998, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament del patrimoni dels ens locals.

Cal fer constar que el vol per sobre de l'autopista AP-7, òbviament, no és de propietat municipal.

Aquest informe s'emet sense perjudici d'un altre de major rang o criteri.

Vist i plau,

Signat digitalment per:  
Responsable de Patrimoni  
Antoni Serra i Rucarols  
07-04-2025 11:53

Signat digitalment per:  
Cap del Servei de Valoracions, Patrimoni  
i Disciplina Urbanística  
Antoni Olaria Cañadell  
07-04-2025 13:04

## **APÈNDIX 03**

### **PLÀNOLS DEL PLANEJAMENT VIGENT**



Z:\1-PROJECTES\AMB\098\_447\_PASSARELLA SANT JOAN SANT CUGAT\02\_DESARROLLO\02\_MAUQUETA\_V01\DOC N°2\_PLÀNOLS\SG.05.01\_Planejament Pla territorial.dwg  
Z:\1-PROJECTES\AMB\098\_447\_PASSARELLA SANT JOAN SANT CUGAT\02\_DESARROLLO\02\_MAUQUETA\_V01\DOC N°2\_PLÀNOLS\SG.05.01\_Planejament Pla territorial.dwg

