PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI

AERÒDROM BARCELONA / BAGES

SANT FRUITÓS DE BAGES

OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

GEN 14

PRESENTACIÓ, OPORTUNITAT I INICIATIVA DEL *PDUA*

OBJECTIUS I CRITERIS GENERALS

ESTAT ACTUAL DE L'AERÒDROM

JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT DE LA PROPOSTA

PROPOSTA D'ORDENACIÓ

PROGRAMACIÓ DE LES ACTUACIONS

SERVITUDS AERONÀUTIQUES

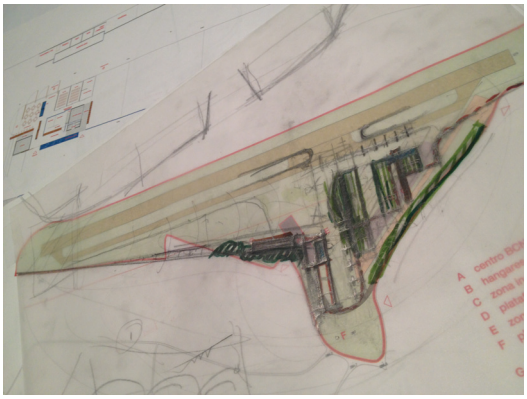
PROPOSTA DE MOBILITAT

DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

ANNEX:

REPORTATGE FOTOGRÀFIC



AIRPIRINEUS, S.L.

c/ Marqués de Mulhacén 38 / 08034 Barcelona

BCN SKYDIVE, S.L.

aeròdrom de la Cerdanya / 17538 Das (Girona)

UBBU ARQUITECTURA, S.L.P.

c/ València 362, bajos izqda / 08009 Barcelona
934502950 / *ubbu@ubbu.es*

PRESENTACIÓ, OPORTUNITAT I INICIATIVA DEL *PDUA*

GEN 14

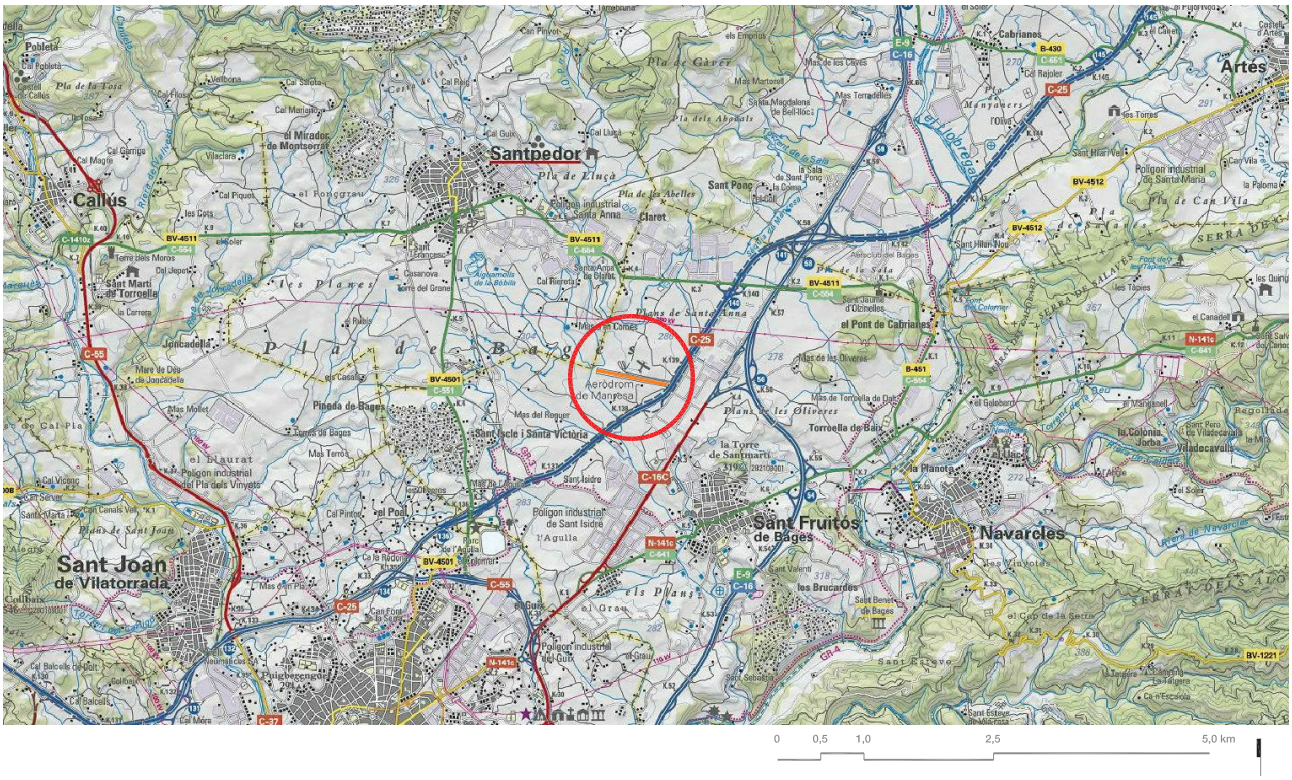
1. OBJECTE

2. JUSTIFICACIÓ I CONVENIÈNCIA

3. MARC LEGAL
I SÍNTESI DEL PLANEJAMENT

1. OBJECTE DEL *PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI*.

El desenvolupament de les instal.lacions aeronàutiques actuals que configuren l'Aeròdrom de Sant Fruitós com a element de l'estructura del territori i com a peça del sistema general de comunicacions **requereix l'aprovació d'un *Pla Director Urbanístic Aeroportuari (PDUA)*** tal com s'especifica a l'article 5.2 de la ***Llei 14/2009*, de 22 de juliol, *d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries* per delimitar i definir la seva zona de servei.**



L'àmbit d'actuació del *PDUA* de l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages es correspon amb l'àmbit actual de l'aeròdrom ja que les diferents etapes que es preveuen desenvolupar **no impliquen modificar els paràmetres aeronàutics** segons els quals actualment es delimita l'àrea de servei.

El planejament urbanístic municipal vigent no reconeix cap sistema aeroportuari.

El *PDUA* és d'inicitiva privada, impulsada per AIRPIRINEUS, S.L. en representació de la propietat del sòl **i per BCN SKYDIVE, S.L.** com operador de l'activitat de paracaigudisme que formarà part de la fase inicial de desenvolupament.

Els agents implicats són els següents:

- **Promotor del pla:**

  AIRPIRINEUS, S.L.

  B-62503297
  c/ Marqués de Mulhacén 38, 08034 Barcelona

  BCN SKYDIVE, S.L.

  B-55145824
  aeròdrom de la Cerdanya, 17538 Das (Girona)

- **Propietat de l'aeròdrom:**

  AIRPIRINEUS, S.L. 50% (indivís)

  B-62503297
  c/ Marqués de Mulhacén 38, 08034 Barcelona

  MANEL PUJOL ROCA 50% (indivís)

  39202715-C
  camí cementiri s/n, 08272 Sant Fruitós de Bages (Barcelona)

- **Autors del projecte:**

  UBBU ARQUITECTURA, S.L.P.

  c/ València 362, 08009 Barcelona

  MARC PARÉ LEZCANO col·legiat COAC nº 28256/1

  MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA col·legiat COAC nº 33418/9

- **Consultor econòmic i jurídic:**

  JAUME FIGUERAS SABATÉ col·legiat ICASF nº 1567

2. JUSTIFICACIÓ I CONVENIÉNCIA DE LA FORMULACIÓ DEL *PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI*.

- **Justificació de la formulació del *PDUA*.**

L'aprovació de la *Llei 14/2009* va determinar, com ja s'ha indicat, que **els aeroports i aeròdroms competència de la Generalitat (aquells que no tenen la consideració d'interès general) hagin de disposar d'un *PDUA* que en delimiti i defineixi la zona de servei**, de forma que es aquest nou instrument regulador amb naturalesa urbanística i també de pla aeroportuari és l'adequat pel desenvolupament de les instal.lacions aeroportuàries d'acord amb la legislació vigent.

En la seva disposició transitòria segona, es determina que **els titulars de les infraestructures aeroportuàries existents** en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei **disposen d'un termini de cinc anys per a adequar la situació**, si escau, als preceptes que estableix.

Per poder respondre a les necessitats actuals i futures en la gestió de l'aeròdrom, es pretén **recollir la situació actual i ordenar el desenvolupament necessari** per poder donar resposta a les iniciatives plantejades i poder definir un esquema general d'aeroport que adapti el model d'altres aeròdroms d'aviació general i esportiva en diferents localitzacions territorials.

Els nous requeriments no impliquen necessàriament l'ampliació de la capacitat operativa de l'aeròdrom, però si la millora de les condicions actuals i la incorporació d'una sèrie d'usos complementaris de l'activitat aeronàutica que es consideren necessaris per integrar la instal.lació a nivell social i afavorir l'equilibri econòmic, potenciant les seves possibilitats i permetent una actuació unitària d'adaptació paisatgística en l'entorn.

L'àmbit d'aplicació del planejament inclou les infraestructures, instal.lacions i activitats aeroportuàries que es preveuen necessàries per garantir la possibilitat de desenvolupament del conjunt, concretant les seves directrius aeronàutiques per permetre una resposta adequada a les previsions i una completa integració, reforçant la seva situació estratègica, a la xarxa d'aeròdroms catalans.

- **Conveniéncia de la formulació del *PDUA*.**

L'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages és una instal·lació privada que pertany als germans Ramon i Manel Pujol Roca, els qui s'han encarregat fins a aquest moment de la seva gestió.

La infraestructura està **destinada a l'aviació esportiva, però el desús en què es troba en els últims anys ha provocat que el seu estat de conservació no sigui l'adequat.**

Per poder tornar a activar el seu ús potencial, ja que actualment es troba en un estat precari, s'ha resolt un acord per **l'entrada d'un operador independent del sector aeronàutic (AIRPIRINEUS) que formarà part de la propietat de l'aeròdrom de manera que es reactivi l'activitat en un primer moment per procedir a realitzar les inversions necessàries per recuperar les condicions operatives de la instal·lació.**

El desenvolupament de l'aeròdrom **inclourà l'ordenació de les obres d'adequació del camp i la construcció de les edificacions necessàries per respondre a les activitats aeronàutiques que defineixen el model d'instal·lació que la nova societat conjunta planteja per a l'*aeròdrom Barcelona / Bages*** (com es passarà a denominar).

Aquest model de la instal·lació **contempla l'escenari de màxim desenvolupament que s'estableix per al projecte**, tant en clau urbanística com aeronàutica, per la qual cosa si en algun moment s'hagués de modificar seria necessària l'aprovació d'una nova proposta.

Independentment, l'**activitat principal de l'aeròdrom** en un primer moment **serà la realitzada per BCN SKYDIVE, empresa dedicada al paracaigudisme** actualment basada a l'aeròdrom de la Cerdanya, que també **es proposa implantar a l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages,** per la

qual cosa les **primeres actuacions que requerirà la infraestructura**, a més de l'adequació del seu camp de vol, **seran les vinculades a l'edificació per poder desenvolupar l'activitat de paracaigudisme** substituint les instal.lacions actuals o aquelles provisionals que puguin arribar a sol.licitar-se.

Aquesta primera activitat permetrà **establir l'escenari real que defineixi el potencial interès econòmic i social de l'aeròdrom en la configuració aeronàutica actual** abans de completar la resta d'intervencions.

3. MARC LEGAL I SÍNTESI DEL PLANEJAMENT VIGENT.

Les regulacions de referència, tant aeronàutiques com urbanístiques, ambientals i de mobilitat i accessibilitat (incloent les relatives a les carreteres) que conformen el marc general per a la redacció del *PDUA* són les següents:

- **Regulacions aeronàutiques:**

  - *Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports (PAAHC) 2009-2015*.

  - *Llei 14/2009*, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries.

  - *Llei 21/2003*, de 7 de juliol, de seguretat aèria (i les seves posteriors adequacions).

  - *Reial Decret 1189/2011*, de 19 d'agost, pel que es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al tràfic d'aeròdroms autonòmics, i es modifica el *Reial Decret 862/2009*, de 14 de maig, pel que s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i es regula la certificació dels aeroports de competència de l'Estat, el *Decret 584/1972*, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques i el *Reial Decret 2591/1998*, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que es disposa a l'article 166 de la *Llei 13/1996*, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

  - *Reial Decret 1150/2011*, de 29 de juliol, pel que es modifica el *Reial Decret 2858/1981*, de 27 de novembre, sobre qualificació d'aeroports civils.

  - *Reial Decret 57/2002*, de 18 de gener, pel que s'aprova el *Reglament de circulació aèria* i *Ordre PRE/1802/2011*, de 24 de juny, per la que s'introdueixen modificacions de caràcter tècnic relatives a la seguretat dels serveis de trànsit aeri en el *Reglament de circulació aèria*.

  - *Ordre FOM/2086/2011*, de 8 de juny, per la qual s'actualitzen les normes tècniques contingudes en l'annex al *Reial Decret 862/2009*, de 14 de maig, pel que s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i es regula la certificació dels aeroports de competència de l'Estat.

  - Annexes OACI i els seus manuals i documents:

    Manual de planificació d'aeroports (doc 9184).
    Manual de disseny d'aeròdroms (doc 9157).
    Manual econòmic d'aeroports (doc 9562).
    Part 6 de limitacions d'obstacles del manual de serveis d'aeroports (doc 9137).
    Annex 14 de disseny i operacions d'aeròdroms del Conveni sobre aviació civil internacional.
    Annex 16 de protecció del mediambient del Conveni sobre aviació civil internacional.
    Circular 207-AN/12 Simultaneous operations on parallel instrument runaways (SOIR).

  - *Reial Decret 1133/2010*, de 10 de setembre, pel que es regula la provissió del servei d' informació de vol d'aeròdroms (AFIS).

  - *Llei 9/2010*, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de serves de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveidors civils d'aquests serves i es fixen determinades condicions laborales per als controladors civils de trànsit aeri.

- **Regulacions urbanístiques:**

  - *Pla Territorial Parcial de les comarques centrals* aprovat definitivament el 16 de setembre de 2008.

  - *Pla Director Urbanístic del Pla de Bages* aprovat definitivament el 28 de setembre de 2006.

  - *Revisió del Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Fruitós de Bages* aprovada definitivament el 27 de març de 1996.

  - *Decret Legislatiu 1/2010*, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, *Decret 305/2006*, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la *Llei d'urbanisme* i *Llei 3/2012*, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la *Llei d'urbanisme*.

- **Regulacions ambientals:**

  - *Llei 6/2009*, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

  - *Reial Decret Administratiu 1/2008*, d'11 de gener, pel que s'aprova el text refós de la *Lle d'avaluació d'impacte ambiental de projectes*.

  - *Directiva 96/92/CE* sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient.

  - *Directiva 2002/30/CE* del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de març, sobre l'establiment de normes i procediments per a la introducció de restriccions operatives relacionades amb el soroll als aeroports comunitaris.

  - *Reial Decret 1257/2003*, de 3 d'octubre, sobre els procediments per a la introducció de restriccions operatives relacionades amb el soroll als aeroports.

- **Regulacions de mobilitat i accessibilitat:**

  - *Llei 9/2003*, de 13 de juny, de la mobilitat.

  - *Decret 466/2004*, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la mobilitat.

  - *Decret 362/2009*, de 3 d'octubre, de les directrius nacionals de mobilitat.

  - *Decret 344/2006*, de 19 de setembre, regulador dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

  - *Decret 135/1995*, de 24 de març, de desplegament de la *Llei 20/1991*, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del *Codi d'accessibilitat*.

  - *Llei 25/1998*, de 29 de juliol, de carreteras.

  - *Decret Legislatiu 2/2009*, de 25 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la *Llei de carreteres*.

  - *Decret 293/2003*, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el *Reglament general de carreteres*.

El marc legal establert per la redacció del *PDUA* es concreta en el següent escenari:

- **Legislació sectorial aeronàutica.**

  ***Llei 14/2009*, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries.**

  Aquesta llei recull les competències en matèria aeroportuària del Govern de Catalunya que preveu l'Estatut d'autonomia per al conjunt d'infraestructures aeroportuàries que no tenen atribuït el caràcter d'interès general per part de l'Estat, definint la figura del *PDUA* com a eina que ha d'integrar les determinacions urbanístiques i aeroportuàries en un únic document regulador.

  A pesar que l'Aeròdrom de la Cerdanya és una instal.lació existent s'avalua la conveniència de redactar el present *PDUA* per tal de dotar al desenvolupament de la infraestructura d'un instrument unificat urbanístic i aeronàutic que defineix les grans directrius d'ordenació i desenvolupament de la instal.lació fins a aconseguir la màxima expansió previsible en aquesta fase, delimitant així mateix la seva zona de servei com a sistema general aeroportuari.

- **Legislació urbanística.**

  ***Decret Legislatiu 1/2010*, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la *Llei d'urbanisme* i *Llei 3/2012*, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la *Llei d'urbanisme*.**

  La *Llei 14/2009* atorga als *PDUA* naturalesa urbanística a més d'aeroportuària, indicant expressament que en tot allò no regulat expressament per aquesta llei, li són aplicables el règim jurídic i les determinacions dels *Plans Directors Urbanístics*.

  Atès que a l'aeròdrom de la Sant Fruitós de Bages es preveuen introduir usos complementaris dels estrictament aeronàutics que estiguin vinculats amb l'activitat principal (dins de la seva zona de servei), es necessitarà una acurada justificació al tractar-se de sòl no urbanitzable.

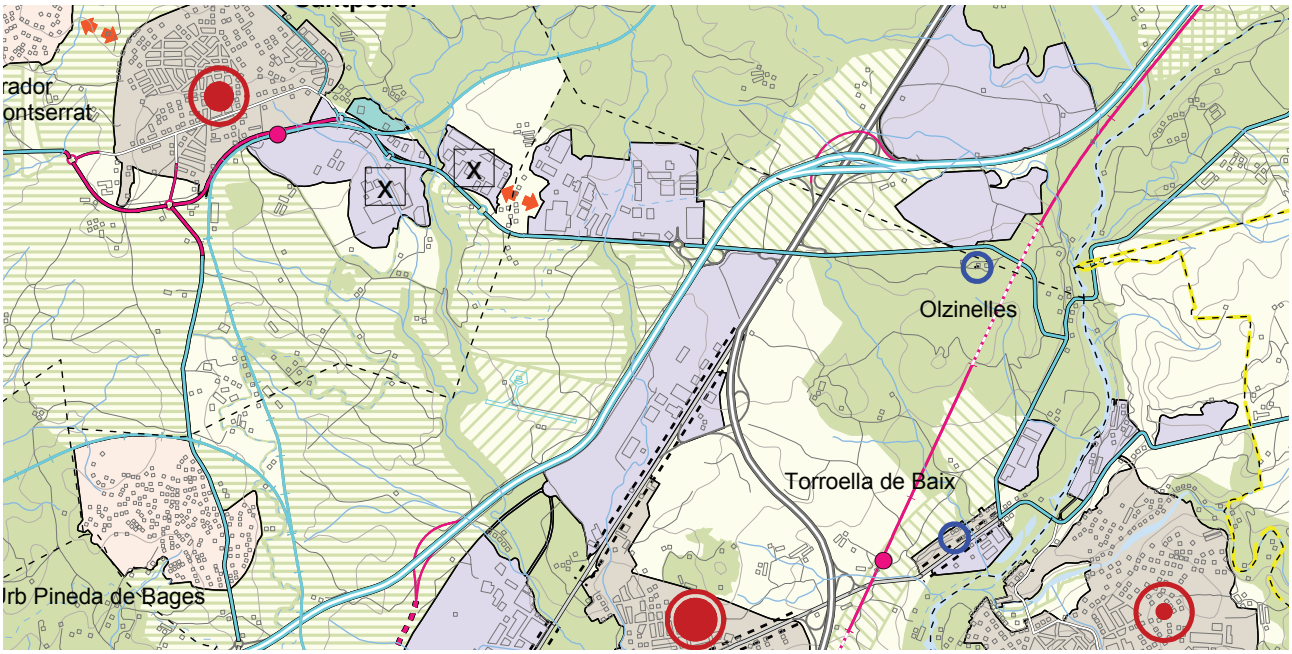
1. JUSTIFICACIÓ DE LA COMPATIBILITAT AMB EL PLANEJAMENT

2. OBJECTIUS I CRITERIS GENERALS I USOS PREVISTOS

1. JUSTIFICACIÓ DE LA COMPATIBILITAT AMB EL PLANEJAMENT..

PLANEJAMENT URBANÍSTIC

- *Pla territorial de les comarques centrals*



SISTEMA D'ESPAIS OBERTS: CATEGORIES DE SÒL

SÒL DE PROTECCIÓ ESPECIAL

- Sòl de protecció especial
- PEIN i Xarxa Natura 2000
- Límit de Pla especial Guilleries - Savassona

SÒL DE PROTECCIÓ TERRITORIAL

- Sòl d'interès agrari i/o paisatgístic
- Sòl de preservació de corredors d'infraestructures
- Sòl de potencial interès estratègic
- Sòl de riscos i afectacions

SÒL DE PROTECCIÓ PREVENTIVA

SISTEMA AEROPORTUARI: PROPOSTES

- Nova actuació
- Condicionament
- Conservació

El planejament territorial **recull, en el seu apartat d'infraestructures de mobilitat, el contingut del *Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya (PAAHC) 2007-2012***, indicant una sèrie de prioritats d'actuació per al sector d'aeròdroms d'aviació general i esportiva i els auxiliars, entre les quals es troba estendre i ***consolidar una xarxa d'aeròdroms que busqui l'equilibri entre el servei públic i el desenvolupament de l'aviació general.***

Entre els aeròdroms auxiliars (de nivell IV) es troba l'aeròdrom existent a Sant Fruitós de Bages, pel qual es planteja el seu *condicionament per assolir la funcionalitat prevista*.

Els paràmetres relatius a la definició de l'aeròdrom que recull del *PAAHC 2007-2012* són els següents:

1. Estableix que el seu aeròdrom alternatiu és el de Sabadell.

2. Reconeix la seva titularitat i gestió privada.

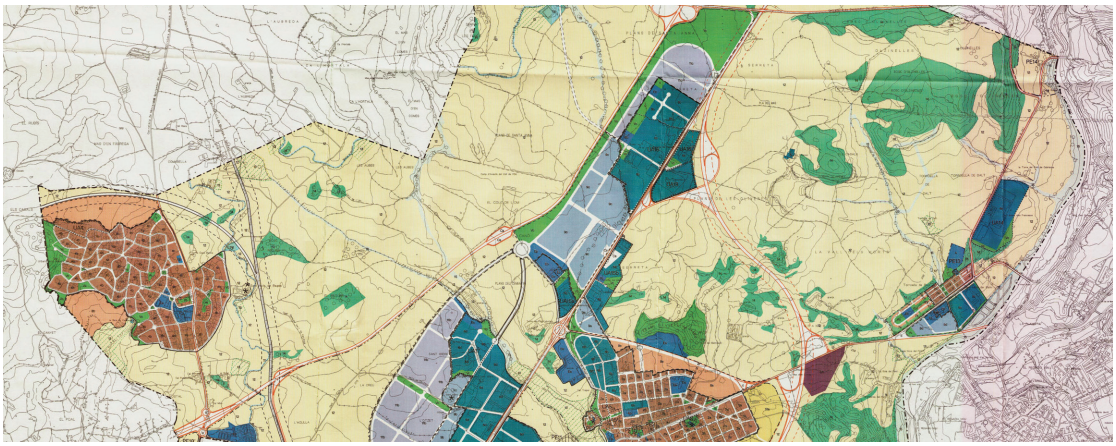
3. Defineix una superfície per a la infraestructura de 13,7 Ha. i especifica que disposa d'una pista d'herba i terra de 750 x 40 m. També indica que disposa d'una plataforma d'estacionament d'aeronaus de 4.375 m2., que no té carrers de rodada, que compta amb un hangar de 15 x 12 m. i una superfície aproximada de 90 m2. per a aparcament de vehicles.

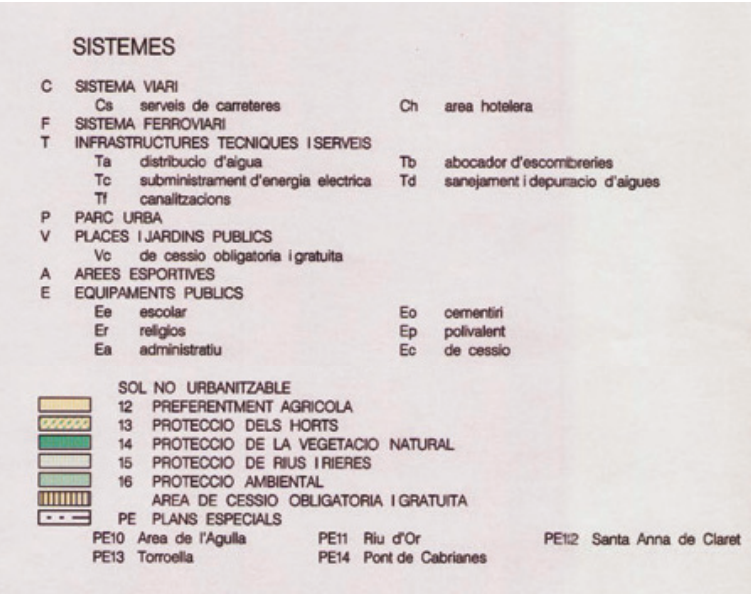
4. Indica que no sembla viable ampliar la pista fins als 1.000 m. de longitud a causa del seu encaix entre la C-25 i una riera segons es desprèn d'una sèrie d'estudis previs.

5. Com a activitat existent s'indica l'escola de vol i el seu funcionament com a base de mitjans aeris contra incendis.

Per tant **podem comprovar com les actuacions que es proposen, destinades al condicionament de la instal·lació, s'ajusten als criteris que el planejament territorial va incorporar del planejament aeronàutic**, tal com recull la documentació gràfica d'actuacions a les infraestructures previstes al Pla que **situa entorn de l'àmbit de l'aeròdrom una zona de *sòl de potencial interès estratègic* per permetre el seu desenvolupament.**

- ***Pla general d'ordenació municipal de Sant Fruitós de Bages***





SISTEMES

C SISTEMA VIARI
Cs serveis de carreteres
Ch area hotelera
F SISTEMA FERROVIARI
T INFRASTRUCTURES TECNIQUES I SERVEIS
Ta distribucio d'aigua
Tb abocador d'escombreries
Tc subministrament d'energia electrica
Td sanejament i depuracio d'aigues
Tf canalitzacions
P PARC URBA
V PLACES I JARDINS PUBLICS
Vc de cessio obligatoria i gratuita
A AREES ESPORTIVES
E EQUIPAMENTS PUBLICS
Ee escolar
Eo cementiri
Er religios
Ep polivalent
Ea administratiu
Ec de cessio

SOL NO URBANITZABLE
12 PREFERENTMENT AGRICOLA
13 PROTECCIO DELS HORTS
14 PROTECCIO DE LA VEGETACIO NATURAL
15 PROTECCIO DE RIUS I RIERES
16 PROTECCIO AMBIENTAL
AREA DE CESSIO OBLIGATORIA I GRATUITA
PE PLANS ESPECIALS
PE10 Area de l'Agulla
PE11 Riu d'Or
PE12 Santa Anna de Claret
PE13 Torroella
PE14 Pont de Cabrianes

La qualificació del sòl sobre el qual es localitza l'aeròdrom és la de sòl no urbanitzable preferentment agrícola (clau 12) ja que **el planejament urbanístic municipal no recull l'existència de l'aeròdrom com a sistema general,** havent-se definit un sistema viari i un de ferroviari, però no un sistema aeroportuari.

En aquest tipus de sòl es pretén restringir les activitats que puguin perjudicar l'aprofitament agrícola del màxim de sòls, però hem de tenir en compte que **l'aeròdrom és una infraestructura ja existent pel que no s'estaria afectant a l'aprofitament agrícola dels terrenys.**

Encara que a l'article 248 de la normativa s'indica que en sòl no urbanitzable s'entenen prohibits els usos no expressament admesos, l'article 194 estableix que **entre els usos permesos per a aquest tipus de sòl està el d'edificacions d'utilitat pública i interès social.**

Atenent a l'interès públic de la proposta les edificacions plantejades pel projecte es podrien arribar a establir a l'interior de l'àmbit de l'aeròdrom.

D'altra banda, **la legislació aeronàutica**, com veurem més endavant, **estableix que les zones de servei dels aeroports i aeròdroms han d'estar qualificades com a sistema general aeroportuari, independentment de la seva titularitat pública o privada.**

No obstant això **no és necessària la modificació del planejament municipal ja que la tramitació del *PDUA* implicarà, directament, la qualificació del sistema general aeroportuari.**

PLANEJAMENT AERONÀUTIC

- ***Llei 14/2009, del 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries.***

Aquesta llei recull les competències en matèria aeroportuària del Govern de Catalunya que preveu l'Estatut d'autonomia per al conjunt d'infraestructures aeroportuàries que no tenen atribuït el caràcter d'interès general per part de l'Estat, **definint la figura del *PDUA* com a eina que ha d'integrar les determinacions urbanístiques i aeroportuàries** en un únic document regulador.

Per tant el ***PDUA* delimitarà la zona de servei i les directrius d'ordenació i desenvolupament de la instal·lació** fins a aconseguir la consolidació de la infraestructura segons l'escenari previst sense modificar la seva capacitat operativa.

De la mateixa manera les actuacions proposades s'adeqüen completament a les especificacions permeses per la *Llei 14/2009* per a la zona de servei de les instal·lacions aeroportuàries, com podrem comprovar en analitzar els usos previstos.

Per poder procedir a la tramitació del *PDUA,* en tractar-se d'un aeròdrom de titularitat privada, el present document inclou la justificació de l'interès de la proposta, la justificació de la seva viabilitat tècnica i econòmica i l'adequació als usos existents o previstos en l'entorn, a més de la delimitació del seu àmbit i la seva proposta d'ordenació.

Per tal de que la *comissió d'urbanisme de Catalunya* pugui informar sobre la sol·licitud del *PDUA*, **s'haurà de comptar prèviament amb l'informe d'aquells ajuntaments afectats per les servituds aeronàutiques actuals (Sant Fruitós de Bages, Santpedor, Sallent i Manresa).**

La llei aeronàutica també indica, al seu article 33, *règim jurídic dels aeroports i aeròdroms de titularitat privada*, que **la construcció, modificació o ampliació dels aeroports o aeròdroms que duguin a terme les persona físiques o jurídiques privades** s'han de sotmetre al mateix règim establert per a les infraestructures d'iniciativa dels ens locals, implicant per tant, segons l'article 30, que **el departament competent en matèria aeroportuària ha d'autoritzar la sol·licitud de les actuacions que es presentin** juntament amb un projecte constructiu i al tràmit d'impacte ambiental que sigui requerit, de manera que no únicament es dependrà de l'autorització municipal.

- ***Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya (PAAHC) 2009-2015.***

  La legislació aeronàutica vigent en el moment de l'aprovació del *PAAHC 2009-2015*, que va ser aprovat pel *Decret 8/2009*, de 20 de gener, era la *Llei 19/2000*, en la que es definia en el seu article 7 la necessitat de formular un instrument d'ordenació del sector aeroportuari català amb caràcter de *Pla Territorial Sectorial*, de conformitat amb la *Llei 23/1983 de Política Territorial*, de 21 de novembre, tenint en compte les directrius d'ordenació del territori de manera que **els terrenys necessaris per a l'establiment d'aeroports i aeròdroms es qualifiquessin com a sistemes generals aeroportuaris en els diferents planejaments urbanístics.**

  El *PAAHC 2009-2015* manté els paràmetres establerts per a l'aeròdrom pel *PAAHC 2007-2012* (recollit pel *Pla Territorial de les comarques centrals*), **classificant-ho com a aeròdrom auxiliar (nivell IV) encara que reconeix el seu ús per a l'aviació esportiva, de titularitat i gestió privada, amb codi LEMS i classificació 2-C de l'*Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI)***, indicant que la denominació de la pista és 11-29, quan hem pogut comprovar anteriorment com la seva orientació és 10-28.

  Indica que **l'estat de conservació de les pistes és molt dolent, sent necessàries actuacions de conservació.**

  Reconeix que es produeixen perforacions en les superfícies limitadores d'obstacles en el sector nord que no impedeixen l'operació segura de les aeronaus.

  Les activitats auxiliars que es puguin dur a terme a l'aeròdrom permeten **realitzar l'anàlisi de la instal·lació des del punt de vista de l'aviació esportiva i general (el nivell III del *PAAHC*) per poder determinar la capacitat de la infraestructura existent i les necessitats a les quals el projecte d'actuacions específiques ha de respondre per no limitar el seu desenvolupament.**

  Les actuacions recollides en el projecte permetran dotar de contingut funcional a l'aeròdrom i així poder respondre a les actuacions de conservació requerides per al manteniment de les condicions de servei de la instal·lació com a part de la xarxa general del *PAAHC*.

2. OBJECTIUS I CRITERIS GENERALS DEL PLANEJAMENT I USOS PREVISTOS.

- El model d'actuació previst per a **l'*aeròdrom de Barcelona / Bages* parteix de la base que es tracta d'una instal·lació de titularitat privada i d'ús restringit, plantejant-se únicament per a operacions visuals *(VFR)*,** i en horari diürn.

- **Es tracta d'una instal·lació aeroportuària que bàsicament es destina a l'aviació general i esportiva, operada per aeronaus basades al propi camp**, que disposarà d'una certa capacitat corporativa i de transport de passatgers **que operaran sota la regulació del titular de les operacions de camp**.

  Al tractar-se d'un aeròdrom de titularitat privada i certificat com d'ús restringit segons el *Reial Decret 862/2009* pel que s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i es regula la certificació dels aeroports de competència de l'estat, les operacions d'aeronaus no basades en la pròpia instal·lació **quedaran condicionades a la corresponent autorització i registre del titular del camp** i per tant quedaran subjectes a les regulacions tècniques tan del tipus d'operació com de procediments operacionals.

  L'operador titular del camp regularà doncs els tipus de vol i les activitats sol·licitades, així com establirà la corresponent **política de taxes** per l'aterratge i enlairament necessaris per poder coordinar tant el nombre de moviments diaris, les certificacions, les emissions i el nivell d'impacte acústic de totes les aeronaus que sol·licitin operar al camp que respòn al codi aeronàutic de LEMS.

- Els requeriments establerts pel projecte **no impliquen necessàriament l'ampliació de la capacitat operativa de l'aeròdrom, però si la millora de les condicions actuals i la incorporació d'una sèrie d'usos complementaris a l'activitat aeronàutica** que es consideren necessaris per tal **d'integrar la instal·lació a l'entorn del municipi, afavorint l'equilibri econòmic necessari per la viabilitat d'un model aeroportuari essencialment d'aviació general i esportiva** que permeti a la vegada una actuació unitària d'adaptació paisatgística en l'entorn.

- **Si la implantació d'alguna de les activitats aeronàutiques previstes impliqués** la conveniència o necessitat d'**obtenir la certificació d'ús públic de l'aeròdrom, s'hauria de redactar el corresponent projecte complementari que determinés què actuacions haurien de durse a terme per adequar-se a les normes tècniques de disseny i d'operació d'aeròdroms d'us públic** (incloent la formulació del seu manual d'operacions) especificades en el *Reial Decret 862/2009* i que romandria dins de l'àmbit d'aplicació del present projecte d'actuacions específiques sempre que no es requerís l'ampliació de la seva capacitat operativa aeronàutica.

- L'activitat comercial principal a l'**entorn de l'aviació esportiva que es desenvolupa a l'aeròdrom, és la del paracaigudisme esportiu**, activitat per la qual els paràmetres, tant físics com normatius, de l'actual configuració del camp són idonis.

  La demanda del esports d'aventura ha tingut un increment notable als darrers anys, sent **el paracaigudisme una pràctica més consolidada a altres països europeus**, el que constitueix un important reclam comercial, ja que els països més al nord tenen limitada la seva pràctica a l'hivern per raó de les baixes temperatures.

  L'entorn de Barcelona i en particular de l'*aeròdrom Barcelona / Bages* és un destí idoni per la pràctica d'aquesta modalitat.

  L'existència d'un centre de paracaigudisme **sol portar associada la classificació d'un determinat espai aeri en el qual tindran preferentment lloc aquestes activitats**. Sobre la comarca del Bages ja hi ha una reserva d'aquestes característiques, de manera que està en una immillorable situació des del punt de vista de configuració de l'espai aeri per acollir un nou centre d'aquest tipus.

- L'*aeròdrom Barcelona / Bages* a més a més de la seva dimensió principalment vinculada a la pròpia activitat esportiva o com a base d'una flota d'aviació general, **es configura com un element més del sistemes d'infraestructures dels que es dota al territori, de manera que pugui també**

cobrir les necessitats endògenes, tant actuals com futures, d'infraestructura aeronàutica complementària.

La recuperació de l'aeròdrom, **tornarà a situar LEMS** com a la base preferent en el seu radi d'influència dels aparells especiatlitzats en el servei, tant de vigilància forestal com d'extinció d'incendis, que ara ja utilitzen aquesta instal·lació en condicions molt precàries.

El futur desenvolupament industrial i terciari i, dins d'aquest darrer, especialment **l'impuls del sector turístic promogut pel municipi de Sant Fruitós de Bages i per diferents agents privats a la zona, han de conduir a una demanda creixent dels diferents serveis d'*aerotaxi* en helicòpter tant per a vols corporatius o de negocis**, de curt i mitja abast, com per el possible establiment d'una línea *charter* que permeti connectar el Bages amb l'aeroport de Barcelona i amb el de Girona.

A la vegada, la pròpia activitat de l'aviació general i esportiva, centrada en l'activitat del paracaigudisme, fa d'aquesta ubicació un punt estratègic per el creixement de la oferta turística del municipi que, al disposar d'una infraestructura d'heliport permanent i operada per un operador de transport de passatgers, possibilita la ubicació d'una base d'operacions per a vols turístics i rutes i visites des de l'aire.

- El model d'aeròdrom que s'ajusta a la configuració actual del camp del vol **permet també, una certa capacitat corporativa d'aviació privada**, de manera que fa possible el desenvolupament d'una petita base per a l'aviació de mitja distància, operada amb **aparells de fins a 12 places tipus PILATUS PC-12**.

  La situació de l'aeròdrom a l'entorn del primer anell de Barcelona, es convertirà en un punt clau dins d'un sistema de multipropietat impulsat i creat pel propi operador principal i promotor d'aquest projecte.

- **La determinació de les activitats i usos previstos en el model d'aeròdrom** es basa en una anàlisi tant de la realitat local com de la realitat actual del sector, i que a la vegada té en compte tant les activitats que es plantegen en una primera fase del projecte com les previsions de futur, en funció de les determinacions del potencial desenvolupament de la instal·lació.

  - **Aviació general / aviació lleugera *(ULM)***. Flota d'avions privats basada a l'aeròdrom ajustada a les dimensions de la infraestructura prevista i definida per la pròpia configuració i geometria del camp de vol.

  - **Aviació esportiva / paracaigudisme.** Activitat principal en la primera fase de desenvolupament que el present projecte proposa (promoguda per l'operador BCN SKYDIVE actualment amb les seves activitats basades a l'aeròdrom de la Cerdanya).

  - **Aviació privada**. Operadors d'aviació general i corporativa amb base fixa al camp de Barcelona / Bages. Aquesta activitat anirà vinculada directament a la creació d'una petita terminal intermodal.

  - **Treballs aeris**. Operadors que realitzen tasques de fotografia aèria i cartografia, feines d'inspecció, control i supervisió de xarxes o sistemes, informació TV i ràdio, publicitat aèria i vols turístics.

  - ***CAMO***. Tallers de manteniment i reparació d'aeronaus promogut per l'empresa FUTURHANGARS actualment amb base a l'aeroport de Sabadell.

  - **Teixit econòmic**. Desenvolupament d'activitats econòmiques (tipus tallers industrials o tecnològics) del sector aeronàutic i vinculades a l'activitat de l'aeròdrom, amb un cert grau de valor afegit derivat de la investigació i desenvolupament I+D i sense entrar en competència amb el sòl industrial ja existent o programat al municipi.

- **Formació**. Centre de formació per a mecànics i personal de manteniment d'aeronaus, vinculat a la formació professional i a les formacions universitàries d'enginyers aeronàutics o d'altres disciplines que puguin establir convenis de pràctiques amb el centre de manteniment o *CAMO* de l'aeròdrom.

- **Emergències / seguretat.** Serveis i operacions d'extinció d'incendis, inspeccions forestals i mediambientals, actuacions del cossos de seguretat, vigilància i inspecció de tràfic terrestre i totes les possibles operacions vinculades als serveis i prestacions mèdiques tant de d'evacuacions com de trasllats i d'emergències.

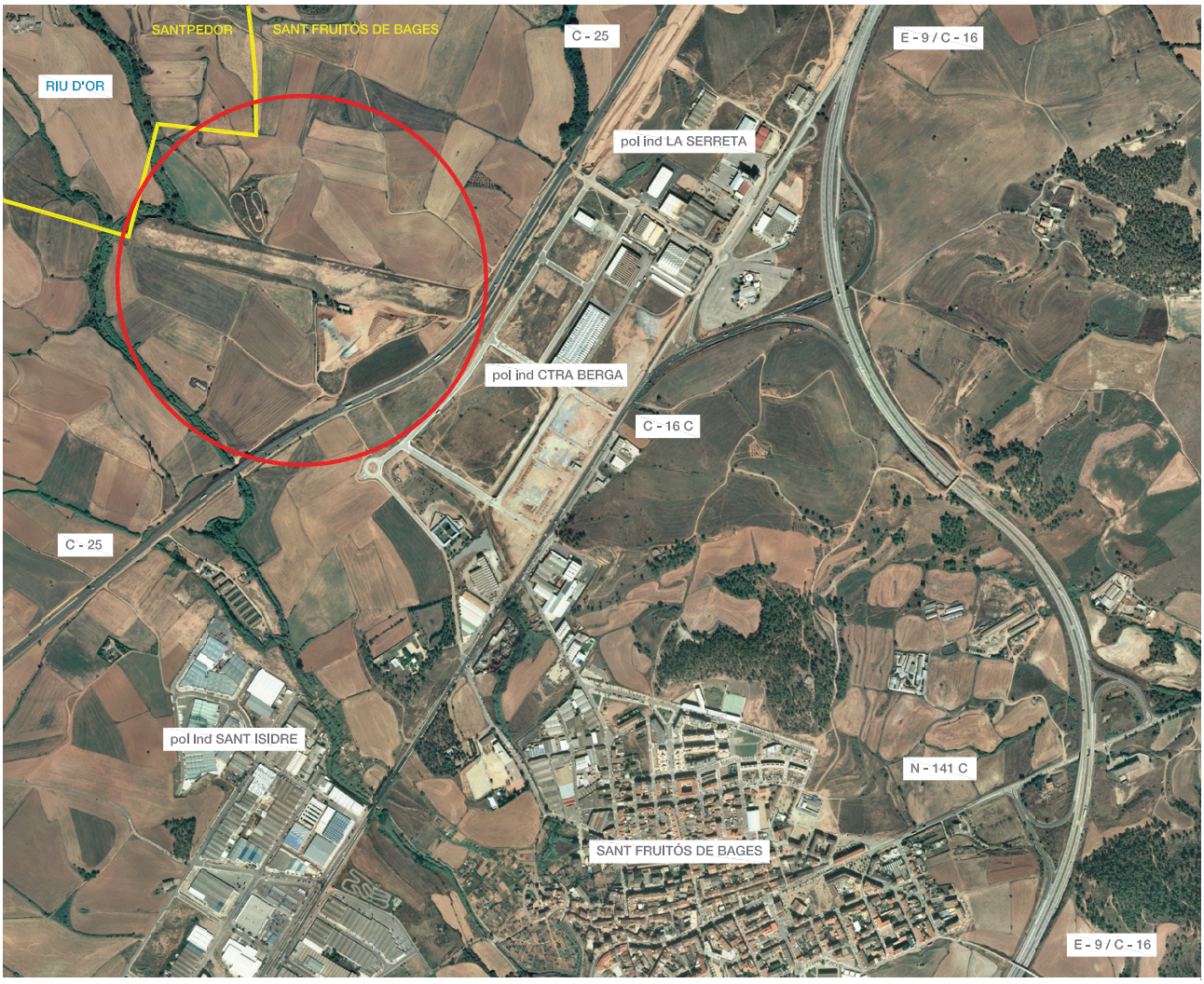
- El model d'aeròdrom que aquest projecte defineix permet entendre la infraestructura com una instal·lació que s'ajusta al seu nivell definit dins de la **xarxa d'aeròdrom comarcals o regionals** definida pel vigent ***Pla d'aeroports i heliports de Catalunya, PAAHC 2009-2015*** com a *aeròdroms d'aviació general, esportiva i auxiliar*, classificació en la que ja es **contempla com a existent l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages**.

1. LOCALITZACIÓ

2. CARACTERÍSTIQUES NATURALS DE L'EMPLAÇAMENT

3. EDIFICACIONS I INFRAESTRUCTURES EXISTENTS

1. LOCALITZACIÓ DE L'AERÒDROM.



0 250 500 1000

L'aeròdrom **se situa en el terme municipal de Sant Fruitós de Bages**, a aproximadament 1 km. al nord-oest del seu nucli urbà, **entre l'*eix transversal* C-25 i el riu d'Or que defineix el límit amb el terme municipal de Santpedor.**

Els nuclis urbans més propers al seu emplaçament, a més del propi de Sant Fruitós de Bages, són la **urbanització Pineda de Bages situada a 1,5 km a l'oest, Santpedor situat 2 km al nord-oest i Manresa 3 km al sud-oest.**

L'aeròdrom es troba entre camps de cultius a la zona coneguda com el *Coll de l'Om.*

L'accés actual es produeix mitjançant un camí rural que creua per sota de l'*eix transversal* en el punt on també el travessa la riera del riu d'Or, **fins a enllaçar amb el sistema viari del sector industrial de la carretera de Berga i amb el *camí del cementiri*,** que connecta amb la carretera C-16c que comunica la zona nord del nucli urbà de Manresa amb l'autovia E-9 / C-16 i el nucli urbà de Sant Fruitós de Bages.

2. CARACTERÍSTIQUES NATURALS DE L'EMPLAÇAMENT.

El terreny sobre el qual es situa l'aeròdrom descendeix suaument en direcció sud-oest cap a la llera del riu d'Or, per la qual cosa **el nivell topogràfic del mateix varia entre +277,5 m. al punt més alt a la zona més propera a l'*eix transversal* i +265 m. a la zona de l'accés.**

La plataforma sobre la qual es troba la pista s'anivella des de +277,5 m. fins a +273 m. a la zona superior del talús que limita amb la llera del riu d'Or.

La xarxa hidrogràfica de la zona es completa amb el torrent Bo, que creua els terrenys del *Pla de Santa Anna* al nord de l'aeròdrom i la *sèquia de Manresa* que envolta l'entorn pel seu costat nord-oest més enllà del riu d'Or.

La llera del riu d'Or se situa, a la zona propera a l'aeròdrom en el nivell +265 m., existint per tant una diferència de nivell d'aproximadament 8 m. amb el camp de vol, el que impedeix el risc d'inundació.

La topografia dels terrenys propers té unes condicions idònies per a l'activitat aeronàutica al estar lliure d'obstacles en la direcció de la pista a causa de la seva continuïtat morfològica, trobant-se tan sols alguna interferència amb les superfícies d'aproximació (que seran tingudes en compte a l'hora d'establir els procediments d'aproximació) a una distància d'1,75 km. al nord en el *Pla de les Abelles* més enllà de la carretera BV-4511 que comunica amb el nucli urbà de Santpedor.

L'entorn de l'aeròdrom està format principalment per terrenys amb cultius herbacis extensius de secà, **sense presència d'hàbitats vegetals d'interès comunitari**, que es concentren entorn de la llera del riu Llobregat a uns 2,5 km. l'est, en forma de boscos de ribera i pinedes mediterrànies.

L'emplaçament de l'aeròdrom tampoc afecta a cap espai natural rellevant, ja que els espais més propers pertanyents al *Pla d'Espais de Protecció d'Interès Natural de Catalunya (PEIN)* considerats *lloc d'interès comunitari (LIC)* i per tant formant part de la *xarxa ecològica europea de zones especials de conservació, Natura 2000,* són:

1. *Parc Natural de la muntanya de Montserrat*, espai, situat a uns 15 km. al sud, sent, a més *zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA)*.

2. *Parc Natural de Sant Llorenç de Munt i l'Obac*, situat a uns 8 km. al sud-est, sent, a més *zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA)*.

3. Serra de Castelltallat, situada a uns 10 km. al nord-oest.

4. Aiguamolls de la Bòbila de Santpedor, situat a uns 2 km. al nord-oest, espai inclòs a l'*inventari de zones humides de Catalunya*.

5. La Corbatera, situat a uns 3,5 km., espai del curs fluvial del riu Llobregat inclòs a l'*inventari de zones humides de Catalunya*.

3. EDIFICACIONS I INFRAESTRUCTURES EXISTENTS.

Actualment les **infraestructures aeronàutiques de les que disposa l'aeròdrom, el codi *OACI* el qual és LEMS, es redueixen a la pròpia pista i a un hangar**.

PISTA DE VOL

La pista de terra compactada té unes dimensions de 750 x 40 m. i una orientació 10-28, establint-se els següents paràmetres en funció de les seves coordenades geogràfiques:

	UTM (ETRS 89)		
	X	***Y***	***elevació***
capçalera 10	**405.081**	**4.624.411**	**273,5 m.**
capçalera 28	**405.814**	**4.624.252**	**277,5 m.**
punt de referència	**405.447**	**4.624.331**	**276 m.**

En la prolongació de les capçaleres de la pista hi ha una zona lliure d'obstacles *CWY* (20 m. en la capçalera 10 fins a l'inici del talús del riu d'Or i 50 m. en la capçalera 28 fins a l'inici del talús de l'*eix transversal)*. La pista no disposa de zones de parada *SWY* ni de llindars desplaçats, de manera que les distàncies declarades de la pista són:

pista	***TORA*** *(1)*	***TODA*** *(2)*	***ASDA*** *(3)*	***LDA*** *(4)*
10	**750 m.**	**800 m.**	**750 m.**	**750 m.**
28	**750 m.**	**770 m.**	**750 m.**	**750 m.**

(1) recorregut d'enlairament disponible.
(2) distància d'enlairament disponible (longitud de pista + CWY).
(3) distància d'acceleració / parada disponible (longitud de pista + SWY).
(4) distància d'aterratge disponible (longitud de pista – llindar desplaçat).

El pendent longitudinal de la pista és lleugerament superior al 0,5%.

L'única senyalització horitzontal de la pista és la que defineix els seus llindars.

HANGAR

Existeix **un edifici hangar amb unes mesures de 25 x 10 m.** situat a una distància d'uns 40 m. de la pista, a 235 m. del llindar 28 i a 515 m. del llindar 10.

En l'exterior, enfront de les portes corredisses hi ha una superfície pavimentada de formigó d'uns 6 m. d'ample.

EQUIPAMENT DE L'AERÒDROM

No disposa de tancament perimetral.

Existeix una mànega de vent a la zona propera a l'hangar.

No disposa de subministrament elèctric, però sí de subministrament d'aigua.

No disposa d'instal·lacions radioelèctriques.

JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT DE LA PROPOSTA

GEN 14

1. JUSTIFICACIÓ DE L'INTERÉS PÚBLIC

2. JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT TÈCNICA

3. JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT ECONÒMICA

4. ADEQUACIÓ ALS USOS EXISTENTS O PREVISTOS A L'ENTORN

1. JUSTIFICACIÓ DE L'INTERÈS PÚBLIC DEL PLANEJAMENT.

- **La naturalesa de les activitats vinculades a l'ús de l'aeròdrom** de Sant Fruitós de Bages per les quals es proposa la tramitació del *PDUA* entenem que respon a un evident interès públic, **tant pel que fa referència a les activitats col·lectives que durà a terme BCN SKYDIVE, de caràcter esportiu i d'esbarjo, com en la funció de l'aeròdrom com a equipament i servei comunitari, així com la seva definició com a infraestructura d'accessibilitat pertanyent a la xarxa de comunicacions aeroportuàries del territori.**

- el desenvolupament del *PDUA* ve determinat per una primera fase en la que es preveu **la implantació d'una activitat aeronàutica directament relacionada amb el concepte de caràcter esportiu, d'educació a l'aire lliure i d'esbarjo, que és l'activitat del paracaigudisme esportiu, que durà a terme l'operador BCN SKYDIVE que a la vegada subscriu com a promotor del projecte.**

  Aquesta activitat serà el motor principal de l'actuació conjunta i de fet són els requeriments propis del model, tant aeronàutic com comercial o d'activitat econòmica, del club de paracaigudisme els que determinen l'ordenació i els paràmetres urbanístics bàsics necessaris per la implantació que es proposa.

- Per un altre costat, l'*aeròdrom de Barcelona / Bages* té un clar component d'equipament i servei de naturalesa comunitària.

  El planejament sectorial *PAAHC 2009-2015*, recull l'**aeròdrom de Sant Fruitós de Bages com un aeròdrom d'aviació general i esportiva que pertany al sistema de xarxa general com a instal·lació auxiliar, no comercial i d'interès prioritari intercomarcal i local.**

  Com a equipament comunitari, **la recuperació i rehabilitació de l'aeròdrom es constitueix com una nova plataforma per la dinamització de diferents sectors econòmics generadors de riquesa per al territori**, tant en l'àmbit del seu potencial en el sector terciari, especialment en la seva component d'activitat turística, com en la seva dimensió com a potencial motor d'activitats econòmiques de formació i d'indústria.

  Tanmateix, **la reactivació de l'activitat a l'aeròdrom permet plantejar un model de cooperació amb el municipi de Sant Fruitós de Bages, per tal de resoldre els necessaris sistemes d'enllaç i comunicacions viàries** que faran possible resoldre la correcta i necessària accessibilitat fins al mateix àmbit d'actuació d'aquest projecte.

  A la vegada es **conforma doncs, un escenari potencial per a la creació de noves propostes en sistemes públics** en les que desenvolupar models d'activitats municipals directament relacionades amb la nova capacitat de l'aeròdrom, com poden ser el parc l'autocaravanes, o el petit parc logístic / industrial / d'investigació annex al polígon industrial que limita amb la porta d'accés a l'aeròdrom, al costat est de l'*eix transversal*.

- En quant a les infraestructures d'accessibilitat **la mateixa existència de l'aeròdrom amb la seva classificació aeronàutica que respon al codi *OACI* de LEMS**, és el que el reconeix com a una infraestructura de la xarxa general de comunicacions.

  Tot i això el projecte determina **la creació i ubicació específica d'un model d'heliport, dins de l'aeròdrom, amb una vocació clara de transport públic i d'emergències**. En aquest sentit es dóna resposta a les voluntats i determinacions del pla sectorial vigent *PAAHC 2009-2015* quan tracta de la **promoció de nous heliports** i defineix a la vegada els dèficits d'infraestructures heliportuàries del nostre territori.

2. JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT TÈCNICA DEL PLANEJAMENT.

Per garantir la viabilitat tècnica del planejament ens hem de referir d'una banda a les característiques de la instal·lació aeronàutica, definida principalment per la geometria de la pista, i per una altra a les necessitats de servei de les diferents activitats que es pretenen implantar.

- **Necessitats aeronàutiques.**

A. Per comprovar l'adequació de la pista a les necessitats aeronàutiques de l'aeròdrom procedim a la seva validació seguint les indicacions de l'*OACI*, publicades en el *Conveni sobre Aviació Civil Internacional*, en el seu *volum I: Disseny i operacions d'aeròdroms de l'annex 14 Normes i mètodes recomanats internacionals,* en quant a la definició dels paràmetres aeronàutics de l'aeròdrom (classificació en funció de les dimensions de la pista, establiment de la franja de pista, tipus d'aproximacions,…).

La classificació de la pista determina una referència relativa a l'avió crític per al qual es plantegen les operacions de cada instal.lació aeronàutica, definida en funció de la longitud de camp de referència de l'avió escollit, de la seva envergadura i de l'amplada exterior entre rodes del seu tren d'aterratge principal.

Clau de referència de l'aeròdrom:

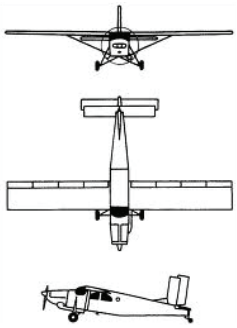
clau	*longitud camp de referència de l'avió*	*amplada de pista*		*franja de pista (des de l'eix de la pista)*	
1	**< 800 m.**	**C**	**> 23 m.**	**operacions visuals** **operacions instrumentals**	**30 m.** **75 m.**

La pista de l'aeròdrom de 750 x 40 m. té una *longitud bàsica* menor de 800 m. (l*a longitud bàsica* de la pista inclou factors correctors derivats de la seva temperatura de referència, de la seva altitud de referència i del seu pendent), per la qual cosa **té una clau 1-C, que permet l'operació d'avions amb una envergadura màxima de 36 m. i una amplària màxima del tren d'aterratge de 9 m. que puguin enlairar en un camp de referència de longitud menor a 800 m.**

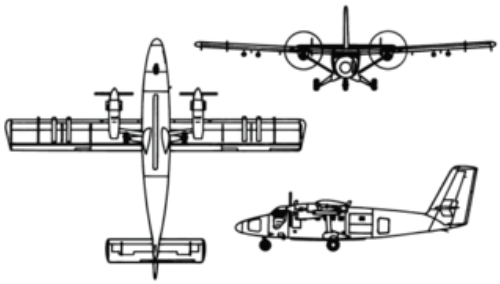
Aquesta classificació **és més restrictiva que la indicada en el *PAAHC***, que permetria que poguessin operar avions que necessitessin un camp de referència de longitud fins a 1.200 m.

Podem comprovar com **els avions que es preveuen que realitzin les activitats de paracaigudisme** (PILATUS PC-6 *PORTER*, CESSNA 208-B *GRAND CARAVAN*, DE HAVILLAND CANADA DHC-6 *TWIN OTTER*, BEECHCRAFT 99 *AIRLINER*) **o l'avió de major rendiment dels quals puguin utilitzar el camp com a aviació general** (PILATUS PC-12) **s'ajusten a les especificacions de la pista.**

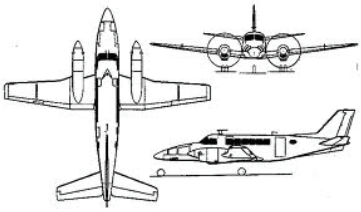
	camp de referència	*longitud*	*envergadura*	*alçada*
PILATUS PC-6 *PORTER*	**1-B**	10,90 m.	15,13 m.	3,20 m.
CESSNA 208-B *GRAND CARAVAN*	**1-B**	13,87 m.	15,88 m.	4,70 m.
DHC-6 *TWIN OTTER*	**1-B**	15,77 m.	19,80 m.	5,90 m.
BEECHCRAFT 99 *AIRLINER*	**1-A**	13,60 m.	14,00 m.	4,40 m.
PILATUS PC-12	**1-B**	14,40 m.	16,23 m.	4,26 m.



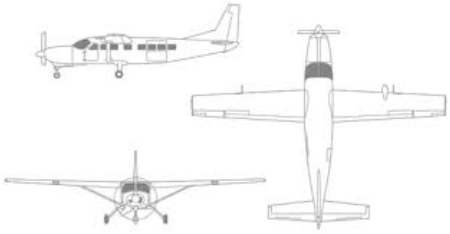
pilatus PC-6 porter



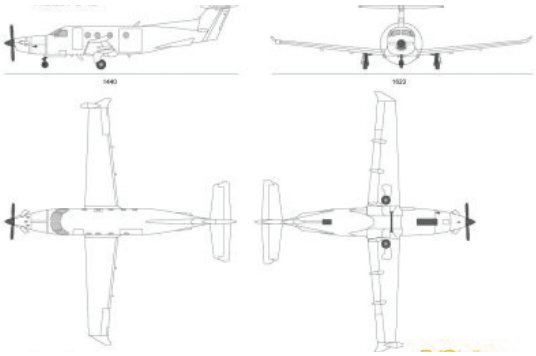
DHC-6 twin otter



beechcraft 99 airliner



cessna 208-B grand caravan

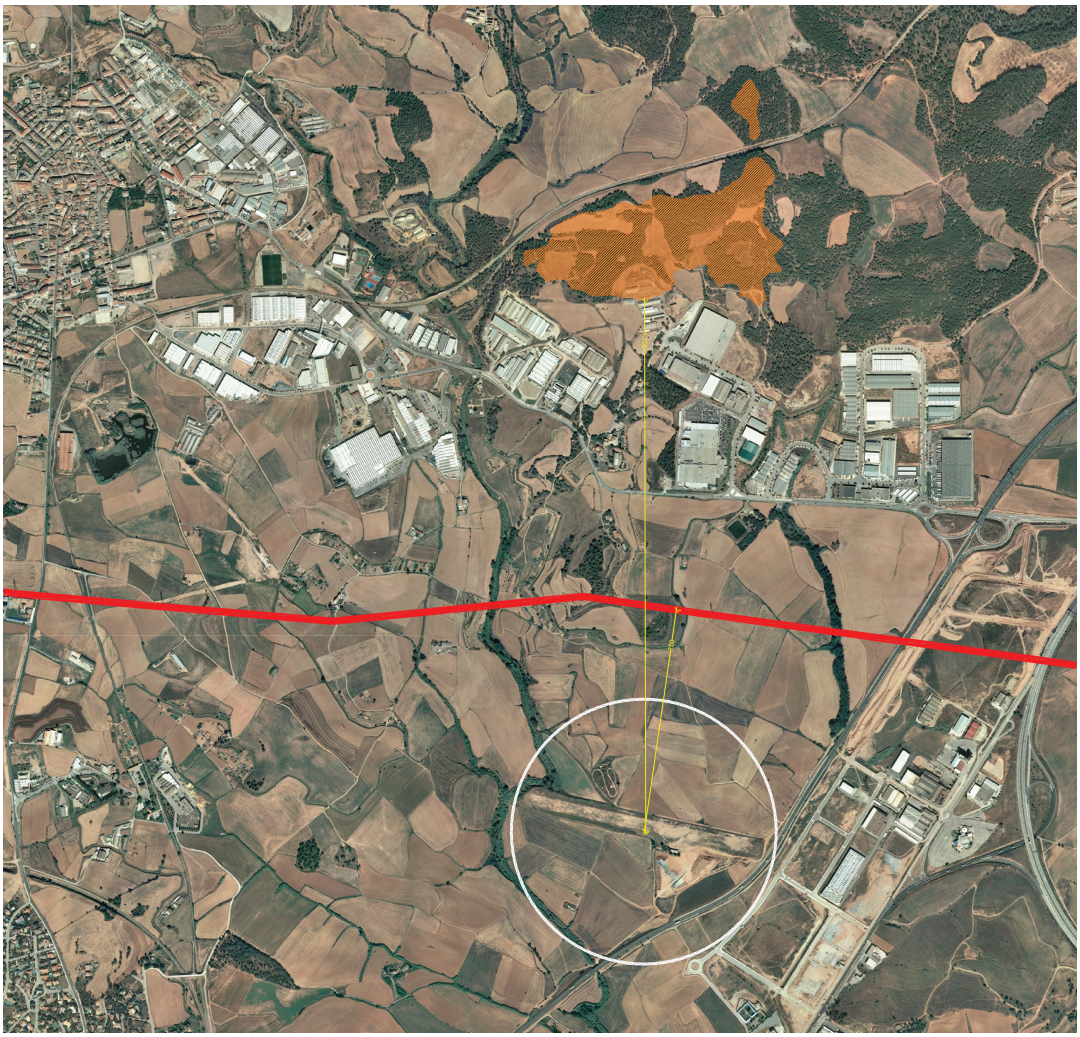


pilatus PC-12

B. La limitació de l'ús aeronàutic de l'aeròdrom a operacions visuals estableix unes condicions d'aproximació que defineixen una sèrie de superfícies limitadores d'obstacles que, tal com s'indicava en el *PAAHC*, originen una **zona localitzada de perforacions d'aquestes superfícies en el terreny a aproximadament 1,75 km. al nord de l'aeròdrom**, a l'altre costat de la carretera BV-4511 i del polígon industrial de Santa Anna, en el límit amb l'àmbit de servituds on el nivell del terreny supera els 320 m. en el *Pla de les Abelles*.

També s'ha d'indicar que **existeix una línia elèctrica d'alta tensió situada a uns 750 m. al nord amb un traçat més o menys paral·lel a la pista.**

Ambdues circumstàncies no impedeixen l'operació segura dels avions i s'indicaran en les fitxes i procediments d'aproximació a l'aeròdrom que es produiran per la part nord reservant la part sud per a les aproximacions de descens dels paracaigudistes allunyats de la línia elèctrica.

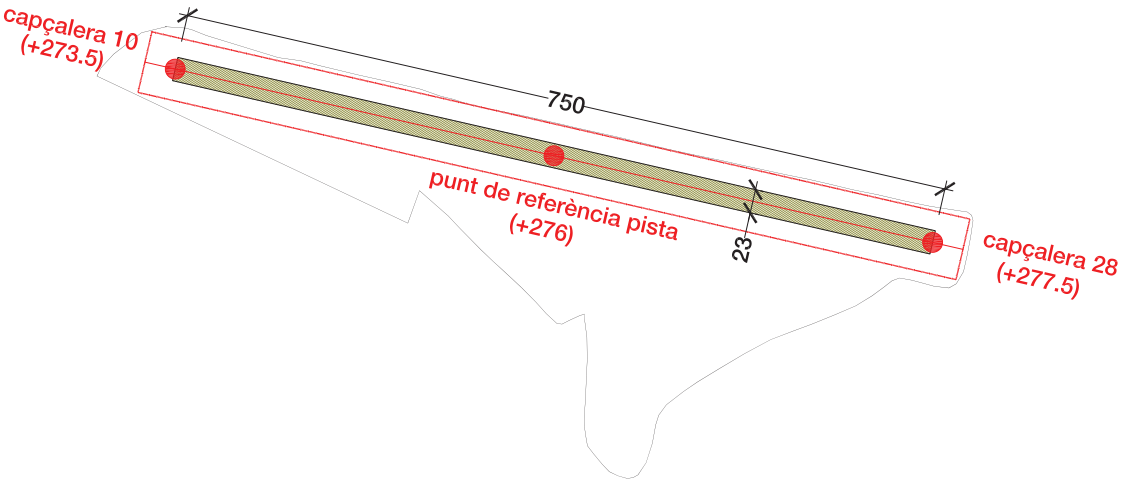


C. Com **les operacions per a les quals es defineix l'aeròdrom són únicament visuals, la franja de pista que establirà el camp de vol de la instal·lació es defineix amb una amplària de 60 m.**

Per permetre que aquesta franja de pista no se situï fora dels límits de l'aeròdrom, **la pista es desplaça lleugerament i redueix la seva amplària fins a 23 m.** (el valor mínim per mantenir la classificació C) **de manera que la totalitat del camp de vol s'estableix dins de l'àmbit d'actuació sense afectacions a altres propietaris.**

pista i franja de pista actual

pista i franja de pista proposada



pista i franja de pista proposada

- **Necessitats de servei.**

Les activitats que es pretenen dur a terme en l'aeròdrom tindran una sèrie de requeriments que s'han de poder garantir per procedir al desenvolupament de les actuacions previstes.

Aquests requeriments es referiran a les necessitats de subministrament de serveis, de xarxes de sanejament, i de resoldre adequadament les sol·licituds d'aparcament i de mobilitat generada.

A. Subministrament de serveis.

Les activitats definides en el model d'implantació de la infraestructura necessiten disposar de subministrament elèctric, d'aigua i de serveis de telecomunicacions.

Actualment **l'aeròdrom ja disposa de subministrament d'aigua** mitjançant una xarxa de polietilè DN 75 que arriba fins a l'hangar. Aquesta línia **prové de la xarxa general del polígon industrial situat a l'altre costat de la carretera C-25**, i permetrà respondre a les necessitats de consum d'aigua potable així com permetrà implantar els punts de hidrants que es puguin considerar necessaris en funció del desenvolupament de les activitats.

Endesa distribució ha garantit el subministrament elèctric (s'ha sol.licitat una potència de 50 kW per respondre a la primera implantació de l'activitat de paracaigudisme), mitjançant l'extensió **d'una línia aèria de distribució de 25 kV** que es creua amb la línia d'alta tensió al nord de l'àmbit, a més de la **proximitat de la xarxa de distribució del polígon industrial.**

D'igual manera succeeix amb **el subministrament de línia telefònica, que es podrà realitzar des de la xarxa general del polígon industrial.**

B. Xarxes de sanejament.

Les actuacions plantejades intenten **minimitzar la superfície de terreny impermeabilitzat a l'interior de l'aeròdrom, de manera que es mantindrà en la mesura del possible la permeabilitat natural del sòl.**

No obstant això, l'**evacuació d'aigües pluvials de les superfícies pavimentades o de**

les cobertes de les edificacions es conduiran cap a la llera del riu d'Or, havent de situar-se prèviament al seu abocament els pous de dilució que permetin separar i retenir els productes no desitjats de manera que es puguin reutilitzar les aigües o **complir amb les especificacions de l'*Agència Catalana de l'Aigua (ACA)*** per a l'abocament als cursos naturals.

En quant a l'evacuació d'aigües residuals s'ha de tenir en compte que **l'estació depuradora de Sant Fruitós del Bages es troba a menys d'1 km. al nord de l'aeròdrom**, al costat de la carretera BV-4511 entre la sèquia de Manresa i el torrent Bo, però situada a una cota de +288 m., un nivell superior al de la implantació de l'aeròdrom.

Aquesta diferència de nivell implicaria que **l'evacuació de les aigües residuals produïdes a l'aeròdrom** hauria de bombar-se fins a ella, o bé **connectar-se amb la xarxa d'evacuació del proper polígon industrial, situat en un nivell inferior, i a menor distància** de l'aeròdrom.

Mentre el dimensionament de l'evacuació d'aigües residuals de les activitats de l'aeròdrom ho permetessin es plantejarà un sistema de depuració autònom mitjançant una fossa sèptica de drenatge, no es preveu l'existència d'un altre sistema de depuració propi ja que l'abocament d'aigües residuals serà assimilable en tot moment al de caràcter domèstic pel que es podrà connectar amb la xarxa pública a l'altre costat de la carretera C-25.

3. JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT ECONÒMICA DE LA PROPOSTA.

- **Avanç d'inversions previstes.**

Les actuals instal.lacions de l'aeròdrom de Sant fruitós de Bages es troben en una situació de gran obsolescència, motiu pel que caldrà efectuar una **important inversió per a adequar la seva operativitat i plantejar un escenari amb projecció de futur**.

En l'actualitat compta amb una pista de terra / herba i una molt senzilla edificació per a hangaratge, magatzem i serveis.

Les inversions més importants a realitzar des del seu punt de vista funcional serien:

1. Millora dels **accessos** a la instal.lació.

2. Construcció de noves **edificacions**.

3. Escomesa elèctrica i altres **serveis**.

A continuació es reprodueix un quadre de les inversions previstes en un primer termini de tres anys:

	any 1	*any 2*	*any 3*	*acumulat*
Inversions intangibles				
propietat industrial	2.000	500	500	3.000
aplicacions informàtiques		2.500	500	3.000
total	2.000	3.000	3.000	**6.000**
	any 1	*any 2*	*any 3*	*acumulat*
Inversions materials				
terrenys	600.000			600.000
edificacions	700.000	180.000	150.000	1.030.000
altres instal.lacions	50.000	50.000	20.000	120.000
mobiliari		15.000		15.000
equips informàtics		12.000	1.500	13.500
elements de transport		25.000	5.000	30.000
total	1.350.000	282.000	176.500	**1.808.500**
TOTAL INVERSIÓ	**1.352.000**	**285.000**	**177.500**	**1.814.500**

- **Avanç d'anàlisi d'explotació econòmica.**

  Els **ingressos previstos d'explotació econòmica** de l'aeròdrom provindran essencialment de quatre activitats:

  1. **Arrendaments i cànons del paracaigudisme.**

     Aquesta activitat tindrà una presència rellevant a l'aeròdrom, on s'ubicarà un **centre esportiu de paracaigudisme** bàsicament per realitzar salts tipus *tàndem*, però també salts de vol vertical *(free fly)*, salts relatius (en grup) i cursos d'*accelerated free fall (AFF)* i de *wing suits*.

  2. **Arrendaments i cànons d'hangaratge i estades d'aeronaus.**

     Són ingressos que s'obtindran per la **cessió d'espai als hangars o a les plataformes per a l'estacionament de petites aeronaus**. La majoria dels hangaratges seran **fixes o de llarga durada** i bàsicament aniran **destinats a usuaris de la comarca i limitrofes**. Les estades temporals per dies o setmanes seran poc rellevants.

  3. **Arrendaments i cànons dels serveis auxiliars.**

     Seran els ingressos que provindran d'altres **activitats complementàries (aeronàutiques o no)** com serveis de bar / cafeteria o *vending*, quotes d'aeroclub, subministrament a aeronaus, manteniment o reparació,...

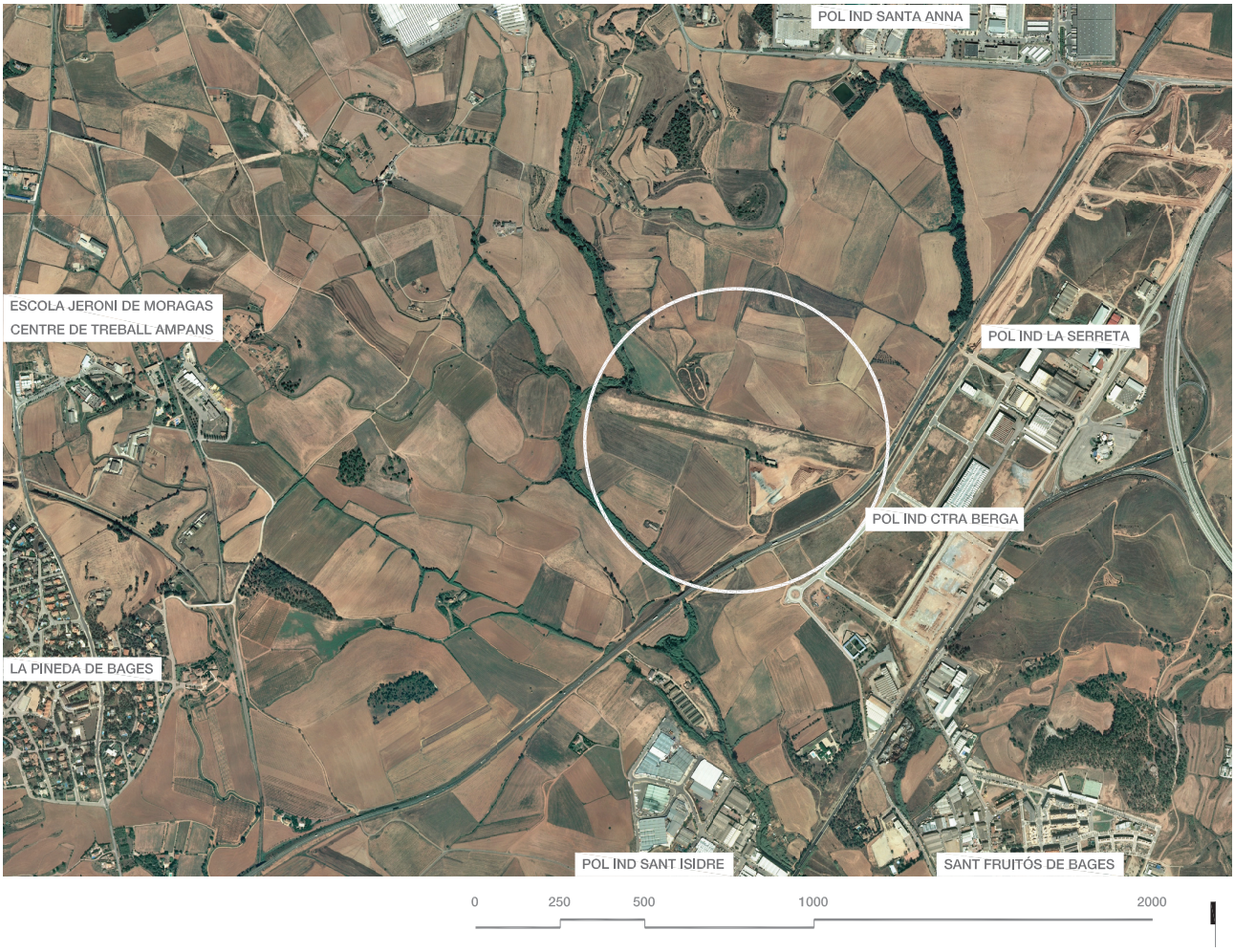
  4. **Cànons per operacions.**

     Seran els ingressos que s'obtindran directament per les **operacions d'enlairament i aterratge de les aeronaus**. Aquestes activitats estaran r**eduïdes al mínim per no afectar a l'activitat principal de paracaigudisme** i sempre estan subjectes a taxes on **es penalitzaran aquells aparells amb major repercussió acústica**.

S'adjunta a continuació una previsió de compte de resultats a tres anys, una vegada s'hagin completat les inversions mínimes inicials i l'aeròdrom estigui en condició d'obtenir ingressos:

	any 1	*any 2*	*any 3*
Ingressos explotació	**121.000**	**148.000**	**205.000**
arrendaments i cànons paracaigudisme	36.000	48.000	80.000
arrendaments i cànons hangaratge i estades	60.000	70.000	85.000
arrendaments i cànons serveis auxiliars	15.000	18.000	25.000
cànons per operacions	10.000	12.000	15.000
Despeses explotació	**- 92.950**	**- 96.950**	**- 124.950**
compra de mercaderia	3.000	4.000	4.000
treballs realitzats per altres empreses	8.000	9.000	9.000
arrendaments i canons	6.000	6.000	30.000
reparació i conservació	2.500	3.500	4.500
serveis de professionals independents	12.000	12.000	10.000
transports	1.200	1.200	1.200
assegurances	5.000	5.000	5.000
serveis bancaris	250	250	250
publicitat i relacions públiques	9.000	4.000	4.000
subministraments serveis	5.000	6.000	7.000
tributs, taxes i preus públics	2.000	2.000	2.000
sous i salaris	12.000	15.000	18.000
seguretat social	4.000	5.000	6.000
altres serveis	3.000	3.000	3.000
amortizacions	20.000	21.000	21.000
Benefici d'explotació	**28.050**	**51.050**	**80.050**
despeses financeres	**- 8.000**	**- 8.000**	**- 8.000**
benefici abans impostos	**20.050**	**43.050**	**72.050**
impost societats	**- 5.012**	**- 12.915**	**- 21.615**
BENEFICI NET	**15.038**	**30.135**	**50.435**

4. ADECUACIÓ EN RELACIÓ ALS USOS EXISTENTS O PREVISTOS A L'ENTORN.



- **Adequació de l'ús aeronàutic.**

A. L'entorn en el qual se situa l'aeròdrom és el de camps de cultiu, per la qual cosa el seu ús principal és l'agrícola.

No obstant això hem de tenir en compte que les actuacions que plantejarà el *PDUA* es situen a l'interior d'**una infraestructura aeronàutica ja existent**, i que **el planejament municipal permet la implantació d'edificacions d'utilitat pública i interès social** en aquest tipus de sòl.

A part d'aquestes consideracions, **es pot entendre que l'activitat aeronàutica principal de l'aeròdrom no genera possibles influències que puguin afectar a l'aprofitament agrícola dels camps veïns.**

B. En quant a la resta d'usos presents al territori els més propers són les **activitats industrials** dels polígons de la Serreta, de la carretera de Berga i de Sant Isidre en el terme municipal de Sant Fruitós de Bages a l'altre costat de la C-25 i els de Santa Anna entre el terme municipal de Sant Fruitós de Bages i el de Santpedor a l'altre costat de la BV-4511.

Aquests usos **no són especialment sensibles a les possibles afectacions**, especialment **acústiques**, que coincidint amb les maniobres d'aproximació i enlairament dels avions, es puguin derivar de les actuacions sol·licitades en el projecte. No obstant això si que creiem que són usos que **es poden beneficiar de les sinergies que es puguin arribar a establir entre l'activitat industrial i la potenciació de l'aeròdrom com a infraestructura de comunicació o seu d'especialització sectorial.**

C. Si que s'ha de tenir en compte l'**especial sensibilitat dels usos residencials o educatius cap a un possible increment de l'activitat aeronàutica, encara que hem de tornar a repetir que no es pretén ampliar la capacitat operativa de la instal·lació, que mantindrà els mateixos condicionants que ja té en l'actualitat.**

Com ja hem comentat, **els nuclis urbans més propers són els de Sant Fruitós de Bages a 1 km., el de Santpedor a 2 km. i el de Manresa a 3 km., situació que s'ha tingut en compte per redefinir els criteris de les maniobres i procediments de les operacions de l'aeròdrom evitant sobrevolar-los.**

D'igual manera s'ha procedit en referència a la urbanització de la Pineda de Bages, a 1,5 km. de l'aeròdrom i amb l'escola d'educació especial Jeroni de Moragas i el centre especial de treballs Ampans, a 1 km. a l'oest, situats fora dels nuclis urbans abans indicats i a menor distància, i que seran els punts on la incidència de les actuacions en l'aeròdrom tinguin més rellevància i que **les maniobres d'aproximació evitaran definint un nou circuit al nord de la pista per a les operacions d'aviació general.**

- **Adequació dels usos complementaris.**

Vinculats amb l'ús aeronàutic principal de la instal·lació, **les actuacions previstes permeten la implantació d'una altra sèrie d'usos amb caràcter d'equipament que completin el programa de l'activitat de paracaigudisme i d'aviació esportiva i general.**

La legislació sectorial aeronàutica, *Llei 14/2009*, **permet**, en el seu article 26, **l'existència d'una sèrie d'activitats a la zona de servei dels aeròdroms**, com són els usos comercials, de serveis, industrials, logístics, hotelers, d'investigació, de formació, lúdics, i d'informació, difusió i comercialització turística,..., alguns dels quals **estan previstos en el model de la infraestructura**:

1. **activitats lúdiques i esportives** (piscina, pistes esportives, gimnàs) sempre vinculades a l'activitat de paracaigudisme o d'aviació esportiva i que no siguin independents d'aquelles.

2. **activitats de servei** (bar, restaurant) que completin l'oferta de les activitats aeronàutiques i puguin conformar, per si mateixes, un punt d'atracció lúdic i de lleure accesori de l'aeròdrom.

3. **activitats educatives** orientades al sector aeronàutic en la doble faceta de formació i de recerca tecnològica.

4. **activitats de comercialització turística** (oficina d'informació, centre d'interpretació,...) relacionades amb el sector de l'aviació general.

5. **activitats econòmiques i oficines** especialitzades al sector aeronàutic i vinculades a l'activitat de l'aeròdrom, sense respondre a una escala de teixit industrial / productiu.

Aquests **usos complementaris són compatibles amb la resta d'usos de l'entorn**, atenent a que l'aeròdrom es troba en **una zona amb forta presència d'infraestructures de comunicació i d'activitats industrials**, per la qual cosa la intensitat d'ús que el projecte planteja no distorsiona a la resta d'activitats del sòl no urbanitzable ja que **la totalitat del programa funcional se situa a la zona més propera a la C-25 i al polígon industrial veí, concentrant-se per minimitzar possibles afectacions derivades del seu ús.**

La **limitació d'implantació d'activitats econòmiques que no pertanyin directament al sector aeronàutic i que no siguin complementàries o vinculades la naturalesa de l'aeròdrom com a equipament amb vocació pública**, permetrà que les actuacions previstes **mai suposin una nova competència o desvirtuïn el sòl industrial o la resta d'equipaments** existents o previstos pel planejament urbanístic al sòl urbà de l'entorn.

1. DEFINICIÓ ÀMBIT

2. OBJECTIUS DE LA PROPOSTA

3. PROGRAMA FUNCIONAL DE LA PROPOSTA

4. ALTERNATIVES D'ORDENACIÓ CONSIDERADES

5. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

1. DEFINICIÓ ÀMBIT D'ACTUACIÓ.

L'àmbit del *PDUA* es defineix sobre la totalitat dels terrenys sobre els quals actualment està delimitat l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages.

Aquests terrenys són els formats **per les següents finques registrals:**

- **Finca 871, inscrita en el Registre de la Propietat número 4 de Manresa, tom 3019, llibre 185, foli 172**, de superfície 24.672 m2.

- **Finca 1618, inscrita en el Registre de la Propietat número 4 de Manresa, tom 3019, llibre 185, foli 17**, de superfície 19.348 m2.

- **Finca 2199, inscrita en el Registre de la Propietat número 4 de Manresa, tom 3019, llibre 185, foli 178**, de superfície 65.250 m2.

- **Finca 2248, inscrita en el Registre de la Propietat número 4 de Manresa, tom 3019, llibre 185, foli 181**, de superfície 222 m2.

La superfície conjunta d'aquestes finques és de 109.492 m2.

En realitzar **l'aixecament topogràfic del terreny atenent als límits definits pels marges dels camins perimetrals i per les fites i talusos que delimiten les parcel·les agrícoles veïnes podem establir la superfície real de l'àmbit en 117.710 m2.**

0 100 250 500

La definició cadastral de les parcel·les no es correspon amb la realitat ni amb la definició registral, ja que els terrenys s'agrupen de la següent manera:

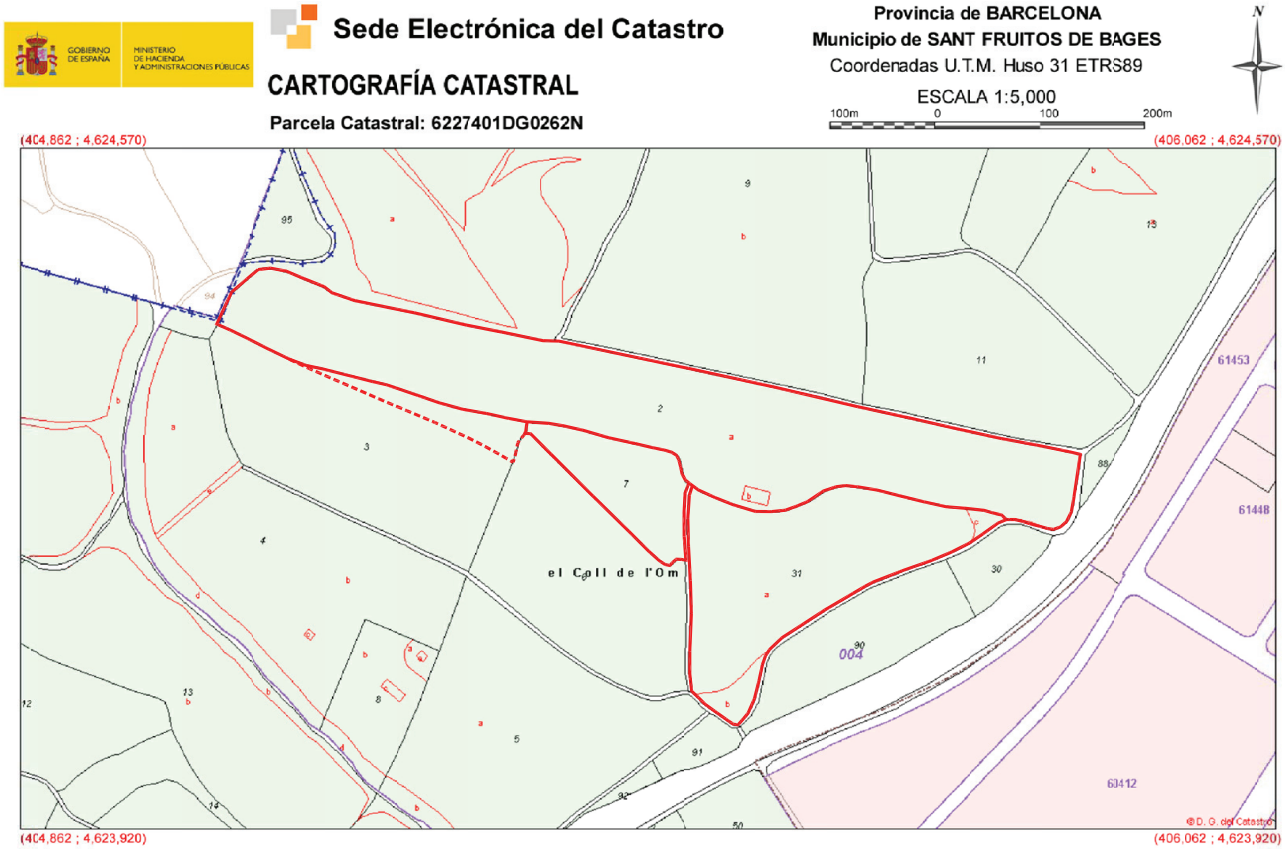
- **Parcel·la 2 del polígon 4 (Pla de Santa Anna / Sant fruitós de Bages).**

- **Parcel·la 3 del polígon 4 (Pla de Santa Anna / Sant Fruitós de Bages).**

- **Parcel·la 7 del polígon 4 (Pla de Santa Anna / Sant Fruitós de Bages).**

- **Parcel·la 31 del polígon 4 (Pla de Santa Anna / Sant Fruitós de Bages).**

La parcel·la 3 agrupa a diferents propietaris i només una part d'ella pertany a l'àmbit de l'aeròdrom, raó per la qual s'està tramitant la correcció cadastral que permeti segregar-la per adequar-la a la realitat.



La propietat de l'àmbit pertany en règim d'indivís al 50% a Airpirineus, S.L. i a Manel Pujol Roca.

El manteniment de l'àmbit actual permet evitar tot tipus d'afectacions als propietaris veïns, de manera que la totalitat de les actuacions es desenvolupen en el seu interior.

2. OBJECTIUS GENERALS DE LA PROPOSTA.

Els objectius de l'ordenació de la proposta es concreten en les següents línies d'actuació:

a) **Condicionar la pista** per reactivar les activitats aeronàutiques en l'aeròdrom amb unes adequades condicions operatives.

b) Definir les edificacions necessàries per poder **implantar un centre d'activitats paracaigudistes** en l'aeròdrom com a desenvolupament previst de l'activitat aeronàutica existent actualment de manera provisional.

c) Plantejar les edificacions que puguin **donar resposta a les necessitats d'hangaratge per a aeronaus** estimades per respondre de forma ordenada i continuada a la demanda de la comarca i a la situació del sector tant en referència a l'aeròdrom de Sabadell com per a l'aviació lleugera *(ULM)* de caràcter local.

d) **Reordenar el sistema d'accessos i aparcament**, plantejant les actuacions que permeti garantir l'adequada funcionalitat de les diferents activitats previstes.

e) **Potenciar la imatge turística i recreativa del Pla de Bages aprofitant l'interès públic de l'aeròdrom**, permetent la participació al seu programa funcional a les diferents entitats i operadors de la zona no necessariament aeronàutics.

f) Plantejar les infraestructures necessàries que completin el centre de paracaigudisme i els hangars per poder **convertir l'aeròdrom en un referent social comarcal responent a les demandes culturals, econòmiques i de serveis derivades del seu evident interès públic**.

g) Organitzar la **imatge unitària de la instal·lació** de manera que la seva materialització permeti respondre de manera conjunta a la integració en el paisatge.

h) Preveure les possibilitats de **relació entre l'aeròdrom i la resta d'usos de l'entorn**, vinculant-ho a les activitats del **teixit industrial i** al **desenvolupament d'equipaments públics en el sòl urbà situat a l'altre costat de l'*eix transversal* C-25**, de manera que pugui identificar-se com a element estructurant dels serveis municipals.

Els criteris amb els que es desenvoluparan aquests objectius en tot moment respondran a l'especial sensibilitat paisatgística de l'entorn en el qual es situa l'aeròdrom, de manera que la urbanització i les edificacions que es plantegen s'integrin harmònicament en el conjunt rural i minimitzin el seu impacte garantint la seva sostenibilitat ambiental amb actuacions paisatgístiques sobre el conjunt.

3. PROGRAMA FUNCIONAL DE LA PROPOSTA.

Tal com s'ha definit el model de la infraestructura plantejat per al desenvolupament de l'*aeròdrom Barcelona / Bages*, existeixen una sèrie d'usos, permesos per la *Llei 14/2009* a les *zones de servei* dels aeròdroms, als quals les edificacions i la resta d'actuacions que es plantegen han de respondre.

Aquests usos es podrien agrupar en els següents conceptes:

- **Centre de paracaigudisme.**

  Es tracta d'una nova **implantació d'activitat de paracaigudisme** que consolidi l'ús històric que prèviament s'havia desenvolupat a l'aeròdrom, tant per a la pràctica esportiva i professional de l'activitat, com per a la realització de cursos d'iniciació i especialització, com per desenvolupar el seu vessant recreatiu (salts en tàndem).

  Aquest centre haurà de tenir una **part pública d'atenció general i de serveis associats** (botiga, bar / restaurant, instal·lacions recreatives,...), on també es desenvolupin les classes i els *briefings* previs, i una **zona d'ús més restringit on es troben els hangars** per als avions utilitzats en els salts **i la zona de plegat i manteniment de l'equip**.

  Aquesta activitat tindrà un **grau especial de relació amb l'entorn**, degut, tant a l'especial afluència de públic que generarà, com al fet que constituirà la primera imatge representativa de la instal·lació, per la qual cosa anirà vinculada al **condicionament de zones exteriors** per gaudir de l'entorn i de les instal·lacions recreatives que es puguin requerir.

- **Hangars d'aviació general.**

  Es planteja un sistema d'execució d'hangars per permetre que es puguin **localitzar de forma estable i definitiva en l'aeròdrom la sèrie d'aeronaus que pertanyen a propietaris de l'àmbit territorial** del Bages o que puguin estar interessats en una **localització menys congestionada** que les properes instal·lacions dels aeròdroms de Sabadell o d'Igualada-Òdena per basar els seus aparells, a més d'**aquells pertanyents a serveis oficials de protecció, emergències o treballs aeris.**

  Aquests hangars, a més de respondre a una única interpretació arquitectònica, es gestionaran amb un **únic operador de manera que es pugui controlar la comercialització dels espais de forma ordenada i establir els mecanismes de control que es puguin consensuar amb l'administració** local i autonòmica.

  Aquests espais també podran servir per acollir, a més de l'estacionament d'aeronaus, **activitats relacionades** com puguin ser tallers, exposició, venda, espais d'administració o oficines de l'operador, i fins i tot determinades activitats educatives de formació relacionades amb el manteniment aeronàutic.

- **Terminal aeronàutica / turística.**

  Funcionarà com l'**espai d'intercanvi intermodal dels serveis aeronàutics per al públic en general**, des d'on es pugui accedir a la contractació de vols privats o turístics (en avions o helicòpters) i pugui ser el punt de relació entre el sector aeronàutic i el privat.

  Aquesta activitat, a més de disposar del seu propi espai de hangaratge, tindrà una component més representativa i pública que **podrà formalitzar-se en una edificació singular.**

- **Teixit econòmic vinculat.**

  Derivat de l'activitat aeronàutica i de la presència d'hangars es planteja una petita **zona de teixit productiu per oferir una adequada localització a aquelles empreses o iniciatives que directament serveixen a les necessitats de l'aeròdrom amb un clar component del sector**

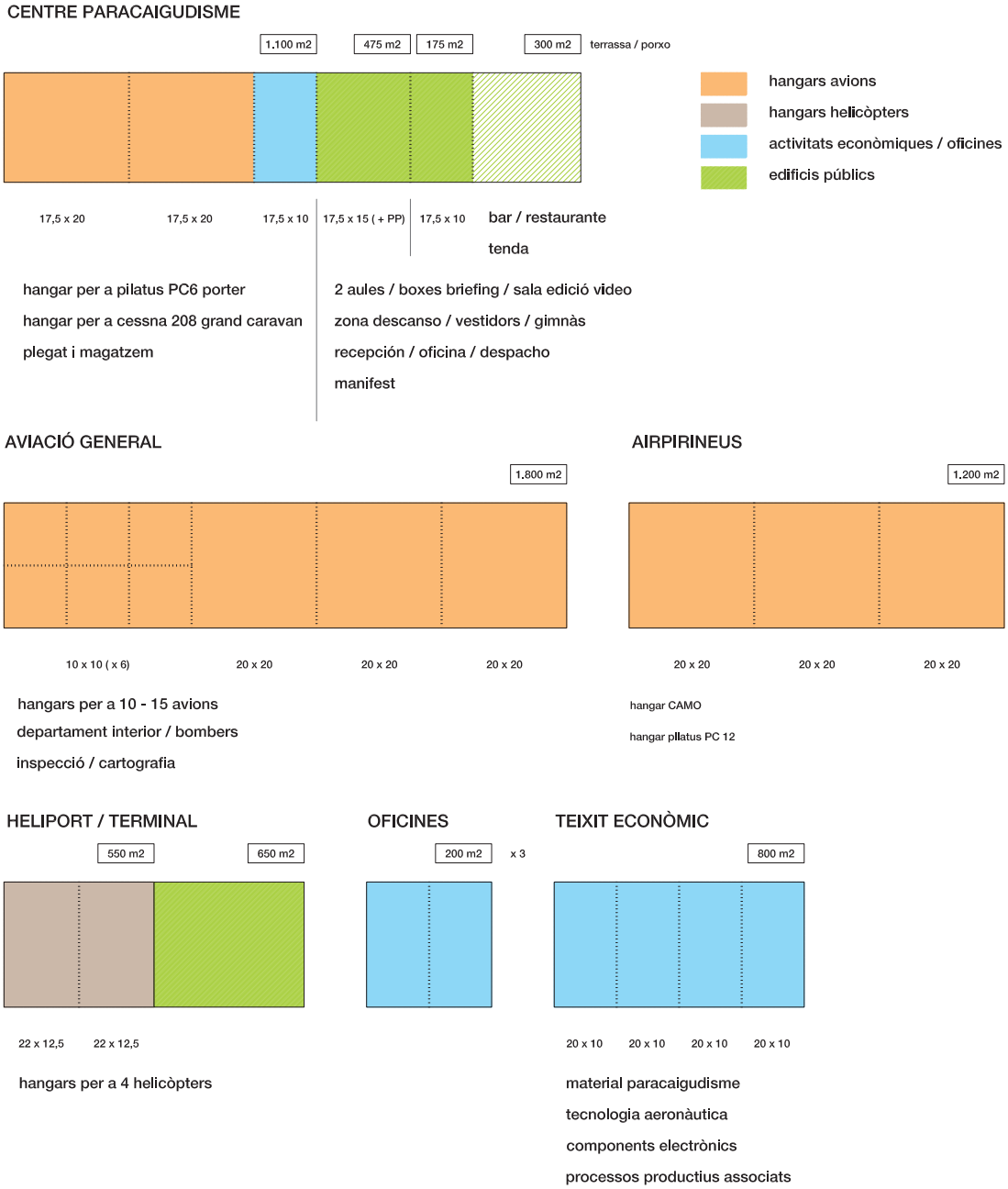
aeronàutic i que, per tant, puguin justificar la seva implantació en l'aeròdrom a causa de les especials relacions que hagin de mantenir amb ell.

D'igual manera que succeeix amb aquests processos productius també s'ofereixen localitzacions per a **equips de recerca o oficines d'activitats amb el mateix grau de vinculació.**

- **Activitats complementàries.**

La voluntat de que les actuacions en l'aeròdrom permetin el **seu desenvolupament com a infraestructura rellevant a nivell comarca**l poden requerir completar el seu programa amb aquelles activitats que permetin **entendre-ho com a centre social, turístic i recreatiu**, per la qual cosa, de forma proporcional a l'evolució de l'activitat aeronàutica, i sempre com a ús vinculat a l'aeròdrom, es podrien arribar a plantejar usos complementaris que reforcessin la seva imatge d'equipament o viver d'activitats econòmiques especialitzades, per a això l'ordenació planteja unes localitzacions específiques.

Els usos anteriors **s'ordenen al següent programa funcional:**



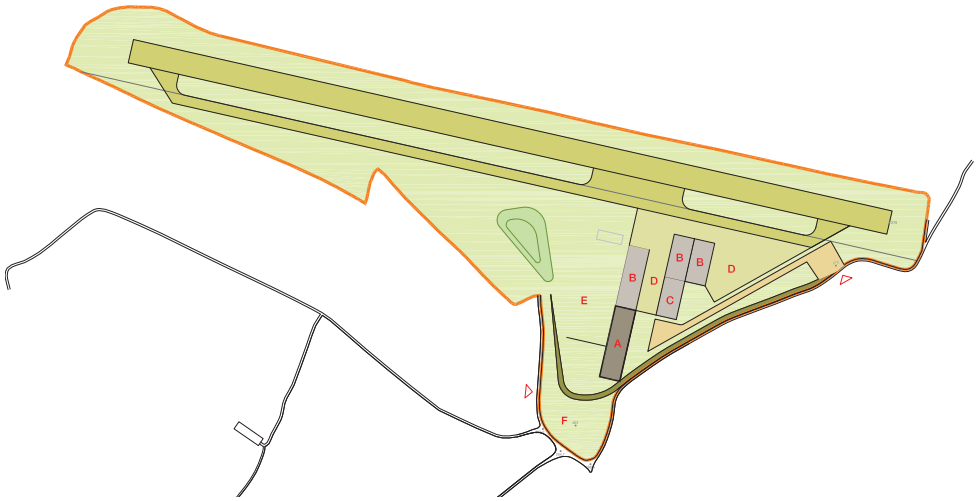
4. ALTERNATIVES D'ORDENACIÓ CONSIDERADES.

No es valoren alternatives diferents a la localització de l'àmbit de les actuacions, ja que es tracta d'una instal·lació ja existent, però si que s'han plantejat una sèrie de criteris generals a l'hora de plantejar diferents propostes d'ordenació de les edificacions que es reprodueixen en la següent anàlisi:

a) Edificacions en l'extrem est de l'àmbit.

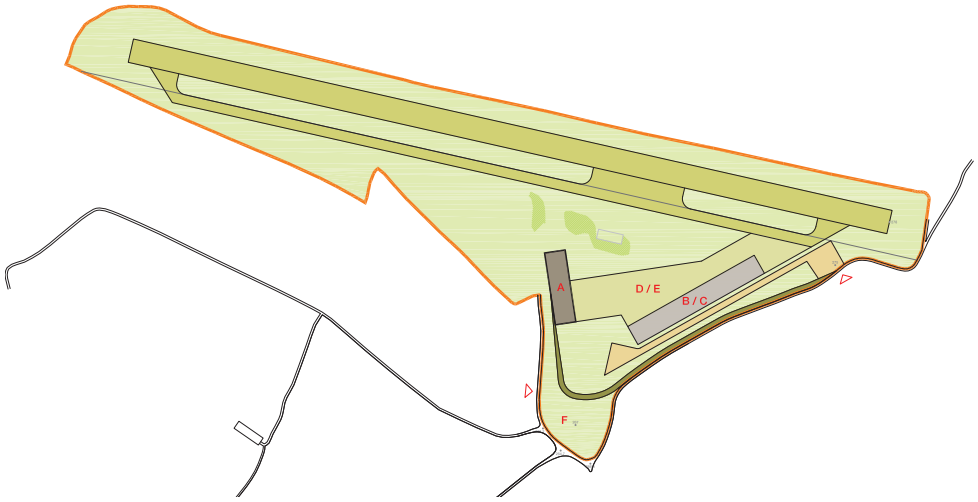
Es va plantejar **concentrar totes les edificacions en l'extrem més proper a la C-25 per alliberar la resta de l'àmbit de manera que es mantingués el més inalterat possible mentre que les actuacions es poguessin vincular visualment al polígon industrial del costat est de la C-25 i el seu accés es produís des de l'extrem.**

- **Ordenació perpendicular a la pista.**



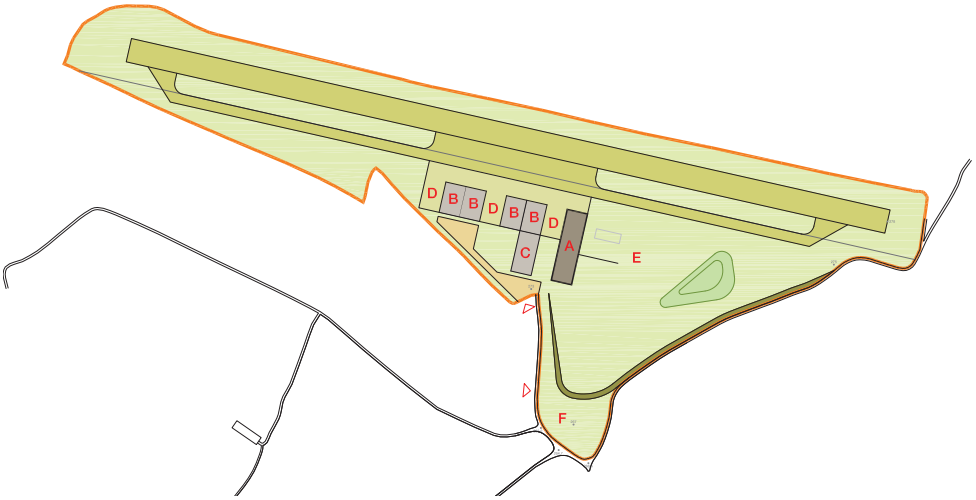
Les edificacions se situen seguint una única alineació de manera que s'ordenen els seus alçats i s'**oculten unes a unes altres**.

- **Ordenació seguint alineacions dels límits de l'àmbit.**



En aquest cas se situa l'edificació del centre de paracaigudisme de manera independent pel que fa als hangars, que se situen paral·lels al límit amb la C-25. Les necessitats de superfície d'aquests últims originaria una **façana massa llarga cap a la via de comunicació** amb la conseqüència de generar un efecte pantalla per a les visuals des d'ella, però es podria **caracteritzar de manera independent l'edifici de paracaigudisme per generar la façana des de l'entorn rural** de la zona oest.

b) **Edificacions en el centre de l'àmbit.**

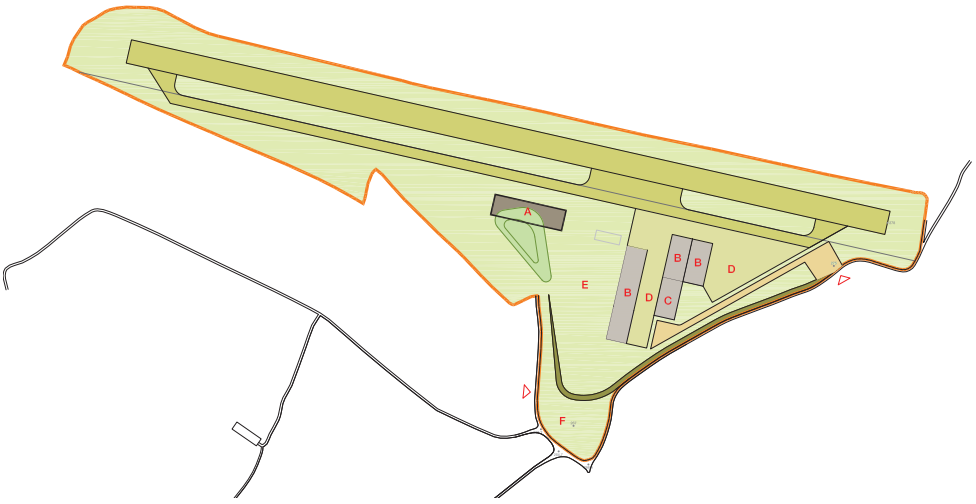


Se separen les edificacions de l'extrem de l'àmbit més proper a la zona urbana, per poder **allunyar-les de la C-25 i reduir la seva presència des d'ella**. Aquesta proposta implica que les edificacions, en la seva posició central **augmentarien la seva presència des de l'entorn rural ja que se situen més a prop dels terrenys conreats, a més d'apropar l'activitat a la zona més inalterada de l'entorn, provocant que tota la mobilitat generada es desplacés** fins a aquest punt.

c) **Edificacions repartides en l'àmbit.**

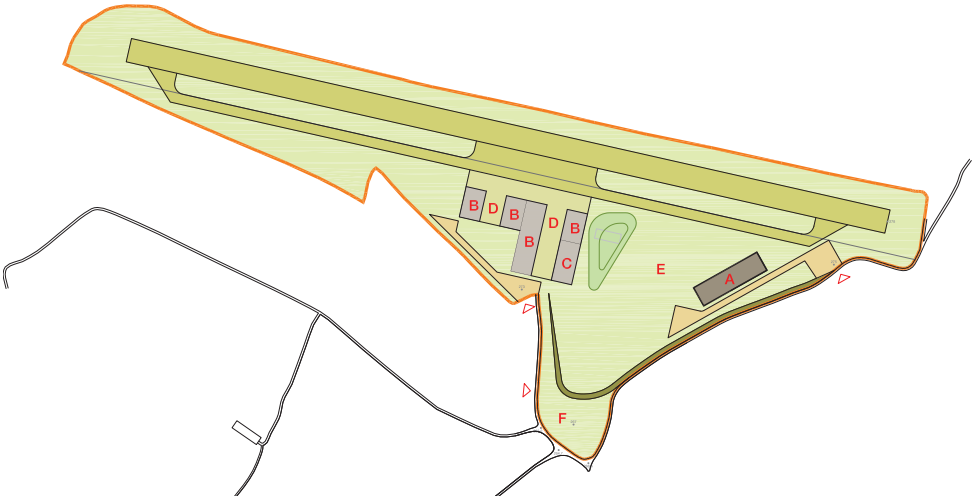
Es col·loquen les edificacions repartides a les dues zones anteriors generant **menor concentració i una menor presència volumètrica encara que més fragmentada.**

- **Centre de paracaigudisme en zona central.**



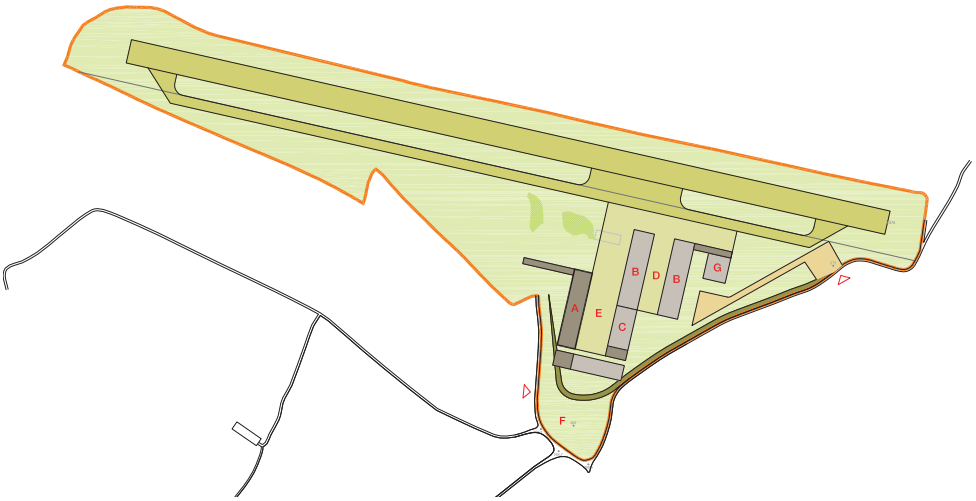
Els hangars es col·loquen prop de la C-25 amb un accés independent, mentre que el **centre de paracaigudisme** se situa en el centre de l'àmbit podent-se **tractar la seva volumetria de manera especial.**

- **Hangars en zona central.**



S'inverteix l'alternativa anterior, la qual cosa provoca que l'**accés de major activitat aeronàutica s'apropi a les activitats agrícoles** i que **les edificacions amb menor contingut arquitectònic siguin les que configurin la façana** des de les vistes de l'entorn.

d) **Alternativa escollida.**



Aquesta alternativa **optimitza les opcions** plantejades en els casos anteriors:

1. **Concentra les edificacions en l'extrem est cap a la zona més transformada alliberant la resta de l'àmbit com a espai lliure.**

2. **Les edificacions tenen una mateixa alineació, perpendicular a la pista, superposant-se les façanes.**

3. **Es col·loquen les edificacions amb major presència arquitectònica en els punts visualment més aparents per poder controlar la imatge del conjunt, deixant als hangars en el centre de l'ordenació.**

4. **S'eviten les façanes contínues cap a la C-25.**

5. **L'accés de major activitat aeronàutica s'apropa al traçat de la C-25.**

5. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA.

DEFINICIÓ GENERAL DE L'ORDENACIÓ.

L'ordenació general de l'àmbit parteix de la diferenciació entre el subsistema destinat al moviment d'aeronaus i el destinat a les activitats aeroportuàries.

El primer d'ells es refereix als espais destinats únicament a l'operació d'aeronaus, pista, camp de vol, carrer de rodadura i plataformes d'estacionament, mentre que la resta d'activitats tenen lloc al subsistema d'activitats aeroportuàries, siguin o no de naturalesa urbanística.

- **Subsistema de moviment d'aeronaus.**

  Les actuacions que tenen lloc a la zona de moviment d'aeronaus **es limiten a poder garantir l'operativitat aeronàutica que li correspon a l'aeròdrom com a infraestructura reconeguda per la *OACI* atenent a les dimensions actuals de la pista (clau 1-C).**

  En cap moment aquestes actuacions van destinades a augmentar la capacitat operativa de l'aeròdrom, ja sigui ampliant la seva longitud de pista o introduint qualsevol sistema d'ajudes a la navegació que permetés aproximacions instrumentals.

- **Subsistema d'activitats aeroportuàries.**

  Com a consequència de que no s'alterin les condicions aeronàutiques, les actuacions es concentren al subsistema d'activitats aeroportuàries, on se situen la totalitat de les edificacions.

  Aquestes **edificacions s'agrupen per usos** de manera que s'estableixen una sèrie de condicions per a la seva implantació, en lloc d'anar apareixent volums aïllats derivats de respostes puntuals a determinades necessitats independents.

  Se situen a la zona est de l'àmbit, perpendicularment a la direcció de la pista i amb unes dimensions i separacions entre elles i respecte al camp de vol, establertes en funció de la seva diferent naturalesa.

  Així **el centre de paracaigudisme es col·loca formalitzant la façana cap a l'entorn rural a l'oest**, separant-se del camp de vol per permetre l'existència d'una **zona destinada a l'aterratge dels salts** que seguiran la direcció de la pista pel sud del camp de vol. La zona pública es troba precisament en l'extrem més proper a la zona d'aterratge, mentre que els hangars es col·loquen a l'altre extrem de l'edificació.

  Els hangars d'aviació general se situen en dues edificacions enfrontades, generant una plataforma lineal perpendicualr a la pista per a l'estacionament d'aeronaus.

  A continuació d'un dels edificis d'hangars se situa la zona de concentració d'activitats econòmiques vinculades a la naturalesa de l'aeròdrom, mantenint els seus mateixos paràmetres constructius, de manera que completa l'espai enfront dels hangars del centre de paracaigudisme configurant la plataforma d'estacionament dels avions propis del centre.

  Les sèrie d'edificacions aeronàutiques es completen amb **la terminal, la zona pública de la qual es col·loca paral·lelament a la pista** completant la testera dels seus hangars i tancant l'espai posterior dels hangars d'aviació general. L'alineació d'aquesta zona pública és la que **defineix la distància de la resta d'edificacions aeronàutiques** (excepte el centre de paracaigudisme) **al límit del camp de vol**.

  Una última **edificació, per acollir les activitats complementàries**, també vinculades amb el funcionament de l'aeròdrom, tanca l'espai de la plataforma d'aeronaus de paracaigudisme **situant-se perpendicularment a la resta** entre el centre de paracaigudisme i la zona industrial,

configurant l'única façana cap al sud i les vistes llunyanes i formalitzant la imatge general de l'aeròdrom des del camí d'accés i la zona d'aparcament principal.

L'àmbit de l'aeròdrom presenta un **talús generat per la explanació del nivell superior on es troba la pista i on se situen les edificacions** (de +277 a +274), **separant-ho d'un nivell inferior en l'extrem sud** precisament a la zona on el camí d'accés arriba al perímetre de l'aeròdrom.

En aquest nivell inferior se situa la plataforma d'aparcament (de +267 a +269), **i per tant l'accés principal es produirà en aquest punt.**

El talús format per l'anivellació del terreny en la cota superior **defineix el límit est de l'àmbit** en el seu contacte amb el camí rural perimetral, sent l'element que s'aprecia des del traçat de l'*eix transversal.*

Seguint aquest talús mentre el camí va ascendint de nivell cap al nord i per tant reduint-se l'altura del talús perimetral**, s'arriba a l'accés de l'aeròdrom destinat a l'aviació general, diferenciat de l'accés públic** anterior **orientat a l'ús recreatiu o esportiu del paracaigudisme.**

Des d'aquest segon accés **un vial paral·lel al límit de l'àmbit va donant servei, consecutivament, a la terminal, als hangars i a la zona industrial.**

A més d'aquest recorregut destinat als vehicles, **el perímetre de l'aeròdrom està condicionat per permetre que es produeixin recorreguts per als vianants**, gaudint de les vistes de l'entorn, de la visualització de les aeronaus, **evitant en tot moment la seva interjecció amb els espais d'activitats aeronàutiques d'accés restringit.**

DEFINICIÓ DE LES ACTUACIONS PROPOSADES.

- **Subsistema de moviment d'aeronaus.**

  a) **Adequació de la pista i delimitació camp de vol.**

  La pista actual és de terra i el seu escàs ús ha provocat que la falta de manteniment afecti a la seva operativitat i seguretat dels moviments.

  Per això es requereix poder **recuperar les seves condicions òptimes d'ús**, independentment que es produeixi la seva pavimentació o no.

  En un primer moment es planteja **l'adequació de la pista mitjançant la seva anivellació, drenatge i compactació**, no limitant-se en un futur, si el desenvolupament de la instal·lació ho requereix, la **possibilitat de procedir a la seva pavimentació.**

  En delimitar la zona sobre la qual s'ha d'actuar s'aprofita per **establir uns nous límits per a la pista**, reduint la seva amplària de 40 a 23 m. i desplaçant lleugerament les seves capçaleres cap a l'oest per poder **establir un camp de vol que no afecti als límits de l'àmbit**, tal com es descriu a l'apartat de justificació tècnica de la proposta.

  La delimitació del camp de vol garanteix una zona lliure d'infraestructures, instal.lacions i edificacions que puguin afectar aeronàuticament a les superfícies d'aproximació, d'enlairament i de transició de la pista principal.

  Aquest camp de vol, com ja hem indicat per a pistes de longitud < 800 m. i per a operacions d'aproximació visual *(VFR)* **tindrà una amplària de 60 m**.

b) **Carrer de rodada.**

S'estableix la **possibilitat de traçar**, paral·lelament a la pista **per l'exterior del camp de vol, un carrer de rodada que permeti el moviment d'aeronaus** cap a cadascuna de les capçaleres des de les plataformes d'estacionament, o viceversa, **sense utilitzar la pista de vol**.

Aquest carrer de rodada disposarà en la **capçaleres de les pistes** d'uns eixamplaments que permetran **zones de maniobra** entorn d'elles.

c) **Plataformes d'estacionament d'aeronaus.**

Les plataformes d'estacionament d'aeronaus es disposaran **perpendicularment a la pista entre el camp de vol i els accessos als diferents edificis d'hangars.**

L'adequació d'aquestes superfícies seguirà els mateixos criteris que les actuacions sobre la pista de vol, preveient-se **en un primer moment simplement el condicionament del terreny natural**, per minimitzar la incidència en la impermeabilització del mateix, **excepte en la superfície contigua a l'accés als hangars** on es continuarà la solera interior, permetent-se, si l'activitat aeronàutica ho requerís, completar **la seva pavimentació posteriorment**.

La definició de les plataformes anirà **vinculada a l'execució de cadascuna de les edificacions d'hangars a les quals donen servei**, de manera que una zona anirà vinculada al centre de paracaigudisme, una altra zona a l'aviació general i una altra a la terminal, amb una zona específica, *FATO*, per a l'operació d'helicòpters.

d) **Subministrament de combustible.**

Les operacions de subministrament de combustible **es duran a terme mitjançant cubes mòbils, sense necessitat d'establir una estació fixa de subministrament fins que s'hagi consolidat el desenvolupament de l'aeròdrom.**
Es planteja l'existència de dos tipus de subministrament:

- **AVGAS** per a motors de combustió (aviació general).

- **JET A1** per a turbines (helicòpters i turbohèlixs)

- **Subsistema d'activitats aeroportuàries.**

Adequació àmbit.

a) **Anivellació i condicionament zona paracaigudisme.**

Per a permetre que l'**aterratge dels paracaigudistes**, que es produirà paral·lelament a la pista al sud del camp de vol, es produeixi en les millors condicions de seguretat, s'haurà d'**anivellar el terreny pel que fa a la plataforma** que actualment presenta un talús d'entre 1 i 2,5 m. d'altura amb la resta del terreny.

En aquesta zona es preveu el seu **tractament amb vegetació autòctona**, de manera que el seu acabat pugui recuperar l'estat natural de l'entorn.

b) **Condicionament plataforma d'aparcament.**

La **plataforma situada en l'extrem sud de l'àmbit** i que es destina a aparcament, s'adequarà mitjançant la seva **anivellació amb terrasses** per poder organitzar fins a un màxim de **100 places d'aparcament.**

L'accés es produirà en el seu extrem nord-oest, on el camí segueix la rasant de la plataforma.

De nou s'evitarà la pavimentació de la seva superfície, plantejant-se directament la **compactació del terreny i l'estesa de graves i sauló.**

c) **Urbanització vialitat interior.**

L'accés que es produeix per a les activitats d'aviació general va vinculat a un **eix viari que es desenvolupa seguint la part superior del talús que defineix el límit de l'àmbit cap a la C-25.**

Aquest vial tindrà una **secció tipus que permet la circulació en dos sentits i una franja reservada per a vianants**. Entre el vial i el talús es plantejarà **una franja que permet l'existència d'una zona d'aparcament (unes 30 places) per l'aviació general i de zones enjardinades.**

El vial **es desenvolupa en dos trams**, un primer fins a donar servei a la terminal i als hangars d'aviació general, on es permet el canvi de sentit, i un de posterior, d'accés restringit, on la seva secció es redueix fins als 6 m. i donar servei a la zona de teixit econòmic.

d) **Tractament vegetal talusos i enjardinament.**

S'adequarà la superfície dels talusos existents mitjançant mètodes que prevegin la seva erosió, plantejant la seva **revegetació** adoptant tècniques de bioenginyeria orientats a la **restauració de les seves superfícies**, ja que configuren un dels elements més rellevants de la imatge general des de l'entorn i des de les infraestructures de comunicació.

Tant pel enjardinament dels espais lliures com per a l'arbrat associat a l'adequació de la plataforma d'aparcament i als nous talusos generats, **s'utilitzaran** espècies autòctones, no permetent-se la plantació de superfícies de gespa tret que per al seu reg es reutilitzin les aigües pluvials.

e) **Condicionament zona recreativa aviació esportiva.**

La zona propera a l'accés al centre de paracaigudisme es programa **completar amb una sèrie d'elements que permetran dur a terme una sèrie d'activitats vinculades amb el lleure a l'aire lliure per al públic del centre i el vinculat a l'aviació esportiva.**

Es tractarà d'una **intervenció de poca intensitat** integrada amb l'entorn que pot incloure una piscina, alguna pista esportiva, graderies, mòduls de servei de restauració,...

Edificacions.

a) **Edificació A (centre de paracaigudisme).**

Aquesta edificació se **situa en l'extrem oest del conjunt d'edificacions de manera que configura la façana cap a l'accés per als vianants i cap a l'entorn rural.**

La naturalesa de l'activitat de paracaigudisme permet fer la següent segregació funcional de l'edificació:

- **Zona pública** on es desenvolupen els usos vinculats al públic en general (recepció, bar/ restaurant, tenda, aules, administració, zones de descans, gimnàs,...).

- **Porxo d'activitats de lleure i restauració** que es tracta d'un espai cobert que es pot colonitzar per diferents elements que donin resposta tant a l'activitat de bar / cafeteria a l'exterior de l'edificació com a la resta d'activitats recreatives que puguin dur-se a terme.

- **Zona de magatzematge, manteniment i plegat de l'equip** que és una zona d'accés més restringit, destinada als paracaigudistes.

- **Hangars** destinats als avions propis del centre o a aquells destinats a l'activitat paracaigudista.

b) **Edificació B (hangars per aviació general).**

Aquesta edificació està formada per **dues unitats enfrontades.**

A més de l'activitat de hangaratge d'aeronaus (incloent a més de les privades, aquelles dels serveis de protecció, emergència o treballs aeris), les edificacions acolliran aquells **usos auxiliars** com poden ser les activitats administratives i d'oficines de les empreses que ho gestionin, o tallers i cursos de formació per al manteniment aeronàutic.

c) **Edificació C (activitats econòmiques).**

Aquesta edificació **se situa a continuació d'un dels móduls d'hangars**, mantenint bàsicament els seus mateixos paràmetres, configurant d'una banda el final de la plataforma d'estacionament d'aeronaus del centre de paracaigudisme i per l'altre la **façana parcial cap a la C-25.**

La naturalesa de les activitats previstes permet fer la següent segregació funcional de l'edificació:

- **Tallers / producció**.

- **Oficines / laboratoris**.

d) **Edificació D (terminal aeròdrom).**

Aquesta edificació **se situa en l'extrem est del conjunt d'edificacions de manera que configura la façana cap a l'accés rodat i cap a l'*eix transversal.***

La naturalesa dels usos de la terminal permet fer la següent segregació funcional de l'edificació:

- **Zona pública** que és on es realitzen les activitats comercials, de promoció turística i d'intercanvi intermodal.

- **Hangars** destinats principalment a helicòpters.

e) **Edificació E (centre social i d'activitats complementàries).**

Aquesta edificació **es col·loca perpendicularment a la resta a la zona més propera a la plataforma d'aparcament configurant la façana sud del conjunt,** sent la que es visualitza tant des del camí d'accés com des de la C-25 en direcció Girona.

Es planteja per **recollir aquelles activitats que puguin reforçar el component social i públic de l'activitat aeronàutica o recreativa** de la resta d'instal.lacions, així com les noves **propostes d'usos complementaris que completin l'oferta funcional que l'aeròdrom pugui oferir** tant als seus usuaris potencials com al conjunt de la comarca.

- **Actuacions per millorar l'accessibilitat de l'aeròdrom.**

  Per permetre la correcta funcionalitat de l'accés a l'aeròdrom **s'haurà de condicionar una part del recorregut des del *camí del cementiri*** al que s'accedeix des de la carretera C-16c i que finalitza amb la seva connexió amb l'estructura viària del secor industrial la carretera de Berga.

  Aquesta adequació es referirà a diferents trams:

  - **reparació puntual del ferm del *camí del cementiri*** en els trams on es troba en mal estat.

  - **urbanització de la connexió entre la rotonda final del *camí del cementiri* i el vial de servei paral·lel a la carretera C-25**.

  - **condicionament del camí rural entre el pas sota la C-25 i l'aeròdrom**.

1. FASES D'EXECUCIÓ DE LES ACTUACIONS

1. FASES D'EXECUCIÓ DE LES ACTUACIONS.

Independentment de les actuacions provisionals o eventuals que puguin desenvolupar-se a l'aeròdrom en aquest moment o amb anterioritat a l'aprovació del *PDUA*, bàsicament es plantegen dues **fases per a l'execució de les actuacions especificades**, fases que **poden tenir diferents programacions temporals**, però que **no s'han d'entendre successives**, sinó vinculades a diferents escenaris de desenvolupament de l'activitat aeronàutica i del propi model de negoci plantejat.

1ª Fase: IMPLANTACIÓ DEL CENTRE DE PARACAIGUDISME.

Recull les **actuacions per les quals es planteja una voluntat més immediata i que responen a les demandes concretes de l'operador** per a la seva localització definitiva.

Es tracta de les següents actuacions i edificacions:

- **delimitació i tancament perimetral de l'àmbit de l'aeròdrom.**
- **centre de paracaigudisme** (edificació A).
- **condicionament de la plataforma d'aparcament.**
- **adequació del trams de l'accés entre la rotonda final del *camí del cementiri* i el vial de servei paral.lel a la C-25 i del camí rural entre l'encreuament per sota de la C-25 i la zona d'aparcament de l'aeròdrom.**
- **reparació del ferm del *camí del cementiri* en aquells punts on el seu estat sigui defectuós i impedeixi l'adequada mobilitat dels vehicles com via d'accés a l'aeròdrom.**
- **condicionament de la pista i de la plataforma d'estacionament d'aeronaus enfront dels hangars del centre de paracaigudisme.**
- **anivellació del terreny a la zona destinada a l'aterratge dels paracaigudistes.**
- **urbanització general de la connexió entre l'aparcament i l'accés al centre de paracaigudisme.**
- **urbanització general de la zona recreativa vinculada al centre de paracaigudisme.**

2ª Fase: CONSOLIDACIÓ DE L'ACTIVITAT AERONÀUTICA.

Formen part d'una sèrie **d'actuacions plantejades en el model de la infraestructura que s'aniran desenvolupant segons es consolidin les necessitats del promotor**, però que formen part del present projecte per poder valorar i validar la totalitat de l'ordenació proposada.

Es tracta de les següents actuacions i edificacions:

- **hangars per a l'aviació general** (edificació B).
- **zona d'activitats econòmiques** (edificació C).
- **terminal aeròdrom** (edificació D).
- **condicionament de les plataformes d'estacionament d'aeronaus vinculades a cada edificació d'hangars**.
- **previsió de pavimentació de la pista i definició del carrer de rodada**.
- **formalització del segon accés i urbanització de la vialitat interior**.

- **tractament de la superfície dels talusos que configuren el límit est de l'àmbit**.

- **centre social i d'activitats complementàries** (edificació E).

La definició d'aquestes fases de desenvolupament no eliminen la necessitat de que **les actuacions hagin de justificar, individualment o en conjunt, que es mantindran unes adequades condicions de subministrament de serveis i de mobilitat i d'accessibilitat**, o, en qualsevol cas, proposar les actuacions necessàries en relació a les infraestructures per tal de resoldre les seves mancances.

1. SERVITUDS AERONÀUTIQUES MUNICIPIS AFECTATS

1. SERVITUDS AERONÀUTIQUES. MUNICIPIS AFECTATS.

- **Naturalesa i objecte de les servituds aeronàutiques.**

Les servituds aeronàutiques són una sèrie de **mesures que permeten mantenir unes superfícies lliures d'obstacles a l'entorn de les instal.lacions aeroportuàries**, necessàries per garantir la seguretat de les aeronaus en vol.

Aquestes servituds aeronàutiques **es deriven de les normes internacionals establertes per l'*OACI*** publicades al *Conveni sobre Aviació Civil Internacional* en:

- l'annex 14 Normes i mètodes recomanats internacionals, en el seu volum I: Disseny i operacions d'Aeròdroms.

- el manual de Serveis d'Aeroports.

- el document 8168-OPS/611 Operació d'Aeronaus, en el seu volum I: Procediments per als Serveis de Navegació Aèria i en el seu volum II: Operació d'Aeronaus.

- l'annex 10 Telecomunicacions Aeronàutiques.

Les servituds que es poden definir per la seva posterior validació i establiment per l'administració competent sobre l'espai aeri, són tant físiques, com radioelèctriques i d'operació, a les que s'hi han d'afegir les acústiques.

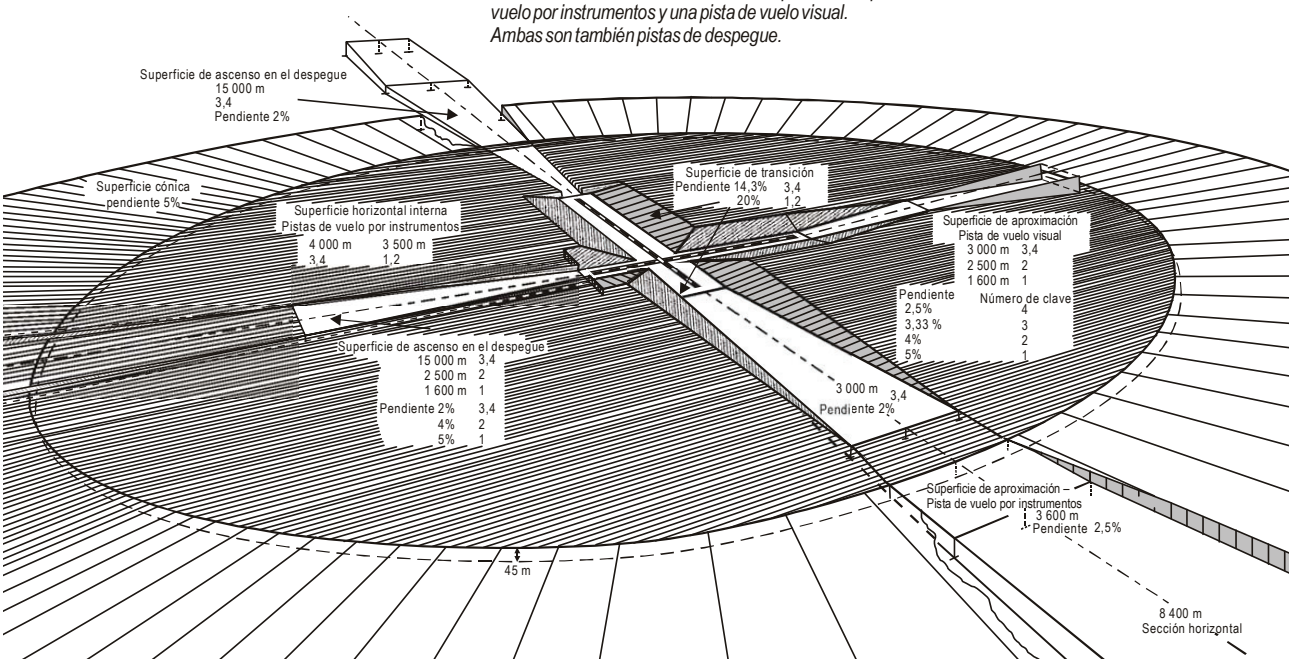
- **Definició de les servituds aeronàutiques existents a l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages.**

Les servituds físiques derivades de l'activitat aeronàutica a l'aeròdrom **venen determinades en funció de la seva classificació i de la tipología de les maniobres d'aproximació** establertes.

Com hem indicat la longitud de la pista (750 m.) determina una **classificació 1** per a l'aeròdrom i les **operacions d'aproximació** que es mantenen **visuals *(VFR)*** com actualment es desenvolupen.

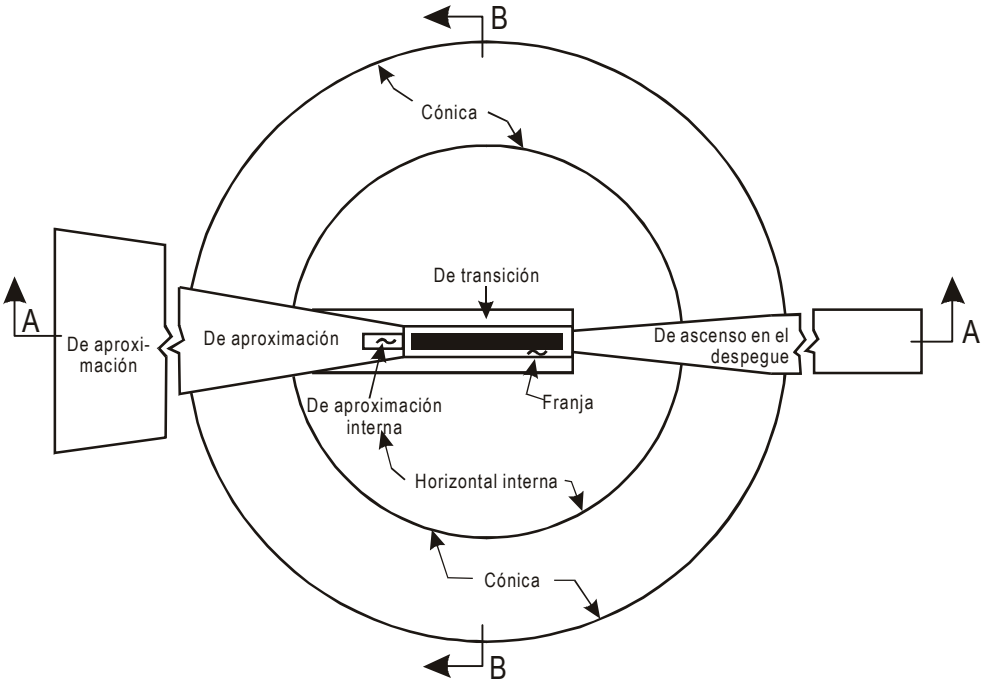
Per tant comprovem com **el *PDUA*, al no modificar els parámetres d'operativitat aeronàutica de l'aeròdrom no introdueix cap nova especificació en referència a les servituds, sinó que es mantenen les ja definides en aquest momen**t per a l'aeròdrom existent.

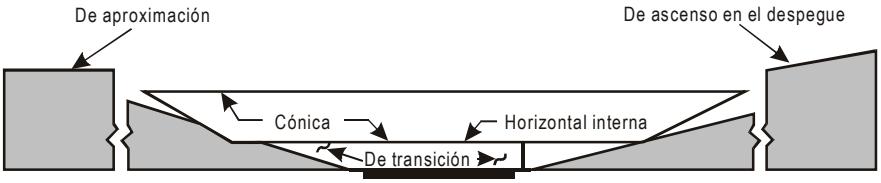
Nota.— La figura muestra las superficies limitadoras de obstáculos en un aeródromo con dos pistas: una pista de vuelo por instrumentos y una pista de vuelo visual. Ambas son también pistas de despegue.



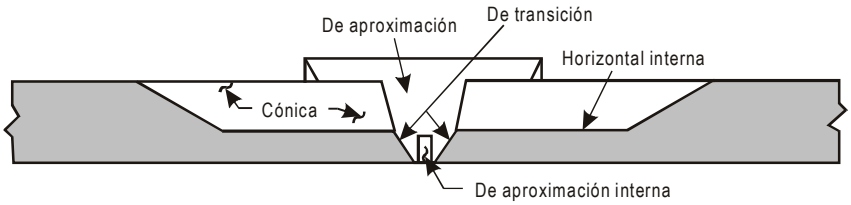
- **Aplicació de les servituds aeronàutiques a l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages.**

Les servituds que es refereixen a les superfícies limitadores d'obstacles establertes a la taula 4-1 del annex 14 de l'*OACI* per aproximacions visuals es concreten en la *superfície d'aproximació*, la *superfície d'ascens en l'enlairament*, les *superfícies de transició* dels laterals de la franja de pista, la *superfície horitzontal interna* i la *superfície cònica*.





Sección A-A



Sección B-B

Atenent a aquest document es designen unes superfícies lliures d'obstacles que es concretaran, segons l'elevació definida pels dues llindars (10 i 28) i per el punt de referència de la pista, en:

a) ***Superfície d'aproximació:***

longitud 1.600 m.
pendent 5%

capçalera 10 des de cota 273,5 m. fins a cota 353,5 m.
capçalera 28 des de cota 277,5 m. fins a cota 357,5 m.

b) ***Superfície d'ascens en l'enlairament:***

longitud 1.600 m.
pendent 5%

capçalera 10 des de cota 273,5 m. fins a cota 353,5 m.
capçalera 28 des de cota 277,5 m. fins a cota 357,5 m.

c) ***Superfície de transició:***

pendent 20 %

d) ***Superfície horitzontal interna:***

radi 2.000 m.
alçada 45 m.

cota 321 m.

e) ***Superfície cònica:***

pendent 5%
alçada 35 m.

des de cota 321 m. fins a cota 356 m.

- **Regulacions urbanístiques derivades de les servituds aeronàutiques.**

  La projecció ortogonal sobre el terreny de les superfícies per aproximacions visuals afecten als següents termes municipals:

Sant Fruitós de Bages
Santpedor
Sallent
Manresa

Aquestes afectacions es representen a la documentació gràfica i **limiten l'aparició de nous obstacles que puguin superar en alçada els límits establerts per les superfícies limitadores**, regulant el nucli urbà i la meitat oest del terme municipal de Sant Fruitós de Bages, la part est des del nucli urbà del terme municipal de Santpedor i unes mínimes franjes en els límits sud i nord dels termes municipals de Sallent i de Manresa respectivament.

Una vegada **la proposta de servituds, vinculada a la classificació de l'aeròdrom com a *Sistema General de Comunicacions Aeroportuari (AP)*** mitjançant l'aprovació del *PDUA,* hagi estat **informada conjuntament pel *Ministeri de Foment i* el *Ministeri de Defensa*** d'acord amb el que es disposa a l'article 51 de la *Llei 48/1960*, de 21 de juliol, *sobre Navegació Aèria* i l'estipulat a l'article 27 del *Decret 584/1972*, **els planejaments vigents hauran de recollir les consideracions imposades al desenvolupament urbanístic** en compliment de la legislació de *Mesures Fiscals, Administratives i de l'Ordre Social* que indica que el planejament urbanístic ha d'incorporar les limitacions que les servituds aeronàutiques imposin, pel que el *Ministeri de Foment* haurà de remetre a les *Subdelegacions de Govern* la documentació descriptiva dels terrenys afectats per les servituds que s'hagin aprovat pel seu curs als ajuntaments corresponents.

Les **consideracions que aquestes servituds imposen sobre els planejaments urbanístics** són:

a) La **restricció de generar nous obstacles**, senyalitzant o eliminant els ja existents, que puguin sobrepassar en alçada els límits establerts per les superfícies limitadores d'obstacles, tret que s'autoritzin expressament per l'autoritat de l'espai aeri i l'administració aeroportuària competents, que hauran d'informar sobre qualsevol actuació que prevegi l'execució de construccions, infraestructures, instal.lacions o plantacions a zones afectades per la projecció ortogonal sobre el terreny de les superfícies esmentades.

b) La **limitació d'implantació d'activitats que puguin generar fenòmens que suposin riscos per les aeronaus** (fums, boires, refugis d'aus,…) dins de la projecció ortogonal sobre el terreny de la superfície horitzontal interna.

c) **L'estudi de la petjada acústica** que puguin generar les operacions aeronàutiques de l'aeròdrom per, una vegada comprovat que la *zona de sensibilitat acústica* corresponent és compatible amb els valors límits de soroll a l'exterior del sistema aeroportuari, **comprovar si existeixen limitacions a la implantació de determinades activitats (usos residencials, hospitalaris, educatius o culturals) a l'entorn de l'aeròdrom per complir els objectius de qualitat a l'espai interior** corresponents als valors límit d'immissió que incideixen a les edificacions.

1. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT GENERADA

1. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT GENERADA.

- **Accessibilitat general.**

L'accessibilitat general a l'aeròdrom és òptima, doncs es troba en la intersecció de dues vies de comunicació de rellevància territorial com són a l'autovia E-9 / C-16 i l'*eix transversal* C-25.

Des de l'autovia E-9 / C-16 que enllaça Barcelona amb els Pirineus passant per Sabadell, Terrassa, Manresa i Berga, **es pot accedir directament des de la seva sortida 56** a la carretera C-16c (antiga carretera Manresa-Berga) **des d'on el *camí del cementiri,* que presenta carències de manteniment en el ferm d'alguns dels seus trams, ens porta cap a l'aeròdrom.**

La sortida 54 de l'autovia ens porta al nucli urbà de Sant Fruitós de Bages per la carretera N-141c, des del qual també es pot accedir al *camí del cementiri.*

El planejament municipal planteja una via de circumval·lació pel nord del nucli urbà que permetrà enllaçar directament amb **la rotonda prevista en la intersecció entre la carretera C-16c i el *camí del cementiri***, la qual cosa resoldrà definitivament la connexió entre ambdues vies de comunicació i la carretera N-141c.

El *camí del cementiri* finalitza en una rotonda on enllaça amb l'estructura viària del polígon industrial, **des de la qual actualment parteix un petit camí que connecta amb el vial de servei paral·lel de la C-25** (com s'aprecia a la següent foto, està pavimentat amb graves i sauló i amb un dimensionament que dóna adequada resposta a les necessitats de mobilitat que l'aeròdrom haurà de requerir) **que ens porta al pas inferior per on creua el riu d'Or i des del qual s'accedeix a l'altre costat de la carretera per arribar a l'aeròdrom.**

Des del pas sota l'*eix transversal,* **un tram de camí rural** d'accés als camps de cultiu **ens porta fins a l'aeròdrom.**

- **Mobilitat generada.**

La implantació d'alguna de les activitats que es vagin a desenvolupar en l'aeròdrom podria requerir la redacció d'un ***estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)*** **si així estigués considerat en la *Llei 9/2003*, de 13 de juny, *de la Mobilitat*** segons els paràmetres del *Decret 344/2006*, de 19 de setembre, de regulació dels *estudis d'avaluació de la mobilitat generada.*

En aquest moment s'estudiarà la compatibilitat de les infraestructures de comunicació de l'aeròdrom amb la seva òptima activitat en termes de mobilitat i accessibilitat en funció del nombre de desplaçaments estimats a les diferents etapes de desenvolupament, i la necessitat de determinades actuacions dirigides a potenciar el transport públic i col.lectiu.

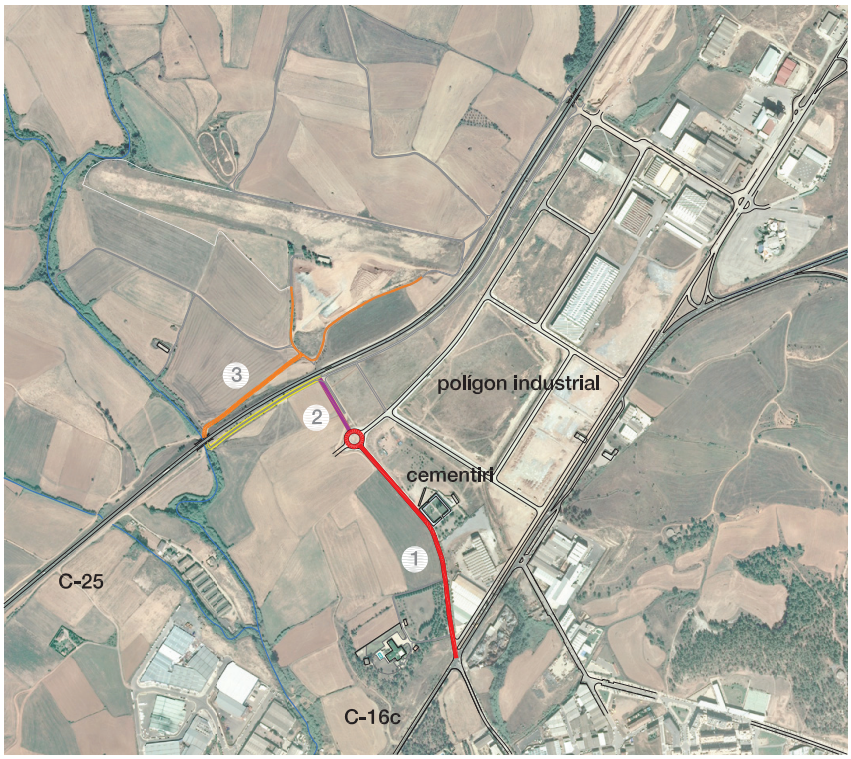
Independentment de les consideracions del *EAMG* **atenent a la previsió de mobilitat que es generarà** segons l'extrapolació dels ràtis mínims de viatges per dia que estableix l'annex I del *Decret 344/2006*, per permetre la seva correcta funcionalitat **l'itinerari d'accés actual requereix del condicionament i adequació de varis dels seus trams per poder donar el correcte servei a la instal·lació aeronàutica,** ja que el seu acabat i dimensionament no permet garantir unes condicions òptimes d'accessibilitat per a les necessitats de mobilitat del desenvolupament de l'aeròdrom sense limitar la seva funcionalitat:

Aquesta adequació es refereix als següents trams:

1. **Reparació puntual del ferm del *camí del cementiri* en els trams on es troba en mal estat, com actuació prèvia a la formalització per part de l'administració de l'enllaç amb la carretera C-16c.**

2. **Urbanització de la connexió entre la rotonda final del *camí del cementiri* i el vial de servei paral·lel a la carretera C-25, d'uns 100 m. de longitud.**

3. **Condicionament del camí rural entre el pas sota la C-25 i l'aeròdrom, d'uns 300 m. de longitud, regularitzant la seva superfície i la seva secció per mantenir una amplada mínima de 4 m.**



D'altra banda, **les zones d'aparcament previstes en l'ordenació, que suposen més de 100 places, responen perfectament a les demandes de mobilitat** que puguin arribar a generar les activitats que es plantegen a l'aeròdrom, **fins i tot en els moments puntuals de major concentració deguda a la celebració d'esdeveniments especials.**

DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL

GEN 14

1. PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

2. MEDI NATURAL

3. ANÀLISI AMBIENTAL PREVI DE LES DIFERENTS FASES

4. MESURES PER A LA PROTECCIO DEL MEDI AMBIENT

1. PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL.

- La *Llei 6/2009*, de 28 de abril, d'Avaluació ambiental de plans i programes, constitueix el marc regulador actual dels paràmetres mediambientals del planejament urbanístic.

  Aquesta llei concreta per a l'àmbit de Catalunya els criteris relatius a les avaluacions ambientals de plans i programes que estableixen les directives europees (*2001/42/CE* del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny) que fins ara estaven incorporades a la *Llei Estatal 9/2006*, de 28 d'abril, sobre Avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el mediambient, que havia regit, fins al moment, els processos d'avaluació ambiental.

  A pesar que l'annex 1 de la *Llei 6/2009* no recull als *Plans Directors Urbanístics* dins de la llista de plans i programes que han de sotmetre's a avaluació ambiental (l'article 6.6 de la *Llei 14/2009* indica que els *PDUA* s'han de sotmetre al tràmit d'avaluació ambiental propi dels *Plans Directors Urbanístics*) si que es troben en aquesta llista el planejament urbanístic derivat per a la implantació en sòl no urbanitzable de equipaments i serveis comunitaris no compatibles amb els usos urbans i entre els plans i programes sectorials i els Plans Directors d'Aeroports.

  Ens trobem doncs en la situació en que **els *PDUA* tant per la seva naturalesa aeronàutica, com per la urbanística hauran d'estar sotmesos a avaluació ambiental**, encara que específicament no s'esmentin els *Plans Directors Urbanístics* com a figura general.

- El *PDUA* al desenvolupar una infraestructura que forma part del *PAAHC 2009-2015*, la Memòria Ambiental del qual va ser sotmesa a la corresponent avaluació ambiental, **haurà de tramitar un nou procés d'avaluació ambiental per aquells aspectes que no van ser objecte d'avaluació en el planejament sectorial aeronàutic general o per aquells que no recullin íntegrament les determinacions de la resolució sobre la seva Memòria Ambiental**, tal como indica el punt quatre de la Disposició Addicional Tercera de la *Llei 6/2009*.

  Tal com s'ha indicat l'aprovació del *PAAHC* va implicar que la seva Memòria Ambiental estigués sotmesa a la corresponent avaluació ambiental.

  Aquest pla tenia per objectiu definir les actuacions pendents i les eines adequades que, des de l'Administració, s'han de dotar per desenvolupar plenament la xarxa aeroportuària necessària amb la incorporació de la nova xarxa d'aeroports comercials de Catalunya.

  Entre les seves prioritats hi eren els següents objectius que formen part de les voluntats del *PDUA*:

  - Estendre i consolidar una xarxa d'aeròdroms.

  - Reforçar la xarxa d'heliports en la tasca de serveis d'interès social i d'interès comunitari i potenciar-los com a instruments que faciliten la implantació d'empreses que utilitzen l'helicòpter per als seus desplaçaments.

  - Col.laborar en la dinamització de la indústria aeronàutica a Catalunya, potenciar la formació, la recerca i la innovació en aquest sector.

  Per tal de ponderar els efectes ambientals, i tenir proporció amb les mesures, o nivell d'exigència ambiental a cada una de les instal.lacions aeroportuàries es va fer una classificació. En general la classificació respon a la tipologia d'instal.lació, presentant-se però diferències significatives en el cas dels aeròdroms.

  Per a cadascuna de les infraestructures s'estableix un nivell d'exigència ambiental, que es concreta en diferents mesures que es desprenen directament del *PAAHC*, **i una sèrie de criteris i objectius ambientals** que s'hauran de desenvolupar en els corresponents *PDUA*.

  El nivell d'exigència ambiental assignat a l'aeròdrom de Sant Fruitós de Bages és el mínim del PAAHC.

- Per altra banda aquells **projectes que defineixin les característiques de l'ordenació** de l'edificació, urbanització i infraestructures del planejament hauran de ser **sotmesos a Avaluació d'Impacte Ambiental d'acord amb la normativa sectorial**.

  Aquesta normativa sectorial es correspon amb el *Reial Decret Administratiu 1/2008*, d'11 de gener, pel qual s'aprova el text refós de la *Llei d'Avaluación d'Impacte Ambiental de projectes*, de manera que, seguint els seus annexes I i II, el projecte d'un **aeròdrom que disposi d'una pista d'enlairament i aterratge de longitud menor a 2.100 m.** i que no estigui situat a una zona especialment sensible tal i com es defineix a la regulació, **solament haurà de sotmetre's a avaluació d'impacte ambiental quan així ho decideixi l'òrgan ambiental**.

  Si atenem a més que **els projectes que es puguin plantejar a l'aeròdrom en funció de les condicions d'ordenació i desenvolupament del planejament respondran a intervencions parcials en una instal.lació que ja disposa de les seves infraestructures principals executades**, podem entendre com en cap moment aquests projectes es poden considerar conjuntament com el projecte d'un aeròdrom i que, analitzant la resta del llistat de projectes contemplats pel annex II del *Reial Decret Administratiu 1/2008*, tampoc formarien part d'aquells projectes pels quals s'ha de sol.licitar la determinació de submissió o no a Avaluació d'Impacte Ambiental a l'òrgan ambiental.

2. MEDI NATURAL.

Com ja s'ha indicat a l'anàlisi de les característiques naturals de l'emplaçament de l'aeròdrom, la seva situació **no afecta directament a cap espai natural rellevant**, ja que els espais pertanyents al *Pla d'Espais de Protecció d'Interès Natural de Catalunya (PEIN)* considerats *lloc d'interès comunitari (LIC)* i per tant formen part de la *xarxa ecològica europea de zones especials de conservació, Natura 2000,* més propers són:

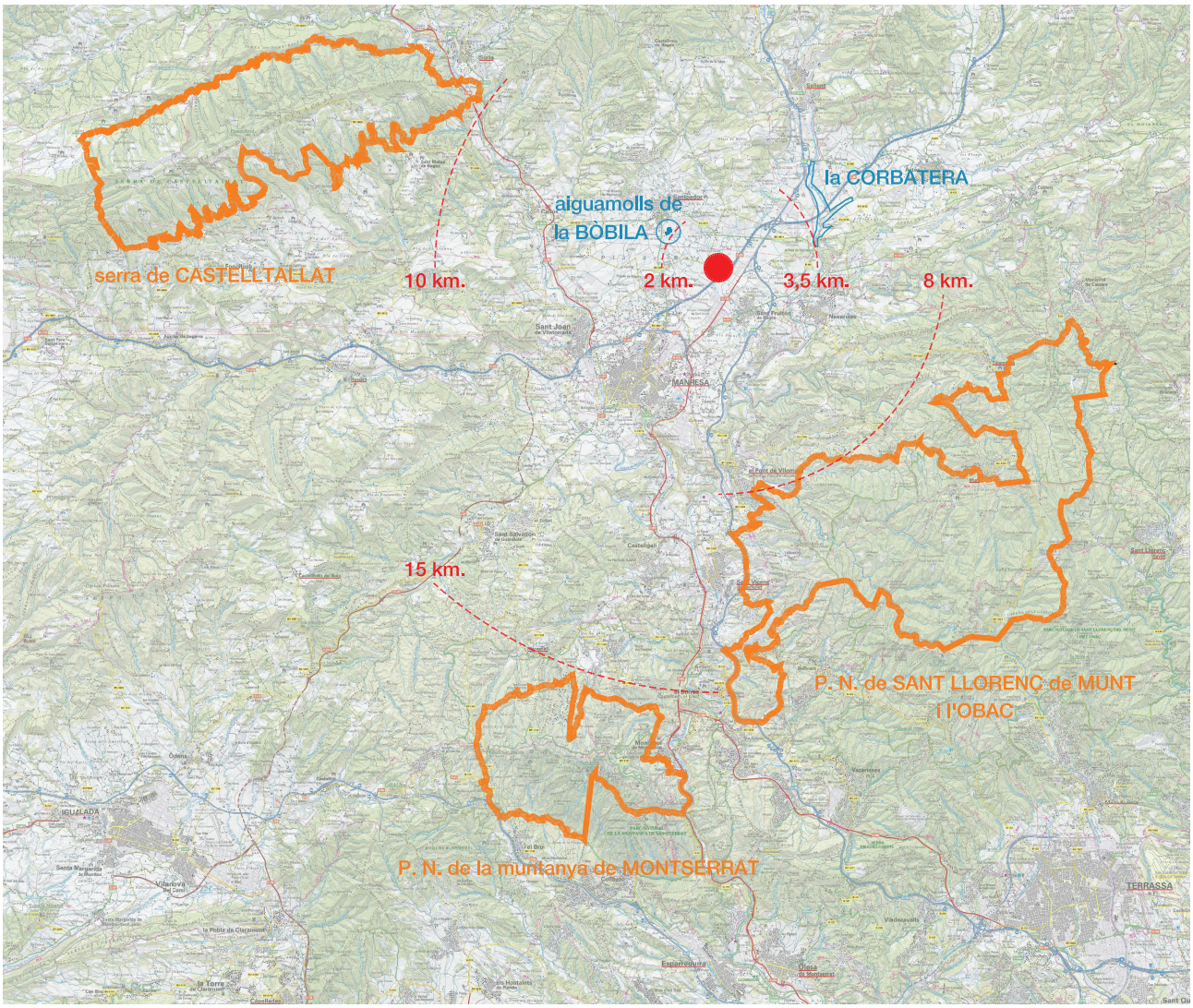
1. Parc Natural de la muntanya de Montserrat, espai, situat a uns 15 km. al sud, sent, a més *zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA)*.

2. Parc Natural de Sant Llorenç de Munt i l'Obac, situat a uns 8 km. al sud-est, sent, a més *zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA)*.

3. Serra de Castelltallat, situada a uns 10 km. al nord-oest.

4. Aiguamoll de la Bòbila de Santpedor, situat a uns 2 km. al nord-oest, espai inclòs a l'*inventari de zones humides de Catalunya*.

5. La Corbatera, situat a uns 3,5 km., espai del curs fluvial del riu Llobregat inclòs a l'*inventari de zones humides de Catalunya*.



3. ANÀLISI AMBIENTAL PREVI DE LES DIFERENTS FASES DE DESENVOLUPAMENT.

Les diferents **propostes d'ordenació del projecte que puguin plantejar-se no tenen influències ambientals més enllà de les possibilitats d'integració paisatgístiques**, per la qual cosa les alternatives a les quals ens podem referir **es defineixen segons cadascuna de les fases de desenvolupament de l'aeròdrom ja existent.**

Per tant s'ha valorat una alternativa inicial corresponent en la no realització de cap actuació, i altres alternatives corresponents a les dues fases de desenvolupament del projecte definides en la proposta d'ordenació.

a) Alternativa 0: No desenvolupament de les actuacions.

El **manteniment de la instal·lació en el seu estat actual és incompatible amb garantir la seva operativitat com a infraestructura aeronàutica**, ja que les inversions necessàries per adequar la pista no són viables si no es disposa d'un mínim d'edificacions, més enllà d'un primer escenari provisional, que permetin garantir el mínim rendiment econòmic necessari per continuar amb l'explotació de la instal·lació.

Els impactes ambientals que la situació actual impliquen es refereixen a:

- **Moviment de terres d'explanació de la pista**.

  Encara que la topografia del terreny presenta un pendent molt lleuger, per poder disposar d'una plataforma de terreny anivellada destinada a l'estacionament d'aeronaus, transversalment s'ha hagut de terraplenar per mantenir el nivell del camp de vol, de manera que s'han generat l'alteració de la topografia original i uns importants talusos en els límits est i sud de l'àmbit, i puntualment cap a la llera del riu d'Or en el límit oest.

- **No aprofitament agrícola del sòl de l'àmbit**.

  L'ús aeronàutic de l'àmbit, encara que residual en els últims temps, implica que l'àmbit no disposa de l'aprofitament agrícola de la resta de sòls de l'entorn, *sòl d'interès agrari* en el planejament territorial i *sòl preferentment agrícola* en el planejament municipal.

- **Impacte acústic a l'entorn de les operacions de les aeronaus.**

  Encara que l'ús aeronàutic de la instal·lació és residual en aquests moments, precisament aquesta situació implica que no es controlin les diferents maniobres d'aproximació o enlairament que es duen a terme ja que l'aeròdrom és utilitzat per realitzar pràctiques eventuals a nivell privat o de determinats serveis oficials. La falta de control de la instal·lació origina, per tant, que no es puguin regular aquestes activitats per part del gestor de la instal·lació per reduir el seu impacte acústic en l'entorn.

b) Alternativa 1: Implantació del centre de paracaigudisme.

Aquesta fase de desenvolupament de l'aeròdrom, consistent en la **implantació per part de l'empresa BCN SKYDIVE** d'un nou centre de paracaigudisme esportiu i recreatiu, requereix d'una sèrie d'actuacions associades, a més de la construcció de la corresponent edificació.

L'activitat de paracaigudisme pot generar el primer tram de rendiment econòmic que validi parcialment la inversió que ha suposat l'entrada d'un nou propietari en l'aeròdrom i que garanteixi el manteniment de l'activitat aeronàutica.

Es tracta del **desenvolupament mínim necessari per poder afrontar les primeres actuacions sobre la infraestructura aeronàutica** que hauran de substituir a totes aquelles intervencions puntuals de caràcter provisional que s'hagin produït amb anterioritat dins de l'àmbit de l'aeròdrom.

Els impactes ambientals que aquest primer escenari planteja són les següents:

- **Mobilitat generada per l'activitat de paracaigudisme.**

  La capacitat d'atracció que l'activitat de paracaigudisme genera, representa la major part del públic i dels usuaris que utilitzaran l'aeròdrom, per la qual cosa, encara que només es tracti de la primera fase de la implantació definitiva, s'ordenarà completament la zona d'aparcament principal de l'àmbit, així com els trams necessaris del camí d'accés. La situació de l'aeròdrom en un entorn rural però al costat de la C-25 i prop dels terrenys ja transformats pel teixit industrial implica que el moviment de vehicles afecti molt relativament a l'entorn o a la xarxa de camins rurals d'ús agrícola.

- **Construcció de l'edificació del centre de paracaigudisme**.

  L'activitat de paracaigudisme requereix la construcció d'una nova edificació, la qual cosa implica a més de l'impacte derivat de la seva construcció, l'existència d'una nova edificació en l'entorn rural.

- **Moviment de terres d'anivellació de la zona d'aterratge.**

  Per realitzar l'activitat de paracaigudisme s'ha d'adequar una zona de l'àmbit de manera que no presenti discontinuïtats amb la plataforma actual del camp de vol, la qual cosa implica terraplenar aquesta zona desplaçant, cap al límit de l'àmbit, el talús actualment situat a l'interior.

- **Actuacions d'urbanització sobre el terreny actual.**

  A més del condicionament de la plataforma d'aparcament, la urbanització vinculada a aquesta etapa de desenvolupament es limita a la formalització dels diferents recorreguts interiors per als vianants, al condicionament d'una zona del terreny per a l'estacionament d'aeronaus i a l'ordenació, amb un tractament de baixa intensitat, d'una zona recreativa situada al costat de l'edificació del centre de paracaigudisme.

- **Consums energètics de l'activitat del centre de paracaigudisme.**

  L'activitat de paracaigudisme requereix de determinats subministraments elèctrics i d'aigua concentrats gairebé únicament al programa funcional de la part pública de l'edificació, ja que la major part de la superfície, destinada a hangars, amb prou feines tenen demandes de consum. D'igual manera succeeix amb les necessitats de depuració de les aigües residuals produïdes que es poden resoldre de manera autònoma mitjançant una fossa sèptica de filtrat.

- **Impacte acústic a l'entorn de les operacions de les aeronaus.**

  L'existència d'un operador per gestionar l'activitat aeronàutica de l'aeròdrom permetrà controlar les diferents operacions que es produeixin, podent adaptar-se als criteris que s'especifiquin per limitar l'impacte de l'operació de les seves pròpies aeronaus mitjançant la revisió del manual d'operacions de BCN SKYDIVE com a empresa de treballs aeris, a més de que l'activitat de paracaigudisme implicarà la restricció d'operació d'altres aeronaus que fins al moment utilitzaven l'aeròdrom de manera particular i sense el control específic d'un operador local.

c) Alternativa 2: Consolidació de les activitats aeronàutiques.

Representa el **desenvolupament màxim plantejat pel *PDUA***, quan s'hagin implantat la resta d'activitats aeronàutiques definides en el model d'infraestructura de l'aeròdrom Barcelona / Bages.

La implantació gradual d'aquestes activitats permetrà **garantir la viabilitat econòmica de la inversió requerida en l'aeròdrom per aconseguir el nivell operatiu establert** pel *PIAAHC 2009-2015* de manera que es pugui convertir en un **element rellevant dins de la xarxa aeronàutica general i significar un punt d'atracció social, econòmica i turística de l'entorn** del Pla de Bages.

L'escenari final del desenvolupament de la implantació implicarà els següents impactes potencials en el medi ambient:

- **Augment relatiu de la mobilitat generada.**

  Com ja s'ha indicat el percentatge principal de la mobilitat generada per les activitats de l'aeròdrom correspon a l'activitat de paracaigudisme establerta en la primera fase pel seu caràcter més públic i recreatiu. Podem considerar que la implantació de la resta d'activitats no implicaran un augment rellevant dels desplaçaments ja que es tracta d'un públic més restringit i de naturalesa professional o especialitzada.

- **Construcció de la resta d'edificacions**.

  La resta d'edificacions definides pel projecte suposen multiplicar la presència d'edificacions, entenent-se ja no com una actuació aïllada més vinculada a l'entorn rural, sinó com el desenvolupament d'un nou teixit urbanitzat amb l'escala pròpia d'un element de la xarxa d'infraestructures de comunicació, i amb una naturalesa que pot asimilar-se als polígons industrials contigus a l'altre costat de l'*eix transversal*.

- **Actuacions d'urbanització sobre el terreny actual.**

  A part de l'ocupació del terreny per part de les edificacions, la urbanització de l'àmbit s'amplia en condicionar noves plataformes d'estacionament d'aeronaus per als hangars de les noves edificacions i en plantejar un sistema viari intern en el límit aquest de l'aeròdrom sobre el talús que configura la façana cap a la C-25.

- **Consums energètics de les activitats aeronàutiques i complementàries.**

  L'augment del programa funcional implantat requereix, proporcionalment, l'augment dels subministraments de serveis i del consum energètic de la instal·lació. Tant la xarxa de serveis com el consum quan es completi el desenvolupament de les instal·lacions requeriran d'un tractament específic provocat pel dimensionament necessari dels mateixos, especialment quant a la depuració o abocament de les aigües residuals.

- **Impacte acústic a l'entorn de les operacions de les aeronaus.**

  En aquesta fase les operacions aeronàutiques ja no estaran limitades a les de l'activitat de paracaigudisme, sinó que existirà un determinat percentatge d'operacions d'aviació general que hauran de ser compatibles amb les condicions de seguretat requerides pel paracaigudisme. Per això es plantegen uns procediments d'aproximació que a més d'adequar-se a l'activitat principal de paracaigudisme tenen en compte l'especial sensibilitat del territori sobre el qual es produiran limitant-se els possibles impactes acústics que poguessin produir sobre els nuclis residencials.

4. MESURES PER A L'ADEQUADA PROTECCIÓ DEL MEDI AMBIENT.

En funció dels impactes potencials definits en cadascuna de les alternatives / fases anteriors, l'ordenació planteja una sèrie de mesures que hauran de recollir les diferents actuacions per a l'adequada protecció del medi ambient segons se sol·licitin les seves corresponents autoritzacions d'implantació.

Aquestes mesures generals s'agrupen en els següents conceptes:

a) **Mesures preventives**:

- **Minimitzar la impermeabilització del terreny reduint les superfícies a pavimentar i emprant**, en la mesura del possible, el major percentatge de **materials porosos** per permetre que les condicions naturals d'absorció del terreny es mantinguin en la seva major part inalteradas.

  Per això no es pavimentarà si no és necessari la pista de vol i es reduiran les superfícies a pavimentar en les plataformes d'estacionament d'aeronaus.

  Es plantejaran **acabats que impliquin la compactació i el condicionament de la superfície del terreny natural**, com en la plataforma d'aparcament.

- S'eviten les actuacions a la zona oest de l'àmbit, la més propera a l'entorn rural i aquella que limita amb el traçat del riu d'Or, de manera que **no s'afecta al funcionament hídric del territori.**

- La situació de les edificacions permet **mantenir la funcionalitat de la franja de sòl no urbanitzable reservada pel planejament municipal** entre el sector industrial de la carretera de Berga i el polígon industrial Sant Isidre, plantejat com a espai de connectivitat natural vinculat a la llera del riu d'Or entre el nucli urbà de Sant Fruitós de Bages i l'entorn rural.

- **Per l'enjardinament i per a l'arbrat de les zones verdes s'utilitzaran espècies autòctones.**

b) **Mesures correctores**:

- L'ordenació planteja la **concentració de totes les edificacions** en una zona de l'àmbit, de manera que s'eviti la dispersió i s'aprofitin les característiques sostenibles d'una **proposta més compacta**.

- Els **recorreguts per als vianants o per a vehicles a l'interior de l'àmbit s'independitzen** per respondre a les necessitats particulars que es requereixin en cada cas.

- **No es permetrà la plantació de superfícies de gespa** a les zones enjardinades o en les plataformes d'estacionament d'aeronaus **tret que per al seu reg es reutilitzin les aigües pluvials.**

- **La superfície dels talusos existents es tractarà amb acabats que redueixin la seva erosió** i vagin destinats a recuperar els seus valors naturals.

- S'instal·laran **captadors solars i plaques fotovoltaiques en les cobertes** de les edificacions de manera que puguin respondre a gran part de les necessitats específiques de subministrament de les activitats aeronàutiques.

c) **Mesures compensatòries**:

- **No s'utilitzaran materials** per a l'edificació ni per a la urbanització, **la fabricació dels quals impliqui un fort impacte ambiental**.

- **Durant l'execució de les obres** d'edificació i d'urbanització es procedirà a la **separació,**

quantificació i gestió dels diferents tipus de residus resultants.

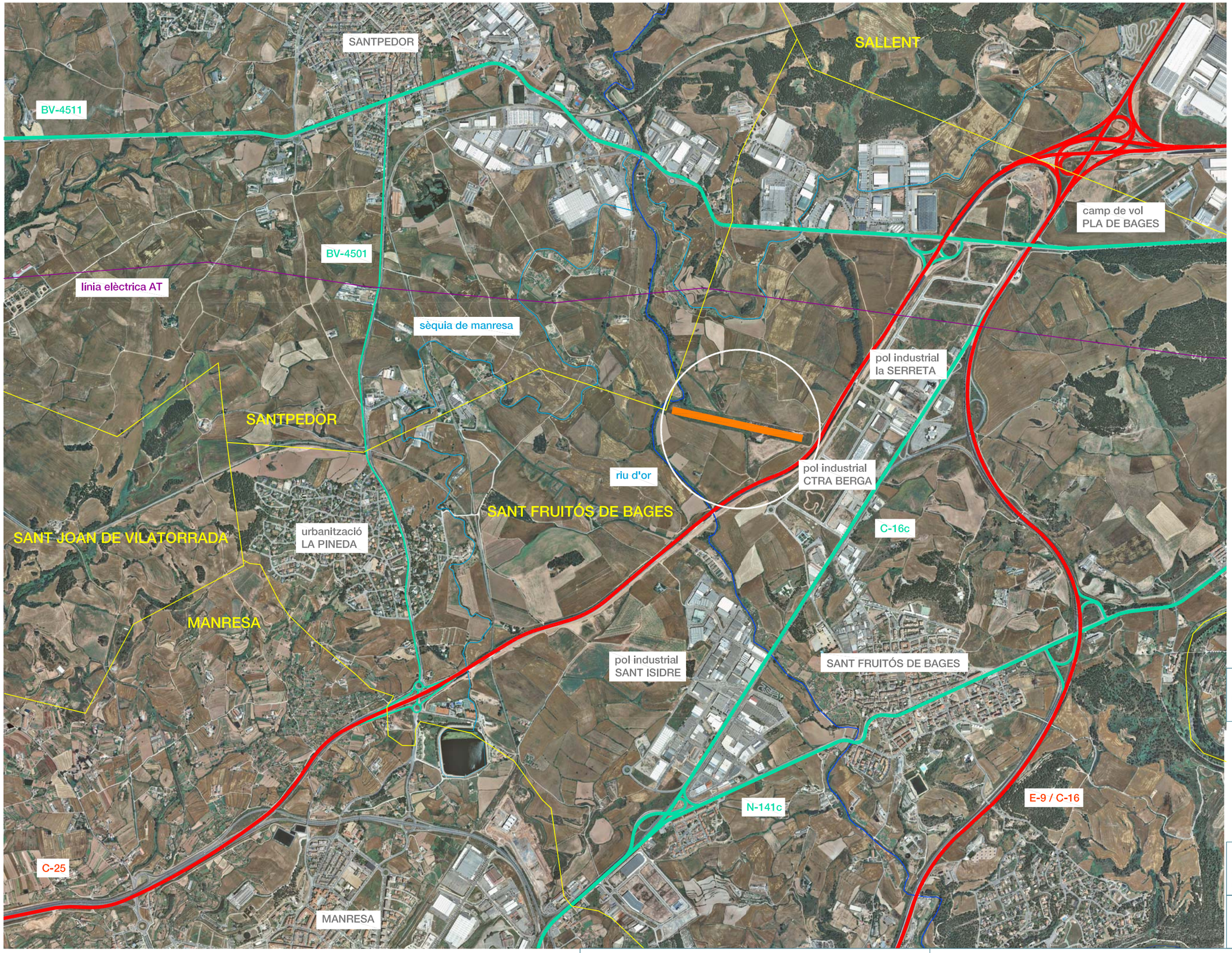
- Prevaldrà la utilització de **materials reciclats** per a l'execució de les actuacions.

- La **instal·lació d'enllumenat** es dissenyarà per **garantir l'estalvi, l'eficiència energètica i la reducció de la contaminació lumínica** preservant al màxim possible les condicions naturals de les hores nocturnes, en les que l'aeròdormo no està operatiu.

- Es **reubicaran els elements de l'arbrat que puguin quedar afectats** per les actuacions de manera que en cap moment es redueixi la presència dels mateixos en l'àmbit.

- Els **procediments aeronàutics d'aproximació** es plantegen per **minimitzar l'impacte acústic en l'entorn, primant-se les operacions de les aeronaus amb menor impacte** mitjançant l'aplicació de taxes que bonifiquin a les aeronaus més silencioses.

01.	Emplaçament		*1/ 20.000*
02.	Planejament urbanístic vigent		
	02.1.	Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals	*1/ 50.000*
	02.2.	Pla General d'Ordenació Municipal de Sant Fruitós de Bages	*1/ 10.000*
03.	Entorn de l'aeròdrom		
	03.1.	Fotoplànol	*1/ 5.000*
	03.2.	Topogràfic	*1/ 5.000*
04.	Àmbit d'actuació		
	04.1.	Fotoplànol	*1/ 2.500*
	04.2.	Topogràfic	*1/ 2.500*
05.	Anàlisi connectivitat de l'aeròdrom		*1/ 15.000*
06.	Estat actual aeròdrom		*1/ 2.500*
07.	Actuacions a la pista de vòl		*1/ 2.500*
08.	Imatge representativa de l'ordenació		
	08.1.	Planta general	*1/ 2.500*
	08.2.	Façanes i seccions longitudinals edificacions	*1/ 1.000*
	08.3.	Façanes i seccions transversals edificacions	*1/ 1.000*
	08.4.	Façanes generals	*1/ 1.000*
09.	Ordenació general edificacions		*1/ 1.500*
10.	Actuacions generals per fases		*1/ 2.500*
11.	Zonificació aeronàutica		*1/ 2.500*
12.	Servituds aeronàutiques per aproximacions visuals		
	12.1.	Definició superfícies limitadores d'obstacles (planta)	*1/ 25.000*
	12.2.	Definició superfícies limitadores d'obstacles (secció pista)	*1/ 15.000*
	12.3.	Anàlisi entorn dins de l'àmbit de les servituds	*1/ 25.000*



0 500 1000 2000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

EMPLAÇAMENT AERÒDROM

nombre
1

data
GEN 14

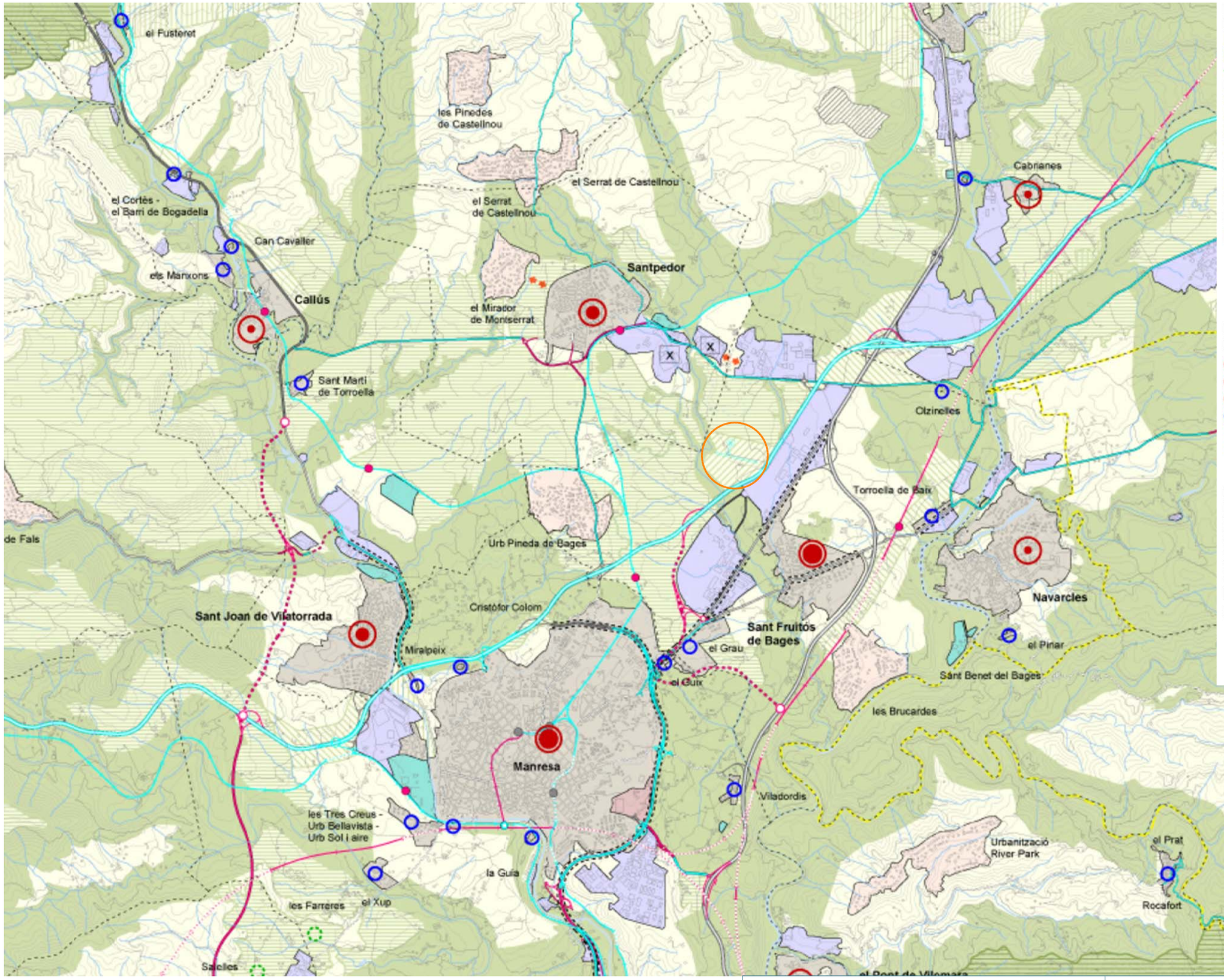
A3
1/ 20.000

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



SISTEMA D'ESPAIS OBERTS: CATEGORIES DE SÒL

SÒL DE PROTECCIÓ ESPECIAL

- Sòl de protecció especial
- PEIN i Xarxa Natura 2000
- Límit de Pla especial Guilleries - Savassona

SÒL DE PROTECCIÓ TERRITORIAL

- Sòl d'interès agrari o paisatgístic
- Sòl de preservació de corredors d'infraestructures
- Sòl de potencial interès estratègic
- Sòl de riscos i afectacions

SÒL DE PROTECCIÓ PREVENTIVA

SISTEMA D'ASSENTAMENTS: TIPOLOGIES DE TEIXITS

NUCLIS HISTÒRICS I LES SEVES EXTENSIONS

ÀREES ESPECIALITZADES

- Ús residencial
- Ús industrial i / o logístic
- Ús comercial i altres terciaris
- Ús d'equipaments
- Ús d'equipaments esportiu
- Espais lliures interns d'àrees especialitzades

SISTEMA D'ASSENTAMENTS: ESTRATÈGIES DE DESENVOLUPAMENT

NUCLIS HISTÒRICS I LES SEVES EXTENSIONS

- Creixement potenciat
- Creixement mitjà
- Creixement moderat
- Canvis d'ús i reforma
- Millora i compleció
- Manteniment del caràcter rural

ÀREES ESPECIALITZADES

- d Dotació d'equipament
- e Específica
- r Reducció o extinció
- x Extensió

ALTRES DETERMINACIONS

- Límit del creixement urbà
- Separador urbà
- Límit d'àmbit de pla director urbanístic

SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT I TRANSPORT

XARXA VIÀRIA: CLASSIFICACIÓ

- Autopista o autovia existent
- Via estructurant primària
- Via estructurant secundària
- Via estructurant suburbana
- Via integrada
- Via local
- Tram soterrat o en túnel

XARXA VIÀRIA: PROPOSTES

- Nou traçat
- Condicionament
- Conservació
- Variant
- Nus viari
- Traçat en estudi
- Corredor en estudi

XARXA FERROVIÀRIA: CLASSIFICACIÓ

- Línia d'altes prestacions
- Línia convencional
- Estació
- Estació intermodal

XARXA FERROVIÀRIA: PROPOSTES

- Nova actuació
- Condicionament
- Conservació
- Corredor en estudi

SISTEMA AEROPORTUARI: PROPOSTES

- Nova actuació
- Condicionament
- Conservació

nombre
2.1

data
GEN 14

A3
1/ 50.000

0 1000 2000 5000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

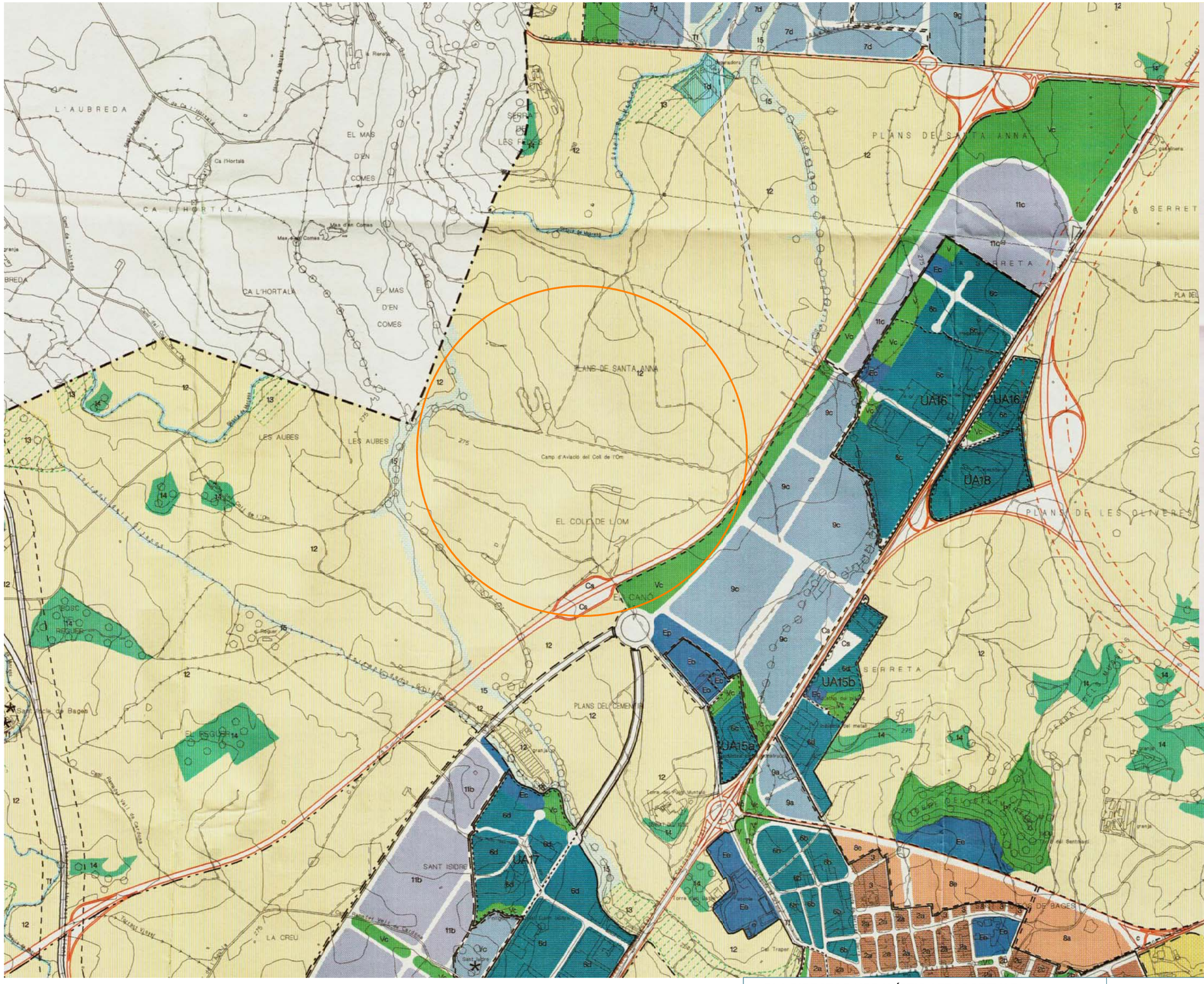
PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



SISTEMES

C SISTEMA VIARI
- Cs serveis de carreteres
- Ch area hotelera

F SISTEMA FERROVIARI

T INFRASTRUCTURES TECNIQUES I SERVEIS
- Ta distribucio d'aigua
- Tb abocador d'escombreries
- Tc subministrament d'energia electrica
- Td sanejament i depuracio d'aigues
- Tl canalitzacions

P PARC URBA

V PLACES I JARDINS PUBLICS
- Vc de cessio obligatoria i gratuita

A AREES ESPORTIVES

E EQUIPAMENTS PUBLICS
- Ee escolar
- Eo cementiri
- Er religios
- Ep polivalent
- Ea administratiu
- Ec de cessio

ZONES

SOL URBA
- SU Residencial
- SU Industrial

1 NUCLI ANTIC

2 ORDENACIO EN ILLA
- 2a illa tancada
- 2b illa oberta
- 2c illa amb pati-jardi

3 EDIFICACIO UNIFAMILIAR EN FILERA

4 CIUTAT JARDI
- 4a parcel.la urbana
- 4b parcel.la petita
- 4c parcel.la mitjana
- J verd privat

6 INDUSTRIA
- 6a en nucli antic
- 6b edificacio entre mitgeres
- 6c edificacio aillada
- 6d edificacio seriada

UA UNITATS D'ACTUACIO
- UA1 Raval
- UA3 Cobert
- UA4 Pineda III
- UA5 J. de la Sagrera
- UA6 Torrent del Bo
- UA7 La Rosaleda
- UA21 Brucardes I
- UA22 Brucardes II
- UA14 Carretera d'Artes
- UA15a Cementiri A
- UA15b Cementiri B
- UA16 La Serrata
- UA17 Sant Isidre II
- UA18 La Serreta II

PE PLANS ESPECIALS
- PE1a Placa de la Vila A
- PE1b Placa de la Vila B
- PE2 Carrer Sallent
- PE3 La Sagrera
- PE4 Parc Urba
- PE5 C.C. Brucardes

SOL URBANITZABLE PROGRAMAT
- SUP Residencial
- SUP Industrial

7 PLA PARCIAL EN EXECUCIO
- 7a Vall dels Horts
- 7c Can Figueras
- 7d Santa Anna I

8 RESIDENCIAL
- 8a Sector Est
- 8b Quatre Finques
- 8c Pineda IV
- 8d Les Brucardes III
- 8e Sector Nord

9 INDUSTRIAL
- 9a Sector del Nucli
- 9b Sant Isidre III
- 9c Carretera de Berga I
- 9d Torroella
- 9f El Grau
- 9g Santa Anna III

SOL URBANITZABLE NO PROGRAMAT
- SUNP Residencial
- SUNP Industrial

10 RESIDENCIAL
- 10a Sector del Puig

11 INDUSTRIAL
- 11b Sant Isidre IV
- 11c Carretera de Berga II

SOL NO URBANITZABLE
- 12 PREFERENTMENT AGRICOLA
- 13 PROTECCIO DELS HORTS
- 14 PROTECCIO DE LA VEGETACIO NATURAL
- 15 PROTECCIO DE RIUS I RIERES
- 16 PROTECCIO AMBIENTAL

AREA DE CESSIO OBLIGATORIA I GRATUITA

PE PLANS ESPECIALS
- PE10 Area de l'Aguila
- PE11 Riu d'Or
- PE12 Santa Anna de Claret
- PE13 Torroella
- PE14 Pont de Cabrianes

nombre
2.2

data
GEN 14

A3
1/ 10.000

0 250 500 1000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT
PLA GENERAL D'ORDENACIÓ MUNICIPAL

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

SANTPEDOR

SANT FRUITÓS DE BAGES

direcció GIRONA

C-25

a E-9 / C-16

riu d'or

a E-9 / C-16

pol industrial
CTRA BERGA

C-16c

cementiri

C-25

pol industrial
SANT ISIDRE

direcció LLEIDA

a MANRESA

a SANT FRUITÓS DE BAGES

0 100 250 500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

ENTORN DE L'AERÒDROM
FOTOPLÀNOL

nombre
3.1

data
GEN 14

A3
1/ 5.000

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

SANTPEDOR

SANT FRUITÓS DE BAGES

Polígon industrial La Serreta

Fundició Pujol Muntalà

Carrer de Valcabre

Aeròdrom de Sant Fruitós de Bages

l e s A u b e s

e l C o l l d e l ' O m

l a S e r r e t a

P l a n s d e l C e m e n t i r i

C a n U

P l a d

Reguer

Torrent dels Gitanos

Riu d'Or

cementiri

Carrer del Cementiri

Rajoles i Ceràmiques Forns

Plàstics Lutesor

Ferros Cortés

Fusteria Metàlica Aragonés

Granges de Sant Isidre

C-25

Camí Fondo

Torre del Pujol Muntalà

SERRAT DEL

Torrent Bo

Deixalleria de Sant Fruitós de Bages

IES Gerbert d'Au

0 100 250 500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

ENTORN DE L'AERÒDROM
TOPOGRÀFIC

nombre
3.2

data
GEN 14

A3
1/ 5.000

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

ÀMBIT 117.710 m2

0 50 100 250

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

ÀMBIT D'ACTUACIÓ
FOTOPLÀNOL

nombre
4.1

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

nombre
4.2

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

ÀMBIT 117.710 m2

0 50 100 250

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

ÀMBIT D'ACTUACIÓ TOPOGRÀFIC

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

des de BERGA / CERDANYA / FRANÇA

E-9 / C-16

des de VIC / GIRONA

C-25

Sallent

Sant Fruitós de Bages

accés a SANTPEDOR

BV-4511

POLÍGON INDUSTRIAL SANTA ANNA

EDAR

CAMP DE VOL PLA DE BAGES

Santpedor

Sant Fruitós de Bages

POLÍGON INDUSTRIAL

LA SERRETA

C-16c

SECTOR INDUSTRIAL

CTRA BERGA

cementiri

camí del cementiri

C-25

des de IGUALADA / LLEIDA

IES

escola

POLÍGON INDUSTRIAL

SANT ISIDRE

SANT FRUITÓS DE BAGES

C-16c

des de MANRESA

N-141c

E-9 / C-16

des de TERRASSA / SABADELL / BARCELONA

XARXA VIÀRIA ACTUAL

- vies d'accés actuals
- tram accés actual a substituir

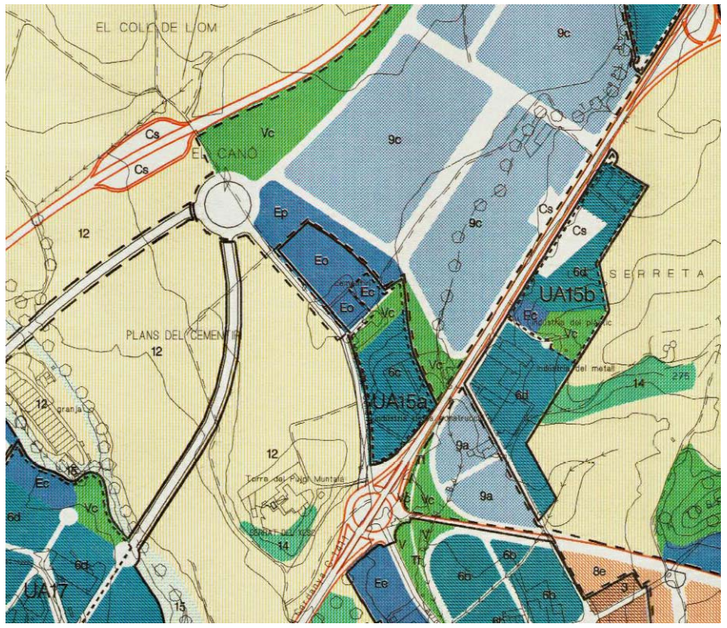
XARXA VIÀRIA PREVISTA

- actuacions definides al PGOM

ACTUACIONS ACCESSIBILITAT

- nou tram accés (longitud 150 m)
- condicionament del tram de camí rural (longitud 300 m)
- reparació del camí del cementiri (longitud 500 m)

PGOM SANT FRUITÓS DE BAGES



0 100 250 500 1000

nombre	5
data	GEN 14
A3	1/ 15.000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

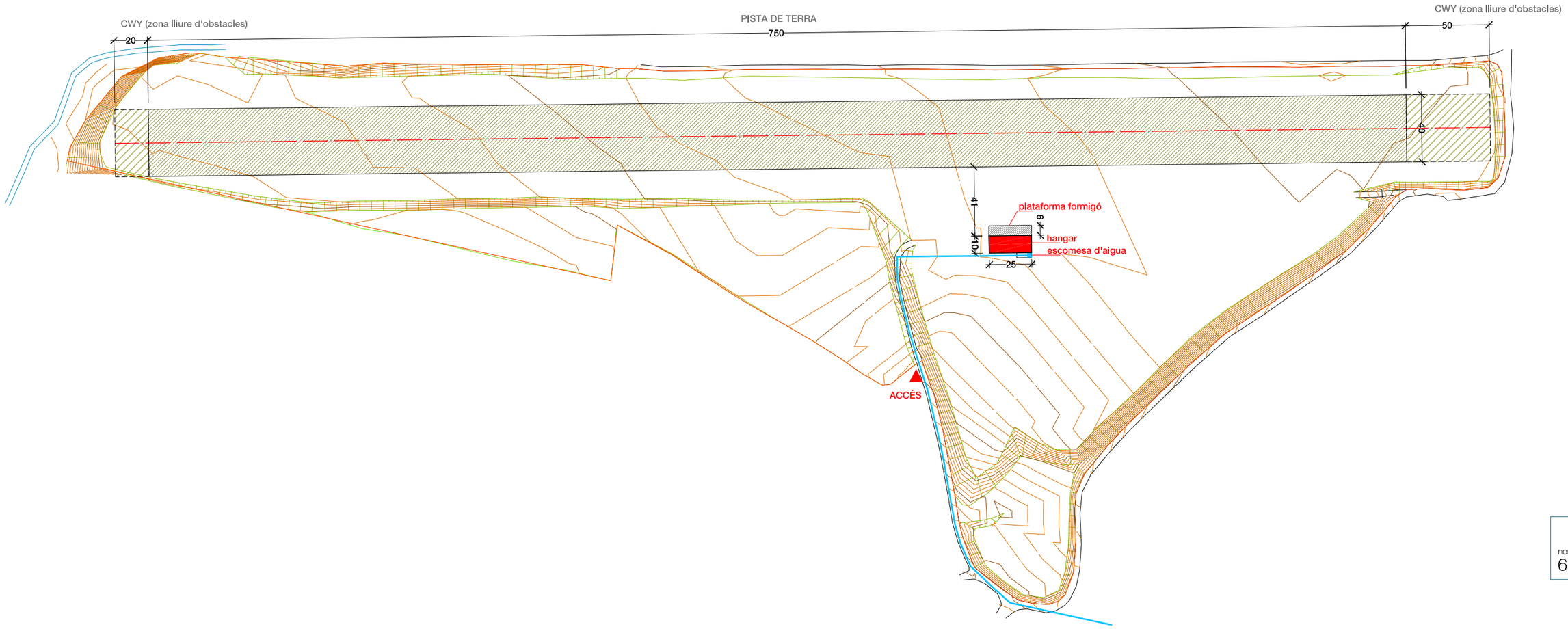
ANÀLISI CONNECTIVITAT AERÒDROM

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



nombre
6

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

0 50 100 250

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

ESTAT ACTUAL AERÒDROM

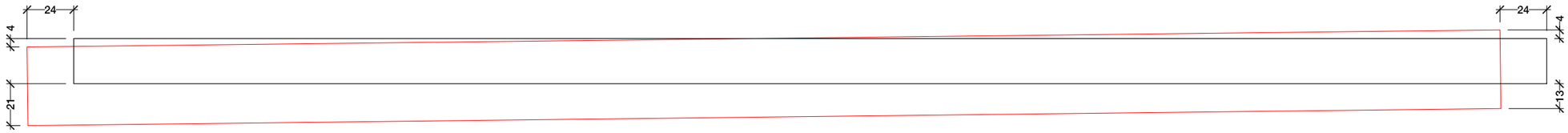
UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA
AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR
BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

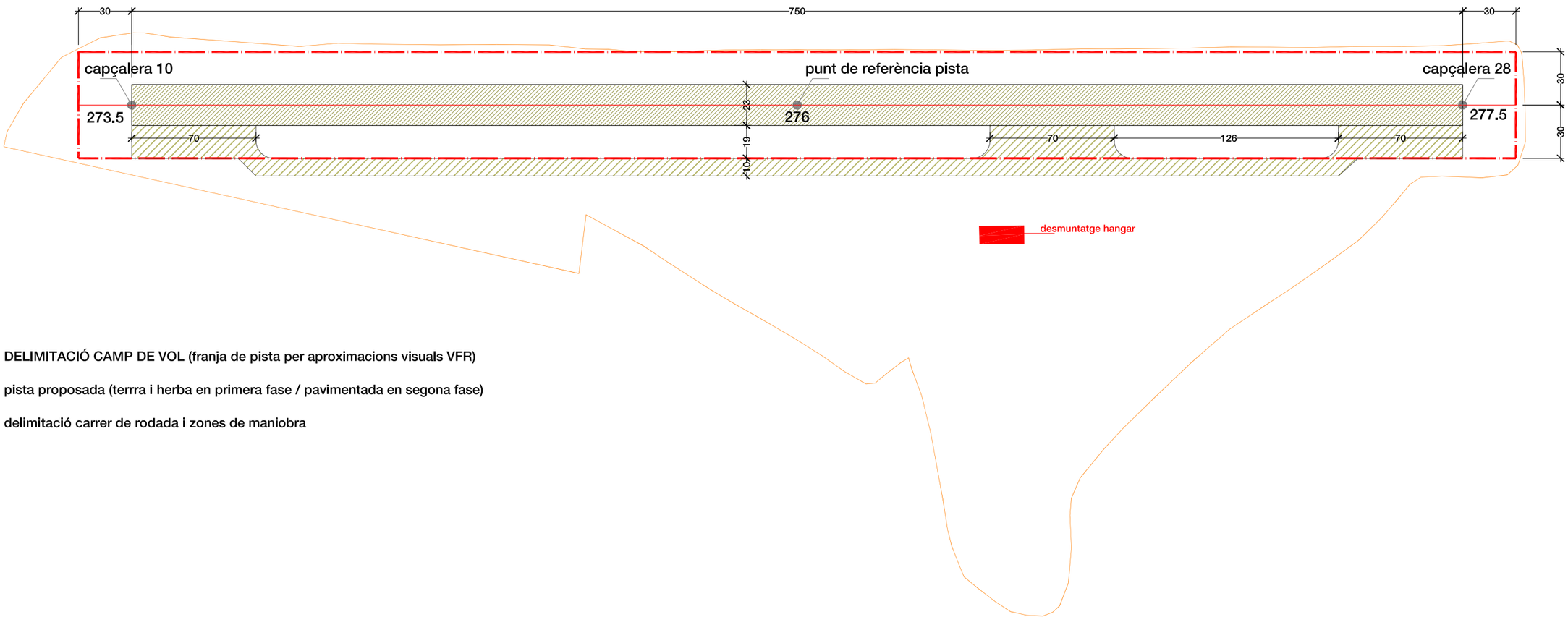
AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

AJUSTAMENT SITUACIÓ I DIMENSIONS PISTA DE VOL

pista actual (750 x 40 m)

pista proposada (750 x 23 m)





DELIMITACIÓ CAMP DE VOL (franja de pista per aproximacions visuals VFR)

pista proposada (terrra i herba en primera fase / pavimentada en segona fase)

delimitació carrer de rodada i zones de maniobra

0 50 100 250

nombre
7

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

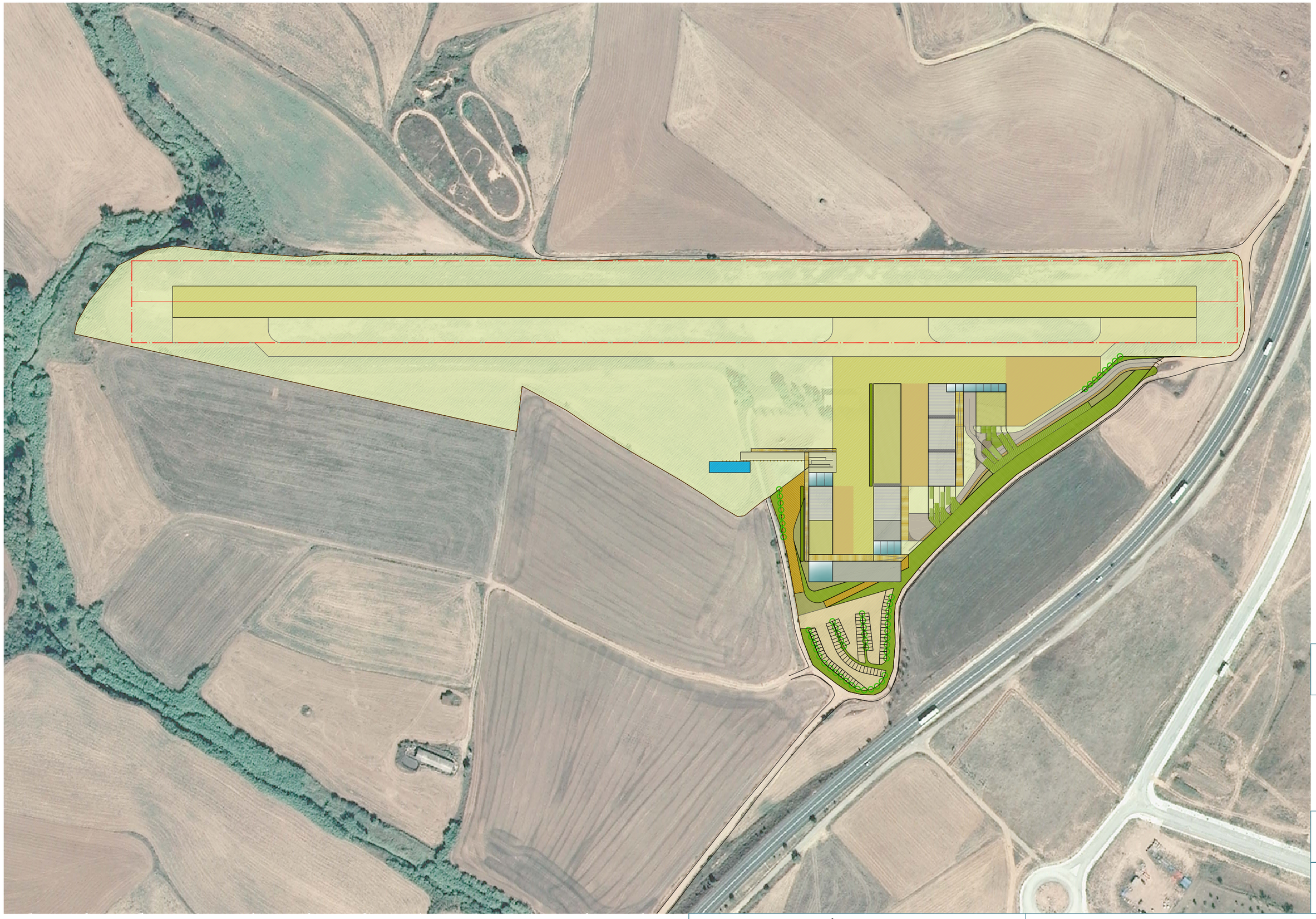
ACTUACIONS PISTA DE VOL

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



0 50 100 250

nombre
08.1

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

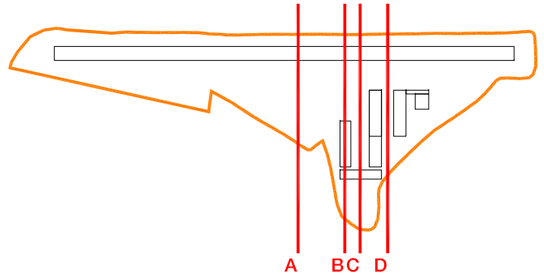
IMATGE REPRESENTATIVA DE L'ORDENACIÓ
PLANTA GENERAL

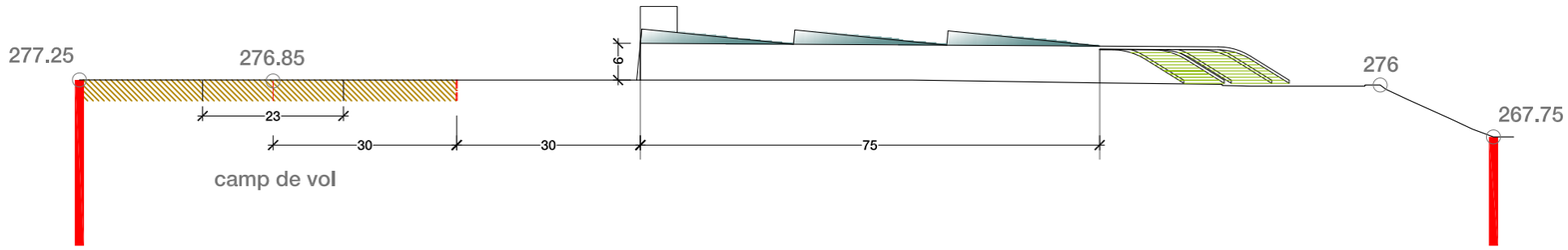
UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

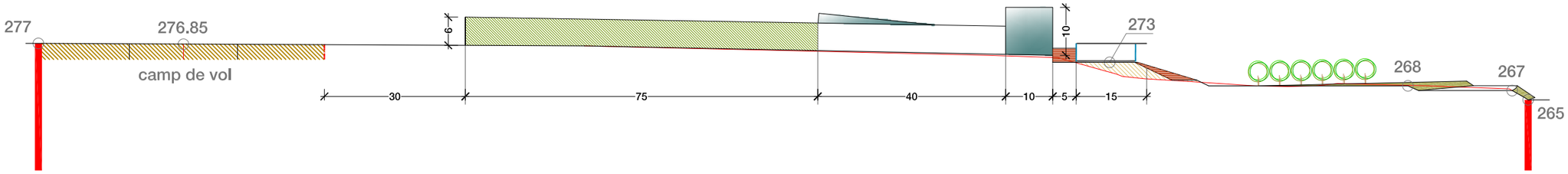
BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

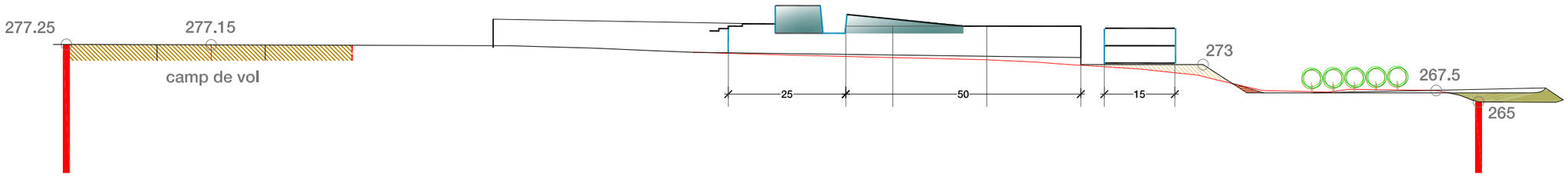




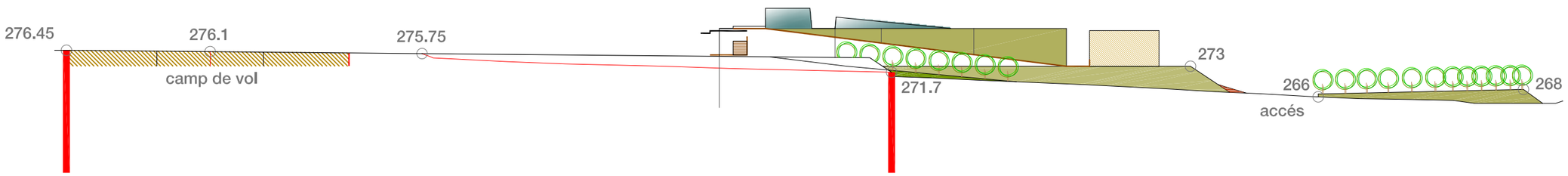
SECCIÓ D



SECCIÓ C



SECCIÓ B



SECCIÓ A

0 10 25 50 100

nombre
08.2

data
GEN 14

A3
1/ 1.000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

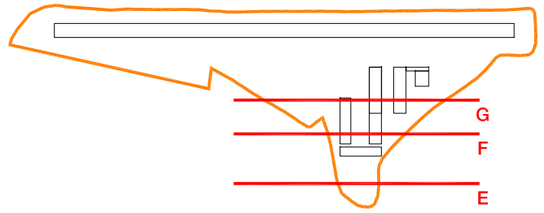
IMATGE REPRESENTATIVA DE L'ORDENACIÓ
FAÇANES I SECCIONS LONGITUDINALS EDIFICACIONS

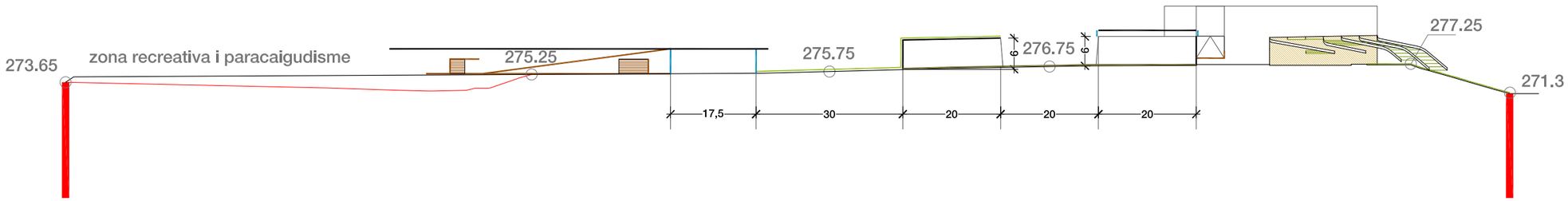
UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

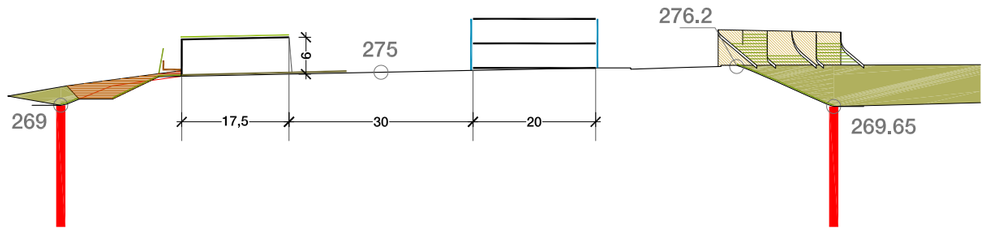
BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

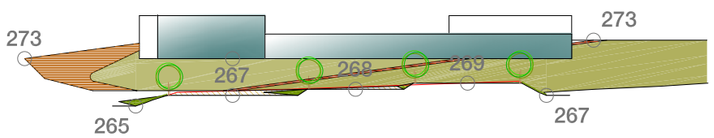




SECCIÓ G



SECCIÓ F



SECCIÓ E (façana des de plataforma aparcament)

nombre
08.3

data
GEN 14

A3
1/ 1.000

0 10 25 50 100

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

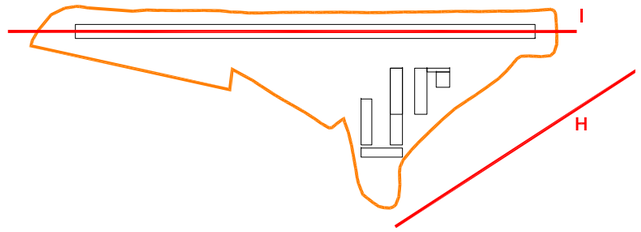
IMATGE REPRESENTATIVA DE L'ORDENACIÓ
FAÇANES I SECCIONS TRANSVERSALS EDIFICACIONS

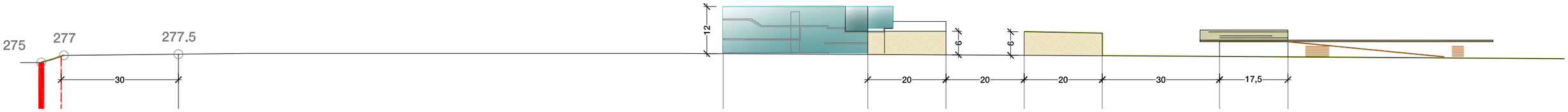
UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

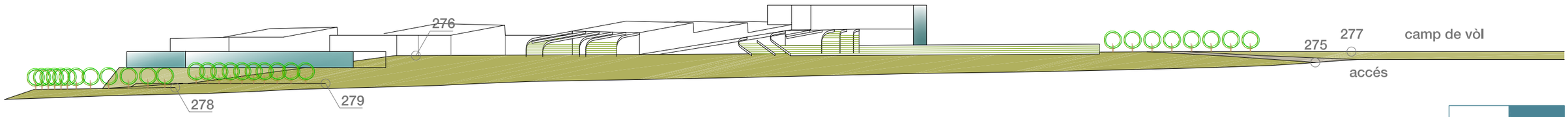
BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)





SECCIÓ I (façana des de la pista de vol)



SECCIÓ H (façana des de l'eix transversal C-25)

nombre
08.4

data
GEN 14

A3
1/ 1.000

0 10 25 50 100

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

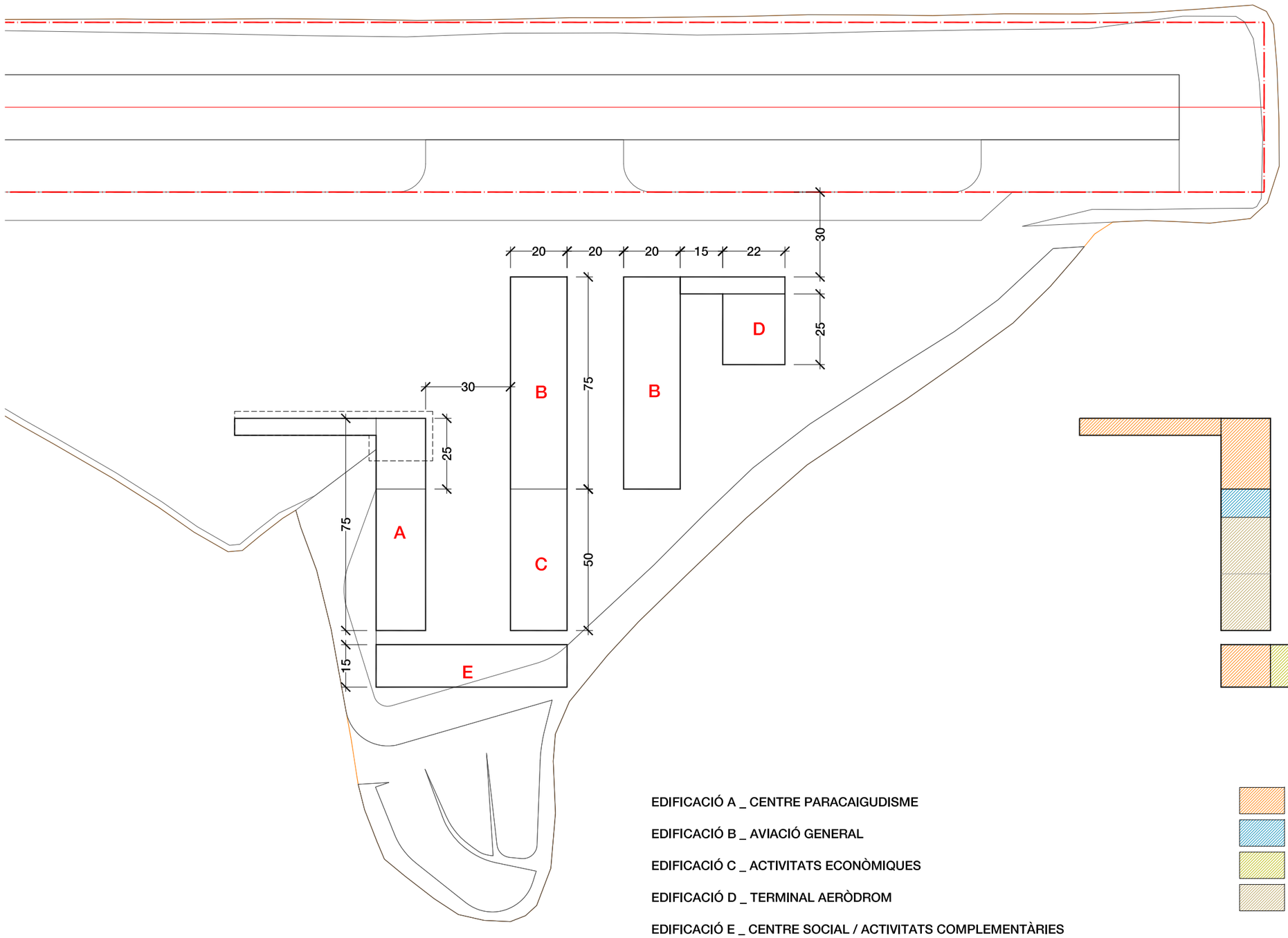
IMATGE REPRESENTATIVA DE L'ORDENACIÓ
FAÇANES GENERALS

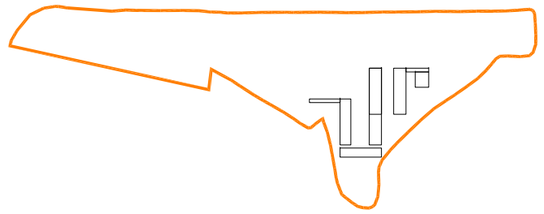
UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

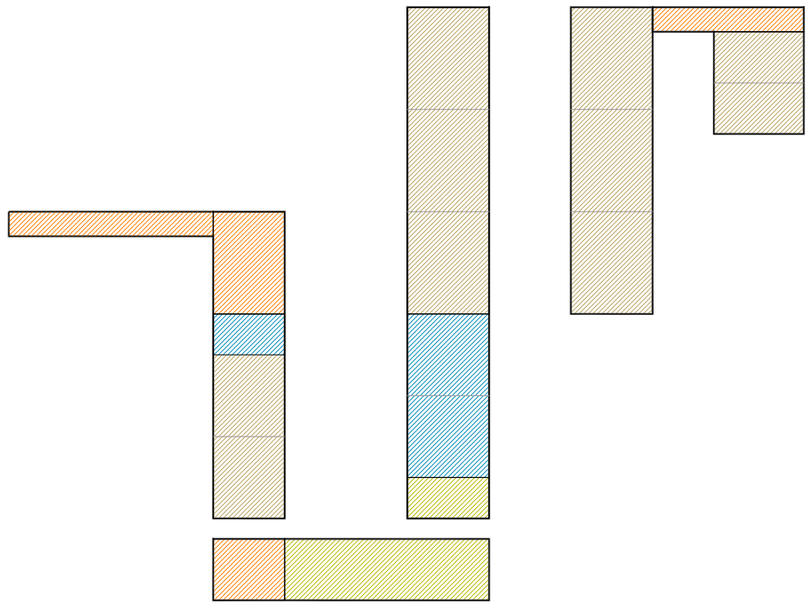
AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)







EDIFICACIÓ A _ CENTRE PARACAIGUDISME

EDIFICACIÓ B _ AVIACIÓ GENERAL

EDIFICACIÓ C _ ACTIVITATS ECONÒMIQUES

EDIFICACIÓ D _ TERMINAL AERÒDROM

EDIFICACIÓ E _ CENTRE SOCIAL / ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

USOS

- zona pública
- tallers / recerca / producció
- oficines / activitats complementàries
- hangars

nombre
09

data
GEN 14

A3
1/ 1.500

0 10 25 50 100

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

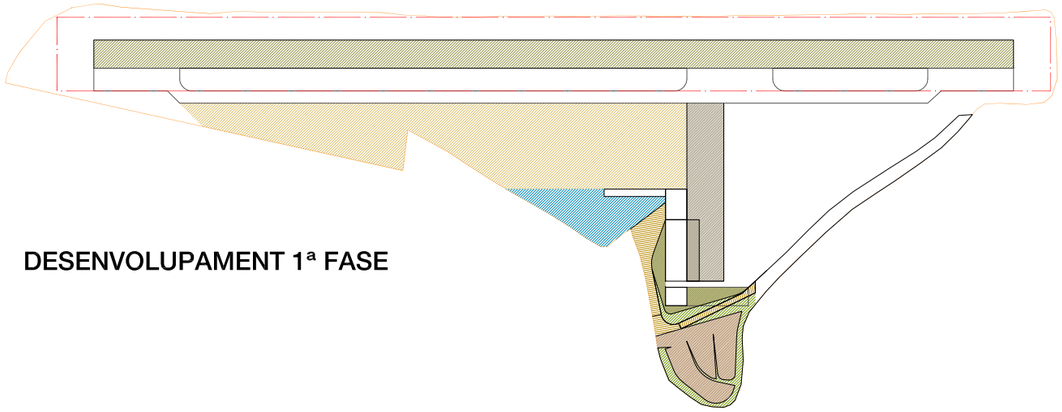
ORDENACIÓ GENERAL EDIFICACIONS
IMPLANTACIÓ I USOS

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

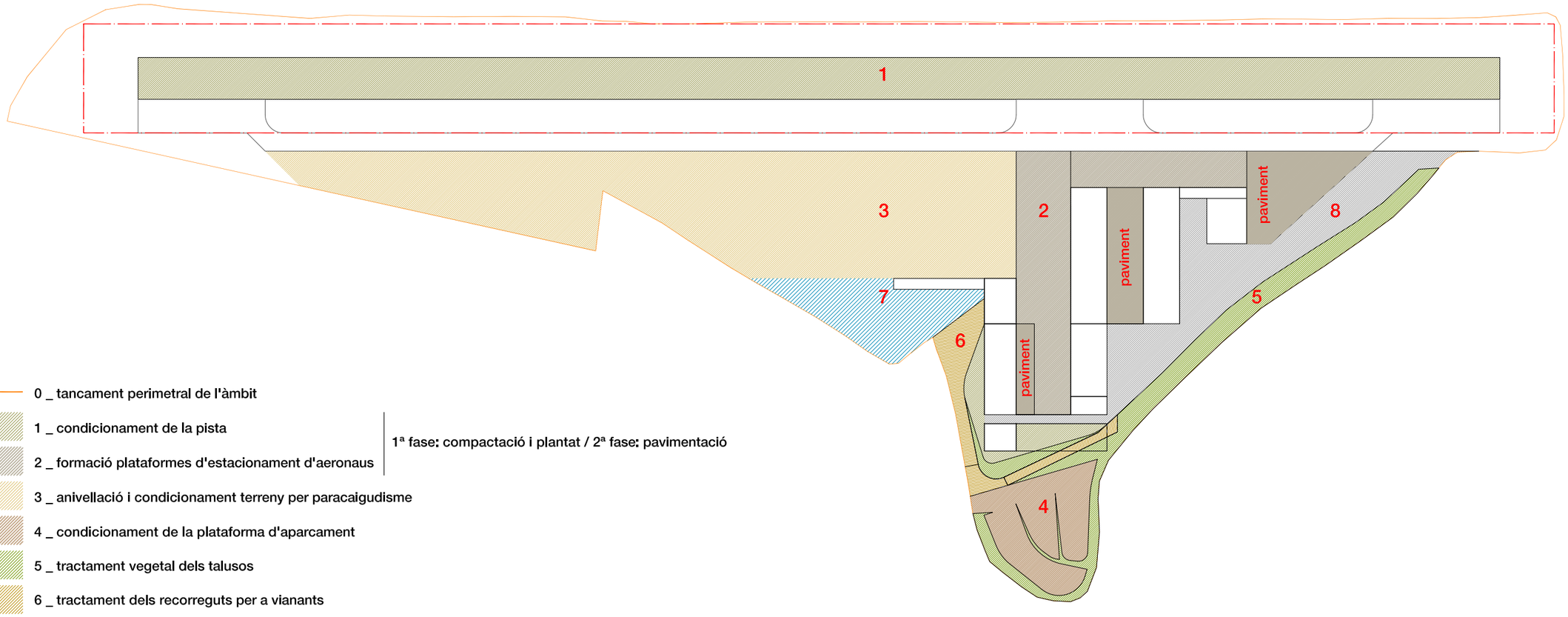
AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



DESENVOLUPAMENT 1ª FASE



0 _ tancament perimetral de l'àmbit

1 _ condicionament de la pista

2 _ formació plataformes d'estacionament d'aeronaus

1ª fase: compactació i plantat / 2ª fase: pavimentació

3 _ anivellació i condicionament terreny per paracaigudisme

4 _ condicionament de la plataforma d'aparcament

5 _ tractament vegetal dels talusos

6 _ tractament dels recorreguts per a vianants

7 _ condicionament zona recreativa vinculada a l'aviació esportiva

8 _ urbanització zona accés vehicles (2ª fase)

0 50 100 250

nombre
10

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

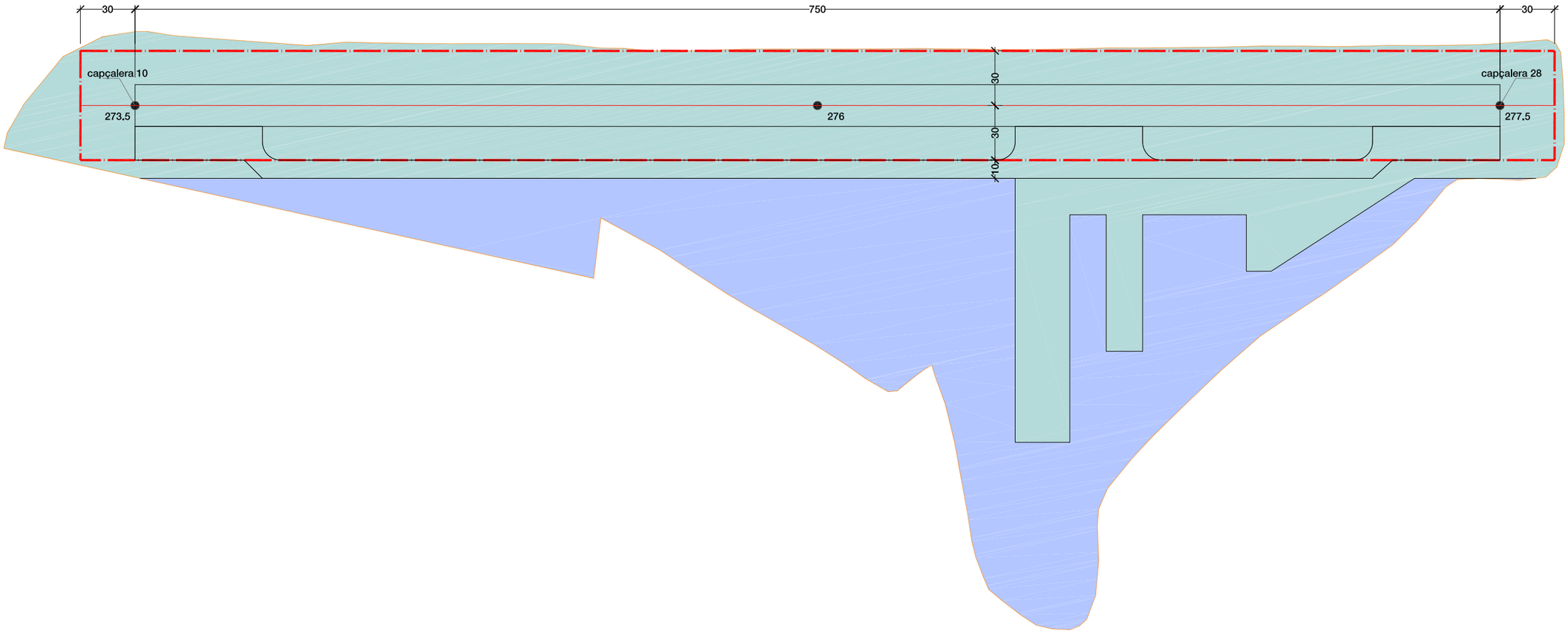
ACTUACIONS GENERALS PER FASES

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



CAMP DE VOL

SUBSISTEMA DE MOVIMENT D'AERONAUS

SUBSISTEMA D'ACTIVITATS AEROPORTUÀRIES

0 50 100 250

nombre
11

data
GEN 14

A3
1/ 2.500

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

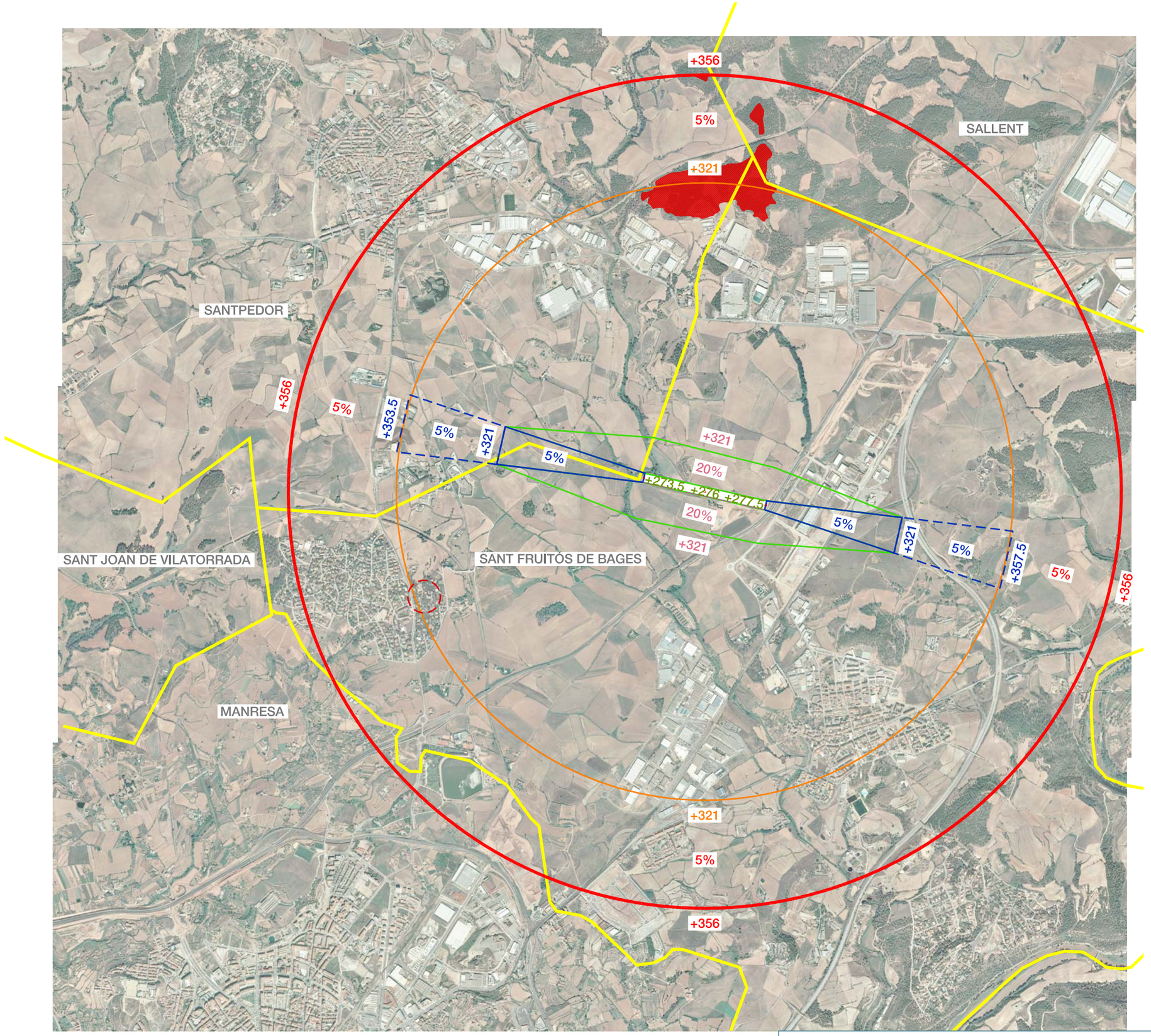
ZONIFICACIÓ AERONÀUTICA

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



SUPERFÍCIES LIMITADORES D'OBSTACLES

- superfície horitzontal interna (cota 321)
- superfície cònica (des de cota 321 fins a 356)
- superfície d'aproximació i enlairament
  - (fins a cota 321)
  - (per sobre de superfície horitzontal interna)
- superfície de transició (fins a cota 321)

PERFORACIONS DE LES SUPERFÍCIES LIMITADORES D'OBSTACLES

- perforacions en el terreny
- possibles perforacions per edificacions (h > 10 m)

0 500 1000 2000

nombre
12.1

data
GEN 14

A3
1/ 25.000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

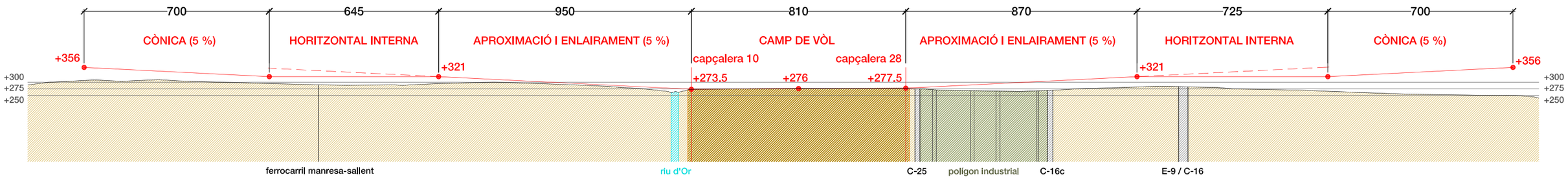
SERVITUDS AERONÀUTIQUES PER APROXIMACIONS VISUALS
SUPERFÍCIES LIMITADORES D'OBSTACLES (PLANTA)

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)



nombre
12.2

data
GEN 14

A3
1/ 15.000

0 100 250 500 1000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

SERVITUDS AERONÀUTIQUES PER APROXIMACIONS VISUALS
SUPERFÍCIES LIMITADORES D'OBSTACLES (SECCIÓ PISTA)

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

EQUIPAMENTS

A _ escola Paidos (cota 255)

B _ IES Gerbert d'Auillac (cota 270)

C _ CEIP Monsenyor Gibert (cota 270)

D _ CEIP Flama (cota 295)

E _ escola d'educació especial Jeroni de Moragas (cota 295)

F _ centre especial de treball Ampans (cota 285)

centre ocupacional La Llum (cota 285)

G _ IES d'Auro (cota 315)

H _ comlex esportiu municipal de Santpedor (cota 310)

I _ aiguamolls de la Bòbila (cota 300)

J _ camp de vol Pla de Bages (cota 275)

POLÍGONS INDUSTRIALS

1 _ La Serreta

2 _ Carretera de Berga

3 _ Sant Isidre

4 _ Pla de Santa Anna

5 _ Riu d'Or

6 _ Santa Anna

7 _ Les Verges

0 500 1000 2000

nombre
12.3

data
GEN 14

A3
1/ 25.000

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI
OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

SERVITUDS AERONÀUTIQUES PER APROXIMACIONS VISUALS
ANÀLISI ENTORN

UBBU ARQUITECTURA S.L.P.
MARC PARÉ LEZCANO
MARCOS CASTEJÓN PEDREIRA

AIRPIRINEUS, S.L.
BENJAMÍN GUIX MELCIOR

BCN SKYDIVE, S.L.
HERNÁN ALTAMORE NEGRO

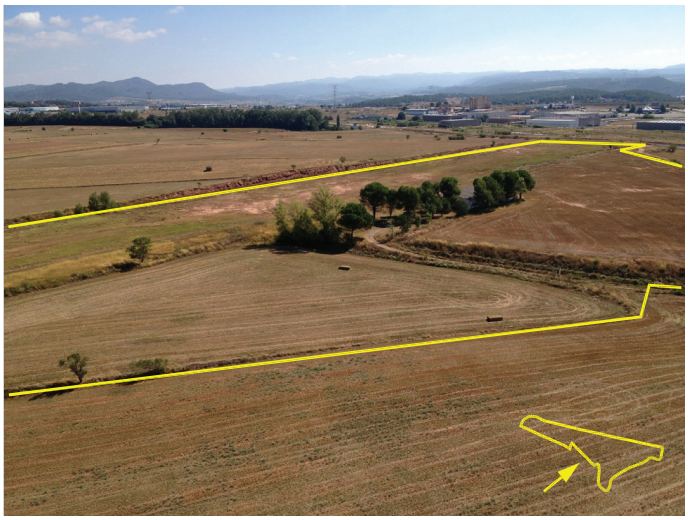
AERÒDROM DE SANT FRUITÓS DE BAGES
SANT FRUITÓS DE BAGES (BARCELONA)

REPORTATGE FOTOGRÀFIC

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit sud
la pista queda a la esquerra de la fotografia

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit sud
la pista queda al centre de la fotografia

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit sud
la pista queda al centre de la fotografia



aproximació a l'aeròdrom pel seu límit sud
s'observa el camí d'accés actual i la zona arbolada junt a l'hangar

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit est
s'observa el talús des de la plataforma fins al camí perimetral

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit est
s'observa la C-25 i el talús de la plataforma de l'aeròdrom

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit est
vista de la pista desde la capçalera 28

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit est
s'observa la C-25 i el vial límit del polígon industrial

aproximació a l'aeròdrom pel seu límit est
s'observa la C-25 i el vial límit del polígon industrial

vista des de l'interior de l'aeròdrom cap al nord
s'o*bserva la línia elèctrica d'alta tensió*

vista des de l'interior de l'aeròdrom cap al sud
s'observa el polígon industrial Sant Isidre i la muntanya de Montserrat

vista de la capçalera 10 de la pista
s'observa la zona arbolada del riu d'Or i la línia elèctrica d'alta tensió

vista des de l'aeròdrom cap al sudoest
en aquest zoom s'observa la urbanització de la Pineda de Bages

vista de la pista cap a l'est
la pista queda al centre de la fotografia

vista de la pista cap a l'oest
s'observa a l'esquerra el talús lateral del límit nord de l'aeròdrom

vista del límit nord de l'aeròdrom
s'observa el talús més enllà del camí perimetral

vistes de la part frontal de l'hangar

vistes de la part posterior de l'hangar

detall de les portes lliscants de l'hangar