

PLA PARCIAL DEL S.U.D. 3 -CAMPING- DEL P.O.U.M DE CUNIT (Tarragona)
Promotor: I2G Promociones 2006 S.L

Arquitecte José Ignacio Castaño Oreja

Setembre 2008

PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR SDU 3 CAMPING.

Índex.

1. Memòria.
 - 1.1. Antecedents i justificació de la procedència de llur formulació amb el planejament general.
 - 1.2. Informació urbanística de l'àmbit.
 - 1.3. Objectius i criteris de l'ordenació de l'àmbit.
 - 1.4. Annexes.
2. Informe Ambiental i estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
3. Plànols d'informació.
4. Plànols d'ordenació.
5. Normes urbanístiques.
6. Avaluació econòmica i pla d'etapes.

1. MEMÒRIA.

1.1. Objecte del pla parcial urbanístic. Aquest document es redacta per encàrrec de la societat I2G Promociones 2006 S.L., amb domicili a l'avinguda de Tarragona nº 146 de Cunit, CIF B43887694. La societat promotora es propietària del terrenys inclosos dins del sector S.U.D. 3 Càmping delimitat pel POUM i l'objecte del pla parcial urbanístic es desenvolupar el citat sector d'acord amb les determinacions del POUM i dels acords signats en el Conveni urbanístic nº2, i incorporats en aquest.

1.2. Antecedents. L'àmbit del pla parcial que es proposa es correspon amb el del Subsector 2 del pla parcial del sector S2 del fins ara vigent Pla General d'Ordenació Urbana de Cunit.

Sobre aquest sector s'ha redactat i aprovat definitivament, el 6 d'octubre de 1993.l'Avanç de pla parcial que va delimitar el seu desenvolupament en dos subsectors, S1 i S2, seguint les determinacions de l'article 63 del Decret legislatiu 1/1990 de refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística.

El pla parcial del subsector S1, es va aprovar definitivament el 9 de febrer de 1994.

Amb la tramitació i aprovació dels documents esmentats van quedar fixats tant l'àmbit de la franja de protecció delimitada per la llei de costes, com la línia de límit de l'edificació en lo referent a l'afectació originada per la proximitat del ferrocarril, atenent-se a la singularitat de la implantació del sector entre sòl urbà ja edificat.

Fixada l'ordenació de la totalitat del sector a l'avanç de pla parcial, resulta que el subsector S1, que agrupava als propietaris minoritaris, es excedentari en aprofitament i deficitari en cessió de sistemes respecte al subsector S2.

Als efectes de compensar l'excés d'aprofitament i el dèficit de cessió de sistemes, a l'hora de desenvolupar el pla parcial del subsector S1, es concreten els mecanismes previstos a l'avanç del pla parcial per garantir l'equilibri de càrregues i beneficis dels dos subsectors. Per això es fixen al plànol normatiu nº 8 d'aquest la ubicació i quantia dels terrenys que excedeixen a compte de la posterior reparcel·lació del subsector S2, en compensació per les diferències de sostre i de cessió de sistemes.

Al quadre 1 que segueix explicita els equilibris entre subsectors,

Quadre 1QUADRE RESULTANT DEL DESENVOLUPAMENT DEL SECTOR S2 SEGONS PGOU PER SUBSECTORS

	<u>Subsector 1</u>		<u>Subsector 2</u>		<u>Total Sector S1</u>	
<u>Superfície</u>	<u>13.888,75</u>	<u>m2 sòl</u>	<u>35.311,25</u>	<u>m2 sòl</u>	<u>49.200,00</u>	<u>m2 sòl</u>
<u>%</u>	<u>28,23%</u>		<u>71,77%</u>		<u>100,00%</u>	
<u>Aprofitament potencial</u>	<u>8.130,00</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>20.670,00</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>28.800,00</u>	<u>m2 sostre</u>
<u>Aprofitament real segons ordenació</u>	<u>9.553,50</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>19.246,50</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>28.800,00</u>	<u>m2 sostre</u>
<u>Excés/deficit aprof. per ordenació</u>	<u>1.423,50</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>- 1.423,50</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>-</u>	
<u>Compensació deficit cessions sistemes</u>	<u>- 577,16</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>577,16</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>-</u>	
<u>Aprofitament final subsector 1</u>	<u>7.552,84</u>	<u>m2 sostre</u>				
<u>Aprofitament final subsector 2 en 1</u>	<u>2.000,66</u>	<u>m2 sostre</u>				
<u>Aprofitament privatiu</u>	<u>6.739,84</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>19.180,16</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>25.920,00</u>	<u>m2 sostre</u>
<u>10% aprofitament mig administració</u>	<u>813,00</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>2.067,00</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>2.880,00</u>	<u>m2 sostre</u>
<u>10% aprof mig situat Ss2 en subsector 1</u>	<u>2.813,66</u>	<u>m2 sostre</u>				
<u>10% aprof mig situat en subsector 2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>66,34</u>	<u>m2 sostre</u>	<u>-</u>	

Durant el desenvolupament del pla parcial del Sector S1 del PGOU, aprovat definitivament el de juliol de 2006, els promotors d'aquest i l'Ajuntament de Cunit signen un conveni pel qual es concentren les cessions d'aprofitament mig corresponents als sectors S1 i S2 sobre la parcel·la hotelera del Sector S1

Amb l'ocasió de la redacció del Pla d'Ordenació Urbana Municipal s'amplia el conveni incorporant entre d'altres qüestions el desplaçament de part del sostre residencial corresponent al pla parcial del Sector S1 sobre l'àmbit del subsector 2 del Sector 2.

Aquest subsector 2 pendent de desenvolupar resulta recollit al nou POUM com sector SUD 3 Càmping, amb les determinacions de l'avanç de pla parcial aprovat i l'aportació de part del sostre ja patrimonialitzat del pla parcial del Sector S1, per la seva nova ordenació.

POUM de Cunit

Normes urbanístiques

Art. 219 Determinacions del sector SUD-3 "Càmping"

1. Àmbit i objectius

El sector de sòl urbanitzable delimitat SUD-3 "Càmping", l'àmbit del qual apareix en els plànols d'ordenació i en la fitxa de característiques, té com a objectiu el desenvolupament d'un tram del front marítim de Cunit, i el corresponent tram de passeig marítim.

Es preveuen usos residencials, així com comercials, terciaris i de restauració en les plantes baixes amb front al nou tram de passeig marítim.

Se seguirà bàsicament l'ordenació aprovada anteriorment a nivell d'Avanç de planejament, amb els ajustos introduïts en els plànols d'ordenació i la modificació esmentada relativa a la posició del sostre comercial.

2. Determinacions

a) Les reserves de sòl públic corresponents al Pla parcial urbanístic són les que s'especifiquen a la fitxa de característiques, sense que puguin ser inferiors al estàndards legals a què es fa referència a l'article 206.

b) L'edificabilitat del sector és de 0,70 m² de sostre/m² de sòl per a usos residencials incloent-hi els usos comercials, terciaris i de restauració.

c) La densitat sectorial és de 73 habitatges per hectàrea.

d) Els usos principals del sector són el residencial i el comercial. Són usos compatibles els terciaris, hotelers, restauració i d'equipaments.

3. Sistema d'actuació urbanística

El sistema d'actuació urbanística previst és el de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

El pla parcial urbanístic desenvolupa les determinacions del POUM, recollint els compromisos i ordenacions compilats a l'avanç del pla parcial aprovat definitivament l'any 1993, seguint els paràmetres de quadre 2,

Quadre 2

SUD3	Camping	SÒL URBANITZABLE DELIMITAT
-------------	----------------	-----------------------------------

1. Dades sectorials

Superfície (m ²)	34.327	Ús principal	Residencial
Edificabilitat bruta (m ² st/m ² s)	0,7	Sector	Continu
Densitat (hab/ha)	73		
Nombre d'habitatges	252		
Sostre edificable (m ² st)	23.856		

2. Quadre de superfícies

Clau	Superfície (m ²)	(%)	Edificabilitat (m ² st/m ² s)	Sostre (m ² s)	Habitatges (hbtges)
Residencial	14.211	41,40		23.856	252
Total zones	14.211	41,40		23.856	252
A1 Viari	6.051	17,63			
A3 Ferroviari	1.378	4,01			
B3 Equipament cultural i social	5.596	16,30			
C4 Altres espais lliures	7.093	20,66			
Total sistemes	20.116	58,60			
TOTAL SECTOR	34.327	100,00	0,7	23.856	252

3. Estàndards mínims per a sistemes locals

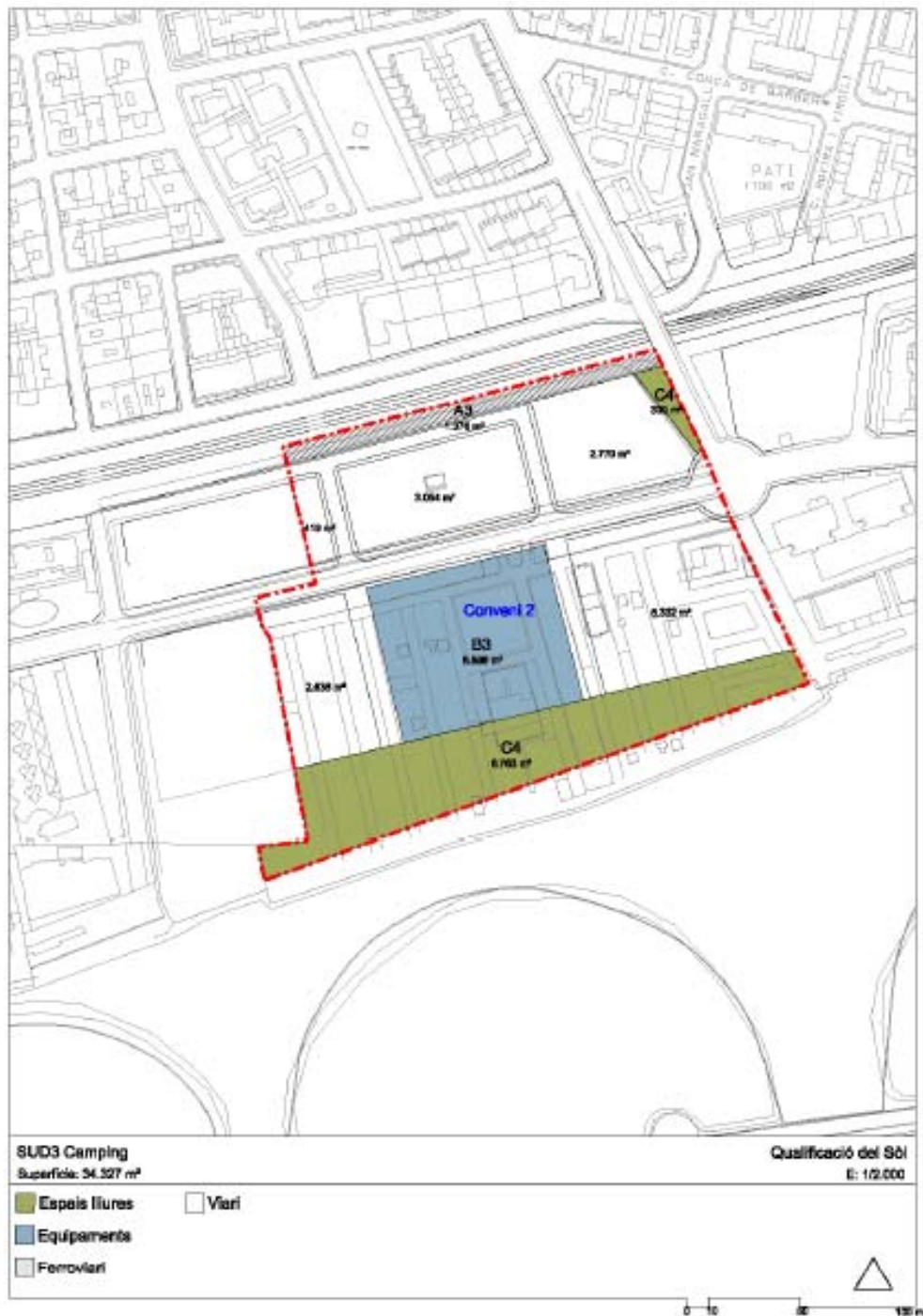
Sistema	Estàndard (m ² s)	(%)	Estàndard (m ² s/m ² st)	Superfície mínima (m ² s)
Vials públics				
Aparcaments públics	687	2		687
Parcs i jardins públics	3.433	10	20m ² s/100m ² st	4.771
Zones esportives públiques				
Equipaments i dotacions públiques	1.716	5	20m ² s/100m ² st	4.771

3. Condicions de desenvolupament del sector

Sistema d'actuació urbanística	Reparcel·lació, modalitat compensació bàsica.
Cessió de sòl amb aprofitament	Deure de cessió del 10% d'aprofitament urbanístic
Habitatge assequible	1.924,6m ² (10% del sostre residencial)
Habitatge de protecció pública	3.849,2 m ² (20% del sostre residencial)

1.3. Informació urbanística de l'àmbit.

Geogràficament el sector està emplaçat en la façana marítima de Cunit entre la via del tren i el mar, en el tram comprès entre l'avinguda de la Font i la carretera de Santa Coloma. El sector està creuat longitudinalment per l'avinguda de Tarragona. A l'article 219 de la Normativa del POUM es defineixen les característiques del sector, i formalment la delimitació de l'àmbit al plànol següent,



Fonamentalment l'ordenació indicada conserva les determinacions de l'Avanç de pla parcial aprovat amb la disposició dels sistemes d'espais lliures i d'equipaments públics, introduint la continuïtat del carrer del Mar, i el paral·lel a aquest, fins a la zona verda als dos costats de l'equipament públic.

Altre element incorporat pel POUM es la continuïtat des del cas històric del carrer del Mar per sota del ferrocarril, amb un pas de vianants que facilitarà la connexió amb la façana marítima.

Tal i com es preveia a l'Avanç de pla parcial la zona verda recollirà la continuïtat del passeig marítim existent.

D'acord amb el programa d'actuació del POUM l'equipament públic tindrà la destinació d'equipament cultural.

1.3.1. Característiques naturals del territori, riscos naturals i geològics.

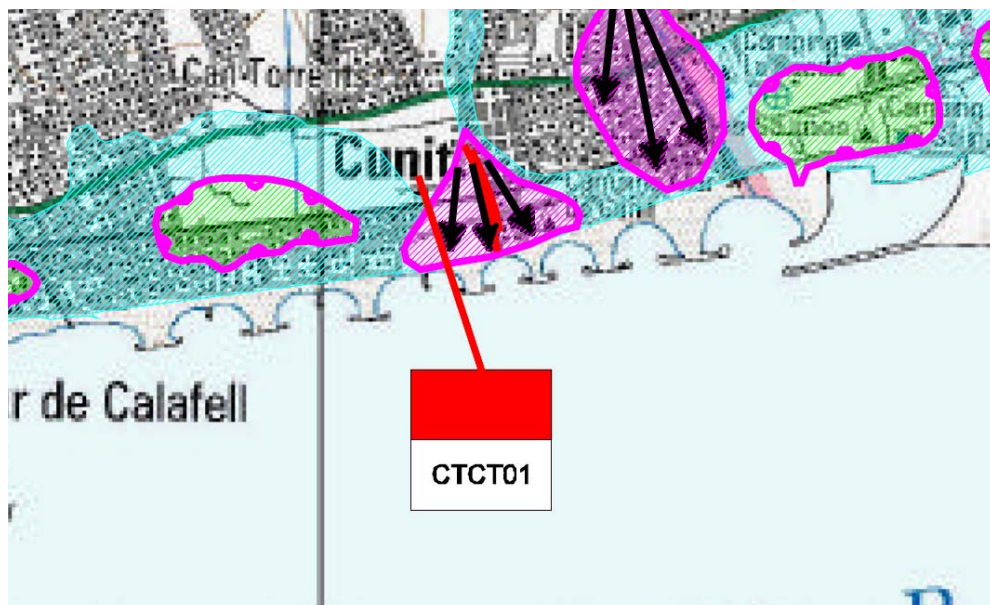
El sector està situat en la franja al·luvial molt plana emmarcada entre el torrent d'en Pedro i la riera de Cunit, amb les aportacions del Foix, amb formacions de sorres i graves i una capa vegetal superficial d'antics camps de conreu.

L'estudi de zones inundables realitzat per l'ACA estableix que l'àmbit del pla parcial es potencialment inundable per l'efecte del con de dejecció de la riera de Cunit.

DELIMITACIÓ DE ZONES INUNDABLES PER A LA REDACCIÓ DE L'INUNCAT

Conques Internes de Catalunya

Dellimitació geomorfològica de zones potencialment inundables



Perill d'inundació. Full 447 Vilanova. A.C.A.

L'acció erosiva de les tempestes marines i la manca d'aportació de sorres degudes als embassaments i a les obres portuàries cap el nord, han motivat el retrocés de la línia de la platja, essent l'efecte natural mes agressiu des del punt de vista geològic, donades les característiques del terreny. En aquest sentit al POUM es preveu una obra de regeneració de la platja i la substitució dels espigons existents, la qual cosa millorarà les condicions actuals.

L'actuació del pla parcial en aquest sector es veu dirigida a resoldre aquestes dues situacions de risc, una resolta amb l'endegament de la riera de Cunit prevista amb l'execució del Sector de Cunit Sud. La segona amb la construcció del passeig marítim que disposarà els mecanismes de protecció contra l'acció de les tempestes i l'arribada al sorral, en tant no s'executi la regeneració de la platja prevista.

Les característiques del sòl amb un nivell freàtic superficial que oscil·la entre els 2,5 metres i el metre i mig de fondària, condiciona l'execució dels soterranis i el traçat dels serveis soterrats.

En consideració a aquesta situació i en previsió de les avingudes per l'Est les edificacions es situen en aquest límit del sector sobre cota 5,00 i cota 6,00, la qual cosa facilita el traçat dels serveis soterrats, i les pendents dels carrers adequades pel drenatge i evacuació de les aigües per gravetat.

1.3.2. Usos, edificacions i infraestructures existents.

Sobre l'àmbit del sector està implantada la instal·lació del Càmping Mar de Cunit, afectada en la seva totalitat per la ordenació del pla parcial, al resultar ocupat per vialitat, equipaments i zones verdes, per la qual cosa es preveu l'enderrocament de tots els edificis i instal·lacions..

Les infraestructures de serveis creuen el sector a lo llarg de l'Avinguda de Tarragona.

La xarxa d'energia elèctrica de mitja tensió que connecta la ET existent a l'edifici Aloha amb la ET situada a l'altre cantó de la Carretera de Santa Coloma, passa soterrada per la vorera cantó tren de l'Avinguda Tarragona. Aquest traçat de la xarxa de mitja tensió forma part de l'anella que subministra a la façana marítima.

La xarxa de baixa tensió que dona servei al càmping parteix en traçat aeri des de la ET de l'edifici Aloha per la vorera cantó mar.



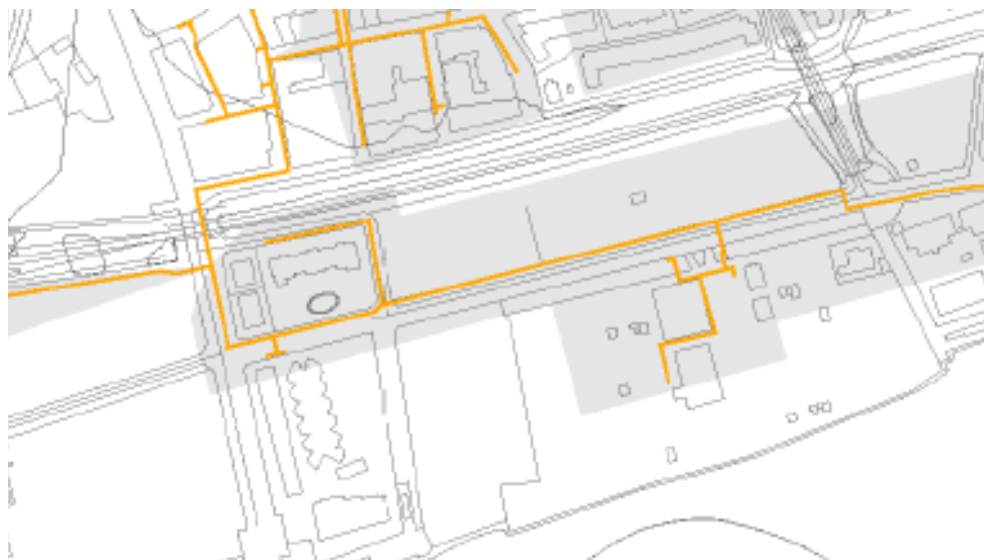
Xarxa subministre elèctric. Mitja i baixa tensió.

La xarxa d'aigua potable bàsica discorre pel cantó de la de la via de la qual parteix la xarxa secundària que dona servei al càmping.



Xarxa bàsica i secundària d'aigua potable.

La xarxa bàsica de gas discorre també pel cantó muntanya, de la qual parteix la connexió que dona servei al càmping creuant la calçada.



Xarxa de gas natural.

Telecomunicacions

Les xarxes de telecomunicacions es limiten a la línia telefònica aèria que discorre per la vorera cantó mar de l'avinguda Tarragona, donant servei al càmping.

Clavegueram

La xarxa de clavegueram passa per l'eix de l'avinguda de Tarragona des de l'entrada al càmping fins a la Avinguda de la Font, on vessa a una cambra d'impulsió. El sistema no té reixes ni imbornals i l'aigua de pluja discorre en superfície.

Pavimentació

L'avinguda de Tarragona en el tram comprès dins l'àmbit del sector està oberta amb pavimentació de formigó de la calçada, encintada amb voravia de pedra i enllumenat públic, les voreres estan parcialment pavimentades.

El pas sobre la via de la Carretera de Santa Coloma es va projectar amb una rotonda en l'encreuament de l'Avinguda Tarragona. Solament es va construir la meitat de la rotonda perquè afectava als edificis del càmping situats a diferent nivell, la qual cosa es va resoldre mantenint la vorera a la rasant dels edificis del càmping, i pujant la calçada a l'alçada de la plataforma de la rotonda prevista.

Per la seva part el pas sobre el tren es fa amb una pendent del 12% que es desenvolupa sobre un terraplè amb una pendent pròxima a al 100%, que caldrà suavitzar en la trobada amb la nova zona edificable per millorar les condicions paisatgístiques i permetre el pas de vianants, evitant el cul de sac.

Finalment la via del tren passa pel nord de l'àmbit del sector, sobre una plataforma en terraplè amb un desnivell de 1 a dos metres respecte al terreny, la via està oberta al pas i sense tanca longitudinal.

1.3.3. Estructura de la propietat del sòl.

En el sector existeix una única propietat dividida pel traçat de l'avinguda Tarragona corresponent al Senyor Ignacio Font.

A més s'ha de tenir en compte la participació del Sr. Ignacio Font Güell per aportar al sector 4.610,00 m² de sostre provinents del sector Cunit Sud, ara PA20 segons el POUM, d'acord amb el Conveni 2 de 04/0705.

1.4. Objectius i criteris de l'ordenació de l'àmbit.

Com ja ha estat explicat abans l'ordenació del sector ve emmarcada per les determinacions de l'Avanç de pla parcial en quant a la disposició dels sistemes i a la ordenació de l'edificació.

La proposta planteja una ordenació residencial en quatre de les cinc illes vertebrades a lo llarg de l'avinguda de Tarragona, del carrer de Santa Coloma, del carrer del Mar, del carrer nou paral·lel a aquest, que estructurin la ordenació, mantenint alineacions paral·leles amb retranqueix.

L'edificació que dona façana al vial paral·lel a la via del ferrocarril, nomenat Avinguda de Vilanova, segueix l'alineació fixada a l'Avanç del pla parcial i es separa vint-i-cinc metres de la via del tren en el punt mes pròxim, seguint l'alineació paral·lela a l'avinguda de Tarragona.

Les edificacions oscil·len en alçades de planta baixa en els tram comercial, i planta baixa mes quatre plantes, destinades prioritariament les plantes pis a habitatge i preveient la implantació de comerç i restauració en les plantes baixes, de forma especial en aquelles que donen façana al passeig marítim.

L'ordenació contempla la creació d'un important equipament cultural al bell mig de l'ordenació emmarcat entre l'avinguda de Tarragona, el carrer del Mar i el passeig marítim.

La zona verda del passeig marítim es en realitat l'eixamplament d'aquest a partir de l'encreuament amb el carrer de Santa Coloma, que es converteix en una zona d'activitat comercial al voltant de l'equipament cultural, aixecada respecte al nivell de la platja com a mirador, la qual es relaciona amb rampes amb el passeig al nivell de la platja. Des d'aquest nivell i seguint l'eix dels carrers del Mar i Nou s'organitzen plataformes de servei de dutxes i rampes de discapacitats per donar accés al sorral.

L'Avinguda de Vilanova es converteix en el carrer de la façana al ferrocarril, al qual es situen les dotacions d'aparcament de cotxes i es dissenya l'espai per un futur a llarg termini en el qual la via del tren pugui adquirir el caràcter més amable de via cívica que lligui el continu edificat de la costa amb trens de baixa velocitat, a mena de tramvies, que permeti el trànsit de vianants al seu través, o sinó al menys s'especialitzi una tercera via en aquest sentit amb aturades freqüents a modus de metro lleuger.

Els nous condicionaments imposats pel pas sota el tren del carrer del Mar, la conveniència de resoldre les dificultats per evacuar per gravetat les aigües, tant de pluja com negres; la solució del problema potencial d'inundabilitat respecte a les aigües provinents del cantó Est; la solució de la trobada del talús del pas sobre el tren del carrer de Santa Coloma, acaben per condicionar les rasants proposades de la vialitat i dels sistemes d'equipaments i espais lliures.

1.4.1. Les condicions d'inundabilitat.

Com ja s'ha dit les condicions d'inundabilitat del sector venen donades per l'afectació del con de dejecció de la riera de Cunit. Aquesta situació queda eliminada i resolta amb el projecte d'endegament corresponent al pla parcial de Cunit Sud.

No obstant, i en consideració a l'efecte del torrent d'en Pedro sobre el sector veí a l'Est del carrer de Santa Coloma, es proposa l'adaptació topogràfica al seu límit de manera que la cota salvaguardi les zones qualificades d'aquest sector.

La topografia del sector es modifica suaument pujant cap al carrer de Santa Coloma generant una mota que arriba a la cota 5.00 rasant del sector de casc històric no afectat pel risc d'inundació referent al torrent d'en Pedro.

Aquesta solució amortia la trobada amb el talús del pas elevat i permet tractar aquest talús amb una filera d'arbrat que protegeix visualment respecte al pas elevat a les edificacions de la illa 2. Al mateix temps permet la disposició d'un pas de vianants des del lateral del tren des de la cota 7.50 fins a la cota 9.00.

1.4.2. La mobilitat

El POUM estableix al seu estudi de mobilitat els criteris d'actuació que el pla parcial recull amb la previsió del pas per sota del tren en la perllongació del carrer Mar, amb rampes que permetin el trànsit de vianants i de persones discapacitades, així com de petits vehicles d'emergències i la xarxa de carril bici que ha de connectar amb la prevista en continuïtat amb el passeig marítim.

Es recull la xarxa de transport públic amb minibus prevista al POUM amb l'aturada de la línia 3

L3		
3.00	ESTACIÓ DE CUNIT: inici itinerari	L142
3.01	S.E.S. - Centre de Secundària	L2
3.02	AV. DIAGONAL	L2
3.03	AV. BON PLACEDAR	L142
3.04	LA PEDRERA	
3.05	ESCOLA LA PEDRERA	L1
3.06	ZONA ESPORTIVA	L1
3.07	PARC CENTRAL 2	L2
3.08	ESCOLA EL RECTORET	
3.09	EL RECTORET	
3.10	C.A.P.	
3.11	INSTITUT PRAT DE CUNIT	
3.12	HAUS	
3.00	ESTACIÓ DE CUNIT: final itinerari	L142



Línia 3

TRANSPORT URBÀ - Proposta

La implantació del nou sistema de transport urbà es preveu com a un sistema incremental, en funció de la urbanització de les noves vies, les millores proposades en els carrers existents i la incorporació de nous espais de centralitat i nous equipaments.

A partir de les actuals línies i en funció de les actuacions previstes, es proposen millores en els recorreguts, que tenen com a objectiu bàsic una millor articulació dels barris i reduir el temps d'accés als principals espais cívics, de lleure i d'equipament.

Les propostes de transport públic es consideren orientatives, però no els objectius i els nivells de servei que aquestes proposen, que han de ser incrementals en funció de les millores proposades en el sistema general de comunicacions.

Alguns elements incideixen directament en la potenciació dels recorreguts urbans a peu, o en bicicleta, entre els quals els més destacats són:

- La prioritització dels nuclis antics com a espais per a vianants.
- La creació de nous passos de vianants, superant la barrera del ferrocarril i facilitant l'accés a la platja i als barris de primera línia de mar.
- La urbanització de l'entorn de l'estació, incorporant aquest espai a la vila.
- La millora de la secció de l'avinguda de Barcelona.
- La jerarquització viària, que ha de permetre la caracterització dels carrers locals al servei dels veïns, amb la corresponent potenciació dels vianants en recorreguts curts.
- La creació d'eixos cívics, que han de consolidar-se com a centres de barri, relació entre barris i accessos als espais lliures i equipaments.
- La prolongació del passeig marítim i la potenciació d'activitat en el front de platja.

Proposta de transport urbà

Amb la finalitat d'optimitzar i potenciar el servei de transport públic dins el municipi i de respondre a l'increment de mobilitat obligada, producte de la nova creació d'escoles i ofertes de treball, es proposen tres tipus d'itineraris.

El primer itinerari o Línia 1 (L1), realitza un recorregut que cobreix les urbanitzacions del nord i el sector oriental del municipi connectant-lo amb el nou centre de Cunit. La Línia 2 (L2) té la mateixa finalitat cobrint tot el sector occidental del municipi. Finalment, es proposa una tercera línia (L3), que realitza un recorregut intern de tota la part central del municipi connectant punts claus com els futurs equipaments. Aquest darrer itinerari es pot plantejar dins una segona fase del pla una vegada es desenvolupen els diferents equipaments i tingui lloc el conseqüent increment de mobilitat obligada. Així doncs, la Línia 1 i la Línia 2 en conjunt, abastarien la totalitat del municipi.

Els tres circuits es plantejen creuant-se en certs trams, amb l'objectiu de reforçar la comunicació en punts claus del municipi, i així mateix, a mesura que s'intensifiqui el servei de transport públic, es puguin complementar entre si fent el canvi corresponent a la parada que comparteixen. Cal dir també que tots el recorreguts inicien i finalitzen a l'Estació de Cunit per permetre dues coses: la continuació d'un itinerari amb un altre i la connexió amb altres tipus de transport interurbà i extramunicipal que en aquest cas serien els cotxes de línia i el tren.

La proposta introdueix la segregació del trànsit rodat de pas del de vianants i vehicles de servei, propiciant l'accés a peu i en bici, sense limitar l'accés de vehicles de servei i de veïns.

La Avinguda de Tarragona manté la seva prioritat de via de pas de vehicles, limitant l'aparcament de vehicles a un dels seus costats per agilitzar el pas de vehicles sense interrupcions.

La resta de carrers tenen un caràcter secundari i el trànsit de vehicles per l'avinguda de Vilanova es fa en una sola direcció, per donar accés als veïns i a l'aparcament situat sobre la zona, sense interferir amb el pas de vianants que podran creuar per sota del tren pel carrer del Mar, o per sobre del tren pel carrer Santa Coloma.

L'Avinguda de Vilanova es converteix en el carrer de la façana al ferrocarril, al qual es situen les dotacions d'aparcament de cotxes i es dissenya l'espai per un futur, a llarg termini, en el qual la via del tren pugui adquirir el caràcter més amable de via cívica que lligui el continu edificat de la costa amb trens de baixa velocitat, a mena de tramvies, o sinó al menys s'especialitzi una tercera via en aquest sentit amb aturades freqüents a modus de metro lleuger.

La xarxa de carril bici dona connectivitat a lo llarg del passeig marítim enllaçant amb el procedent de Cubelles, que a través del carrer del Mar i posteriorment amb l'Avinguda de la Font hauran de donar accés continuat amb el cantó muntanya del municipi.

1.4.3. Compliment amb els criteris de desenvolupament sostenible.

L'ordenació residencial proposada es basa en tipologies plurifamiliars de planta baixa i tres o quatre plantes pis com a màxim, amb fondàries edificables que permeten optimitzar la ventilació i la il·luminació de les dependències interiors dels habitatges. S'ha cregut convenient treballar amb fondàries més petites en les edificacions amb orientació migdia amb 2 o 3 habitatges per replà i amb fondàries més grans quan l'ordenació agafa una orientació més llevant-ponent, permetent disposar 4 habitatges per replà i així minimitzar del cost i del manteniment de la instal·lació de l'ascensor.

Es fa una reserva de 2 places d'aparcament per cada habitatge d'edificació en soterrani i una plaça cada 80 m² edificables en la zona terciària, amb l'especificació de que es preveuran 8 places d'aparcament per cada 100 m² de superfície de venda per l'ús comercial alimentari. Pel cas d'habitatge de protecció oficial de lloguer la reserva serà de una plaça per cada habitatge

La densitat marcada per l'ordenació amb el màxim aprofitament del sòl, així com la reducció de consum energètic i d'aigua potable, amb la millora de climatització natural per la correcta orientació dels edificis, l'aprofitament de l'energia renovable amb l'aprofitament de l'energia solar per l'escalfament de l'aigua sanitària i l'aprofitament de l'aigua de pluja pel rec amb la disposició d'aljubs, son mesures contingudes a les ordenances que cerquen des de l'acció ciutadana el màxims objectius de vida sostenible.

Les disposicions municipals respecte a la brossa selectiva i la disposició de contenidors soterrats, son condicions que lluiten per introduir la cultura del reciclatge i millorar la qualitat del paisatge urbà.

La utilització de l'aigua recuperada de l'EDAR de Cubelles pel reg de jardins i la neteja, en xarxa independents de l'aigua potable es d'altre element a considerar des del punt de vista de la sostenibilitat, en moments als quals l'aigua potable comporta unes despeses considerables.

Aquesta opció permetrà mantenir els espais públics amb nivell de qualitat raonable, sense renunciar al reg, amb aprofitament del cycle de l'aigua i l'estalvi d'aquesta, afegida a la utilització d'espècies de baix consum d'aigua i adaptades al clima mediterrani.

La pavimentació de les zones de jardins públics i privat es faran amb tractament superficial permeable al pas de l'aigua de pluja.

1.4.4. Serveis urbanístics. Tots els serveis es contemplen soterrats.

Sanejament i drenatge.

La proposta estableix un sistema separatiu per la recollida d'aigües brutes i d'aigua de pluja.

Pel la xarxa d'aigües brutes s'aprofita el traçat existent a lo llarg de l'Avinguda de Tarragona, que es completa amb la prolongació fins la rotonda del carrer Santa Coloma. Per completar la xarxa es projecten dos trams nous que recolliran les aigües de les edificacions situades al front de mar.

Per la recollida i drenatge de les aigües de pluja es crea un nou sistema format per dos trams de claveguera, amb embornals i reixes per la recollida d'aigües superficials i amb un dipòsit amb sistema de bombeig per la recollida de les aigües en el pas per vianants sota la via del carrer del Mar.

El desguàs de les conduccions de la pluja es farà sobre l'endegament de la riera de Cunit. La creació de dos trams independents està motivat per les cotes de desguàs possible del traçat de la riera.

El tram situat entre l'Avinguda de Tarragona i el tren recull les aigües per una canalització que segueix el traçat de l'Avinguda de Tarragona i vessa a cota 1,80. Les pendents aconseguides amb aquest traçat oscil·len entre l'1% i el 0,5% en un tram curt del carrer del Mar.

El segon tram recull les aigües superficials entre l'Avinguda de Tarragona i el passeig marítim, i discorre paral·lel a aquest fins l'embocadura de l'endegament de la riera de Cunit a cota 1,20. Aquest punt de partida motiva que la pendent d'aquest tram no pugui superar una pendent del 0,6%, a excepció dels ramals provinents del carrer nou i del Mar .

Xarxa d'aigua potable i contra incendis.

La canalització que creua el sector per l'Avinguda de Tarragona es de fibrociment amb un diàmetre de 200 mm. D'acord amb les converses mantingudes amb els serveis tècnics de SOREA es preveu la seva substitució per una canalització de fossa amb el mateix diàmetre, que connectarà amb la xarxa existent en els seus dos extrems, però que discorrerà per la vorera cantó mar de l'Avinguda Tarragona. Per donar servei a les illes i al passeig es proposa una malla amb tub de fossa de 100mm de diàmetre nominal, sobre el qual es situaran tres hidrants contra incendis en compliment del previst en les normes NBE-CPI-96; als Reals Decrets 2177/1996 i R.D. 1942/1993; i al Decret 241/1994 de 26 de juliol

Per donar servei a la platja es preveu una línia de polietilè d'alta densitat de 60 mm de diàmetre nominal, que es connectarà a la xarxa de diàmetre 100 amb un comptador.

La xarxa de reg

Es proposa una xarxa independent de l'aigua potable en previsió de la connexió a un sistema d'aprofitament d'aigua de recuperació de l'EDAR de Cubelles, o d'altres procedències, que servirà pel reg i neteja dels espais públics.

La xarxa proposada consta d'una canalització bàsica de polietilè d'alta densitat de 150 mm de diàmetre amb color vermell, que discorre per l'Avinguda de Tarragona, del qual es distribueix en forma d'arbre per donar reg i servei a les plantacions dels carrers, del passeig marítim i jardins públics. Per raons d'estalvi d'aigua es preveu un sistema de reg de gota a gota.

La xarxa de gas.

S'aprofita la conducció existent sota la vorera de l'avinguda de Tarragona, des de la qual es donarà escomesa a les illes, creuant les calçades amb protecció.

Mitja i baixa tensió.

La proposta aprofita el traçat en mitja tensió existent sota la vorera de l'Avinguda de Tarragona entre les dos ET situades a l'Est i l'Oest del sector, proposant la seva interrupció amb la introducció de quatre noves estacions transformadores que donaran servei a cada una de les illes amb aprofitament amb la possibilitat d'una cinquena sobre l'illa qualificada d'equipament cultural, en funció de la demanda necessària de l'edificació que resulti.

La baixa tensió es reduirà al subministrament del quadre de comandament de l'enllumenat públic i del sistema de reg, i de l'equipament en cas de que sigui suficient la previsió d'una de les ET noves.

Telecomunicacions.

Es preveu el traçat d'una xarxa bàsica amb tubs i arquetes normalitzats, per donar servei a les illes i l'equipament des de l'Avinguda de Tarragona, amb un ramal fins al passeig marítim pels serveis públics a vora de platja.

Enllumenat públic.

Les característiques de l'espai amb la creació de vialitat de trànsit segregada i vialitat amb dominant de pas de vianants, unes amb caràcter més local d'accés als edificis i d'altres amb una barreja d'activitat comercial, cultural i de passeig, així com zones de jocs i esbarjo, defineixen un tractament diferenciat en funció del seu caràcter,

Avinguda de Tarragona . Amplada 14 metres. Es preveu un tractament amb bàculs de nou metres i lluminària asimètrica per garantir un correcte nivell lluminós en funció del trànsit de vehicles i la seguretat de les persones en els passos de vianants i carril bici. Nivell lumínic 14 luxes. Làmpades de vapor de sodi d'alta pressió.

Avinguda de Vilanova. Il·luminació amb genèrica per donar un nivell lluminós discret tant a la zona d'aparcaments com a l'accés a les illes amb lluminàries de doble cos sobre columna de 5 metres d'alçada. Nivell lluminós 10 luxes. Làmpades de vapor de sodi d'alta pressió.

Carrer del Mar i carrer Nou. Al carrer del Mar tractament diferenciat del pas sota via i zona de rampes i escales. Balitzat en murs i làmpades de vapor de sodi en projector protegit en zona coberta. Il·luminació amb lluminària de doble cos sobre columna de 5 metres, en zona de passeig. Nivell lluminós 10 luxes. Làmpades de sodi d'alta pressió.

Passeig i zones verdes.

Il·luminació de recorreguts de carril bici i rampes amb balizat en terra i murs. Respectivament.

Il·luminació en zones de lloc i recorreguts lluminàries de cos simple sobre columna de 5 metres amb làmpades de sodi seguint recorregut o al costat de grup de bancs i zones de reunió. Nivell lluminós 8 luxes.

En passeig marítim llum genèrica multi direccional amb projectors, sobre columna de 12 metres d'alçada. Nivell lluminós 8 luxes. Làmpades de vapor de sodi d'alta pressió.

La instal·lació s'adaptarà a la legislació vigent respecte a la contaminació lumínica i l'estalvi energètic i al reglament de baixa tensió, constarà de doble nivell amb rellotge astronòmic o mecanisme similar. El comandament es preveu des de dos quadres de comandament.

1.4.5. Vialitat, aparcament i zones verdes.

El traçat viari de la proposta recull el traçat previst a l'avanç de pla parcial vigent, incorporant les propostes del POUM, fonamentalment en quant a la prolongació del carrer del Mar i del carrer nou paral·lel a aquest.

El disseny de la proposta té com a objectiu segregat el trànsit rodat del de vianants a lo llarg de l'Avinguda de Tarragona i donar prioritat al trànsit de vianants en la resta dels carrers, fent possible l'accés de vehicles dels veïns i dels serveis d'emergències, però sense segregació a diferent nivell, utilitzant mobiliari urbà per la seva separació.

El pas sota el tren del carrer del mar es preveu amb el desenvolupament en rampa paral·lel a la via des de el carrer Joaquim Mir, per assolir una pendent màxima del 8% que garanteix el pas de vianants, discapacitats i del carril bici, així com el pas de serveis d'emergència de baixa alçada, amb un gàlib màxim de 2,50 metres.

L'amplada de les rampes es de quatre metres i el pas sota la via es fa en inca, respectant un paquet estructural sota les vies de 1,55 metres, per lo qual la cota sota el tren es la 2,49. Aquesta cota fa impossible el desguàs per gravetat però permet aconseguir una pendent inferior al 8% en rampa perpendicular a l'Avinguda de Tarragona.

L'aparcament de vehicles en superfície es situa en zones que no interfereixin en la fluïdesa i continuïtat del trànsit rodat per l'Avinguda de Tarragona, per això es concentra la major part de les places a la vora del tren, en bateria i es situa a lo llarg de l'Avinguda de Tarragona un conjunt de places en filera, en consideració a la proximitat de l'equipament cultural, com una dotació en rotació.

El conjunt de superfície de 710 m² contemplada al projecte compleix amb el 2% (706 m²) previst al POUM. No obstant, l'equipament hauria de contemplar una dotació suplementari al seu interior, en funció de la demanda funcional que pugui originar. Es compleix així mateix a l'avinguda Vilanova amb la dotació mínima de places per discapacitats.

Per garantir l'accessibilitat de les persones discapacitades es preveu la dotació de guals per vianants creuant l'Avinguda de Tarragona, amb un pas aixecat, a nivell de vorera, en el encreuament del carrer del Mar, tant pel pas de vianants com del carril bici. Totes les rampes considerades tenen una pendent inferior al 8% i cap dels carrers de nova creació arriba al 12%.

L'Avinguda de Vilanova es situa pràcticament a la cota de la via del tren per assolir les pendents adequades pel desguàs i permetre el pas sota les vies del carrer del Mar.

Aquesta situació no permet la creació de motes o dunes per reduir l'impacte del soroll del tren, que haurà de ser assolit amb l'aïllament dels edificis.

Amb aquesta base de partida s'opta per donar-l'hi el tractament de façana al tren, amb la consideració de l'evolució dels criteris de mobilitat sostenible i la reconversió del traçat del tren en una via cívica, que substitueix-hi el fort trànsit de mercaderies i passatgers de llarga i mitja distància actual en una modalitat de trànsit de passatgers de baixa velocitat, tipus metro lleuger.

El disseny del carrer pretén posar les condicions de seguretat legalment establertes respecte a la limitació del pas de les persones i vehicles, amb la disposició d'un banc corregut i una tanca al límit del viari, però a la vegada deixar oberta la possibilitat de que aquest façana arribi a ser un espai de contacte amb les aturades de una xarxa de tramvia o a l'accés d'una via cívica mes oberta.

El passeig marítim i les zones verdes.

La modificació topogràfica necessària per aconseguir les pendents dels carrers pel correcte desguàs i drenatge, les rasants adequades per la edificació i la rasant de la platja amb la trobada amb el passeig generen dos plataformes amb una diferència mitja d'alçada de 1,50 metres.

Aquesta situació tanca la secció de passeig projectat i es resol amb la connexió entre les dos plataformes amb rampes coincidents amb l'arribada dels carrers del Mar i el nou.

La plataforma inferior es desenvolupa amb una pendent transversal del 1% i es fixa les cota 2,85 de contacte amb la platja, i la cota 3,00 de contacte amb la plataforma superior. Per resoldre la variabilitat de la cota de la sorra es proposa una solució amb esglaons que s'endinsen en la sorra, i es reserva l'espai per la formació de plataforma per dutxes i sortida de passeres de fusta per discapacitats justament a l'alçada de l'arribada del carrers nou i del Mar.

El contacte del passeig al punt de trobada del carrer Santa Coloma es fa a la rasant d'aquest que es manté en la plataforma inferior va guanyant en rampa l'alçada de la plataforma superior.

Justament la plataforma superior en contacte amb les illes amb aprofitament i l'equipament cultural prenen el caràcter de passeig en contacte amb un front comercial, que es preveu pavimentar en una franja continua de sis metres limitada pel carril bici que formarà part de la continuïtat d'una xarxa recolzada en el passeig marítim i en el pas sota la via del carrer del mar.

El tractament de la zona verda sobre la plataforma superior es fa formant espais d'estada i joc, prenent el caràcter de mirador sobre el mar, amb un tractament més tou que permeti la filtració de l'aigua de pluja i protegit del sòl per taques d'arbrat i tractament de jardineria per ordenar els espais i recorreguts.

1.4.6. Quadres resum de superfícies i característiques del Pla parcial urbanístic.

Un cop formalitzada la proposta respecte a l'àmbit del Sector i amb el definitiu ajustament de límits, tenim les següents reserves de sòl.

QUADRE RESUM DE SUPERFÍCIES DEL PLA PARCIAL URBANÍSTIC

CLAU	Superfície m2.	Percentatge
(A1) Sistema de comunicacions i vialitat	6.537,77	18,50%
(C4) Sistema d'espais lliures públics	8.480,23	23,99%
(B3) Sistema d'equipaments públics	5.789,53	16,38%
(A3) Sistema ferroviari	1.359,92	3,85%
Subtotal sistemes	22.167,45	62,72%
(RVE) Residencial en volumetria específica	13.174,27	37,28%
TOTAL	35.341,72	100,00%

El que representa un total de cessió de sòl per sistemes del 62,72% respecte de la superfície del sector.

Com es pot comprovar al quadre, la cessió corresponent al sistema d'espais lliures és molt superior a les cessions mínimes establertes en el D.L. 1/2005 de 19 de juliol, text refós de la llei d'urbanisme, que estableix les següents:

	DL 1/2005 Art. 65.3	PLA PARCIAL
Previsió de reserva per a zones verdes i espais lliures públics (Art. 65.3) 10% (3.534,17) ó 5 m ² /25 m ² de sostre (4.134,00) (5m ² sòl x 20.670 m ² stre. / 25 m ² = 4.134,00 m ² sòl)	4.134,00 m ²	< 8.480,23 m ²
Previsió de reserva per a equipament de titularitat pública. 5% (49.200 m ² * 0,05) (2.460,18) ó 5 m ² /25 m ² de sostre (5.760,00)	5.760,00 m ²	< 5.789,53 m ²

* Sostre edificable del Pla parcial del sector S2 segons Avanç de pla parcial aprovat, que concentra la cessió del sistema d'equipaments públics al subsector 2, avui SUD3 Càmping.

El repartiment d'edificabilitat residencial del sector així com el nombre d'habitatges es farà tal com segueix:

QUADRE RESUM DE SUPERFÍCIES AMB APROFITAMENT PRIVAT DEL PLA PARCIAL

Illa	Superfície sòl, m2.	Sostre màxim habitatges, m2.	Nombre màxim d'habitatges	Sostre altres usos m2	Sostre total, m2.
1	3.051,45	5.655,46	69	0,00	5.655,46
2	1.975,50	3.849,30	45	0,00	3.849,30
3	2.616,38	4.451,68	49	560,00	5.011,68
5	5.211,68	7.894,56	89	1.445,00	9.339,56
6	319,26	0,00	0	0,00	0,00
TOTAL	13.174,27	21.851,00	252,00	2.005,00	23.856,00

1.4.7. Reserva de sostre per habitatge de protecció pública.

D'acord amb l'esmentat Conveni Urbanístic sotascribit el 04/07/05, per l'Ajuntament i els propietaris del Sector, el POUM situa sobre aquest sector 4.610 m2 de sostre del Pla parcial del Sector S1 Cunit Sud aprovat definitivament, per la qual cosa l'aplicació de les determinacions de la LUC al seu article 57.3 i del Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística, al seu article 9, pel qual es modifica l'apartat 3 de l'article 57 del text refós de la LLUC., s'aplicarà als 19.246 m2 de sostre pendents d'ordenar corresponents al subsector 2. Per això es fa una reserva de 3.849,20m2 de sostre privat per 45 habitatges de protecció pública, corresponent al 20% del sostre pendent, per regim general i 1.924,6 m2 de sostre addicionals, corresponent al 10%, per habitatge de protecció pública de preu concertat.

La reserva per habitatge protegit de regim general es situa sobre la Illa 2 qualificada de (RVE) Residencial en volumetria específica.

La reserva per habitatge protegit de preu concertat es situa sobre la Illa 1, qualificada de RVE, com a part dels 5.655,46 m2 de sostre d'aquesta, que es materialitzarà de forma física al moment de la reparcel·lació del sector.

1.4.8. Cessions en concepte d'aprofitament urbanístic.

D'acord amb l'article 40 del D.L. 1/2005, text refós de la llei d'Urbanisme, els propietaris del sòl urbanitzable delimitat tenen dret al 90% de l'aprofitament urbanístic del sector, referit a llurs finques. Aquest aprofitament es ponderarà d'acord a allò previst en l'article 37 de l'esmentat D.L..

D'acord amb l'Avanç de pla parcial del Sector 2, i del pla parcial del Subsector 1 vigents, al subsector 1, qualificat com PA2 Càmping pel POUM, es van situar les cessions avançades de sostre del subsector 2 per compensar l'excés d'aprofitament i el dèficit de cessions del subsector 1, aquest sostre situat al actual PA2 es de 2.000,66 m² . Aquesta superfície es va cedir i incloure al conveni signat entre l'Ajuntament i els promotors del pla parcial.

El sostre corresponent al subsector 2 segons el citat Avanç de pla parcial es de 20.670 m²., per tant manquen per situar 66,34m² al SUD3.

Donada la petita dimensió de la superfície pendent de cedir es proposa la seva compensació econòmica, de manera que aquests 66,34m² de sostre passaran a incrementar el sostre de protecció pública que així passaria de 1.924,6 a 1.990,94 m² de sostre privat, a situar sobre l'Illa 1.

1.4.9. Divisió poligonal.

Es preveu el desenvolupament del sector en **un únic polígon**, que es desenvoluparà pel sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

Cunit, 12 de setembre de 2008

El Promotor:
I2G Promociones 2006 S.L.

José Ignacio Castaño Oreja, arquitecte

Ignacio Font Pujol

1.5. ANNEXES

1.5.1. Estructura de la propietat.

La Propietat del sòl es de finca única separada per l'Avinguda de Tarragona corresponent a la societat I2G Promociones 2006 S.L..

A més cal tenir en consideració que la mateixa societat I2G Promociones 2006 S.L. aporta 4.610 m2 de sostre procedent del sector PA20 Cunit Sud , d'acord amb el conveni signat.

Al quadre següent es reflexa l'estat de la propietat i el propietaris,

<u>Propietari</u>	<u>%</u>	<u>Superfície de Sòl</u>	<u>Sostre adicional</u>
I2G Promociones 2006 S.L.	100%	35.341,72 m2.	
<u>I2G Promociones 2006 S.L.</u>	<u>100%</u>		<u>4.610,00 m2 sostre</u>

En annex adjunt s'acompanya informació cadastral i escriptures de titularitat dels terrenys.

Annex amb dades cadastrals i escriptures de titularitat dels terrenys.

1.5.2. La viabilitat econòmica de la operació.

Com es justifica al punt 6 d'aquest document les despeses d'urbanització s'estimen en 3.084.024,77 €.

Les despeses estimades d'honoraris per redacció de projectes, direcció d'obres, tramitacions i gestió urbanística son de 196.000,00€, més les incorporades al Conveni de contribuir a les despeses d'urbanització exterior del passeig marítim amb 600.000€.

La qual cosa suposa unes despeses totals d'urbanització de 3.880.024,77€, amb una repercussió per m2 de sostre

$$3.880.024,77\text{€} / 20.670,00 \text{ m}^2 \text{ stre.} = 187,71 \text{ €/m}^2 \text{ stre.}$$

Deduïda la repercussió de la urbanització per m2 de sostre, resulta un valor residual de

Sostre per habitatge

Lliure	Vr stre = 757,66€/m2-187,71€/m2= 569,95€/m2	
Total lliure	12.849,86 m2stre x 569,95 =	7.323.777,71€

Protecció pública	Vr stre = 311,74€/m2 -187,71€/m2=124,03€/m2	
Protecció R.E.	3.824,20 m2stre x 124,03 =	474.304,60€
Protecció P.C.	1.990,94 m2stre x 171,73=	<u>341.911,78€</u>
Total protecció		816.216,38€

Sostre Comercial/terciari

	Vr stre = 472,15€/m2 -187,71€/m2=284,44€/m2	
Total comercial	2.005,00 m2stre x 284,44 =	570.302,20€

Resultant un total de 8.710.296,29€, la qual cosa dona una repercussió unitària del sòl aportat de

$$8.710.296,29\text{€} / 35.341,72\text{m}^2 \text{ sòl} = 246,46 \text{ €/m}^2 \text{ sòl.}$$

Dins dels valor de mercat del sòl brut, per tant l'operació resulta viable.

Cunit, 12 de desembre de 2008

1.5.3. Els compromisos que s'adquireixen.

Compromisos que s'estableixen entre el Promotor i l'Ajuntament i entre el primer i els futurs propietaris d'acord amb el conveni signat el 4 de juliol de 2005

1.5.3.1. L'execució de les obres d'urbanització es realitzarà en una sola etapa.

1.5.3.2. Les garanties els el compliment dels compromisos es constituïran d'acord a l'establert a l'article 101.2 del D.L. 1/2005 de 26 de juliol, Text refós de la Llei d'Urbanisme. (TR de la LUC)

1.5.3.3. El promotor es compromet a:

- a) No procedir a la parcel·lació urbanística, ni per document públic ni privat, de transacció del domini, en l'àmbit del Pla Parcial, fins que no s'hagi obtingut la llicència de parcel·lació.
- b) No alienar parcel·les i no iniciar obra d'urbanització sense que s'hagin complert lo que disposa el paràgraf anterior.
- c) Una vegada obtinguda la llicència de parcel·lació, tant als documents públics com privats, transaccionals del domini de les parcel·les resultants, es farà constar l'existència de la junta de compensació i l'adhesió del comprador als seus estatuts.
- d) Constituir la junta de compensació, si cal, amb els altres propietaris. Les obres d'urbanització incloses les infraestructures exteriors es desenvoluparan en un termini de dos anys a comptar a partir de la data d'aprovació definitiva del pla parcial.
- e) No iniciar cap obra d'urbanització en el sector objecte de l'actuació sense haver constituït la garantia prevista en l'art. 101.2 del Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol.
- f) A revertir a l'Ajuntament els carrers, serveis, zones d'equipaments i espais lliures públics, una vegada sigui executada la urbanització, segons els projectes d'urbanització que s'aprovin, restant a càrrec de l'Ajuntament la conservació posterior, alliberant al promotor i als propietaris de qualsevol obligació de conservació i manteniment.
- g) Les obligacions que derivaren del document del Conveni de Cooperació Urbanística signat en data de 4 de juliol de 2005

Cunit, 18 de setembre de 2.008

EL PROMOTOR.

I2G Promociones 2.006 S.L.

Ignacio Font Pujol

1.5.4. Les garanties de compliment de les obligacions concretes.

D'acord amb les determinacions de l'article 97.2 del TR de la LLUC, el promotor presentarà les garanties necessàries pel compliment de les Obligacions concretes i expressades tant al punt precedent de compromisos com als previstos per la Llei.

En tot cas responen l'aportació dels terrenys dins de l'àmbit del sector com a garantia hipotecaria respecte a les obligacions referides.

2. PLÀNOLS D'INFORMACIÓ.

3. PLÀNOLS DE PROPOSTA.

4. INFORME AMBIENTAL I ESTUDI DE MOBILITAT.

5. NORMES URBANÍSTIQUES.

6. AVALUACIÓ ECONÓMICA I JUSTIFICACIÓ DE VIABILITAT DE LA PROMOCIÓ.