



Ajuntament de Sitges

AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ DE POUM PER A L'EXECUCIÓ DE LA NOVA ROTONDA SOBRE LA CARRETERA C-31 AL NUCLI DE GARRAF

**Ricard Casademont i Altimira, arquitecte
Agustí Figueras, advocat**

AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ DE POUM PER A L'EXECUCIÓ DE LA NOVA ROTONDA SOBRE LA CARRETERA C-31 AL NUCLI DE GARRAF

MEMÒRIA

ÍNDEX

1. SITUACIÓ	3
2. ANTECEDENTS	5
3. PLANEJAMENT VIGENT	6
3.1. Pla Territorial metropolitana de Barcelona	6
3.2. Pla director del sistema costaner	6
3.3. Pla director urbanístic de sectors no sostenibles de Malgrat a Alcanar	8
3.4. Pla d'ordenació urbanístic municipal	8
4. MARC LEGAL APLICABLE	10
5. OBJECTIUS DEL PLA	10
6. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DEL PLA	10
6.1. Àmbit de modificació	10
6.2. Àmbits de planejament	14
6.3. Sistemes d'espais lliures i equipaments	17
6.4. Zones	17
6.5. Superfícies	17
6.6. Gestió	17
7. JUSTIFICACIÓ JURÍDICA	19
7.1. Justificació de la iniciativa, oportunitat i conveniència	21
7.2. Àmbits d'actuació integrals comunes	21
7.3. Tramitació, participació ciutadana	22
8. PERSPECTIVA DE GÈNERE	24

9.	RESUM COMPRESIU	25
10.	MEMÒRIA SOCIAL	26
11.	ESTUDI DE VIABILITAT ECONÒMICA.....	26
12.	INFORME DE MOBILITAT SOSTENIBLE.....	26
13.	INFORME AMBIENTAL	27
14.	NORMATIVA	29
15.	PLÀNOLS	31

ÍNDIX PLÀNOLS

I01	SITUACIÖ.
I02	ORTOFOTO.
I03	PLANEJAMENT VIGENT.
O01	PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

1. SITUACIÓ

El municipi de Sitges forma part de la comarca de Garraf en la província de Barcelona, els límits del terme municipal són al nord i a ponent amb Sant Pere de Ribes, i Olivella, a llevant amb Castelldefels i al sud amb el mar Mediterrani. El nucli urbà disposa de diversos nuclis en front de mar, entre els quals se situa el nucli de Garraf.

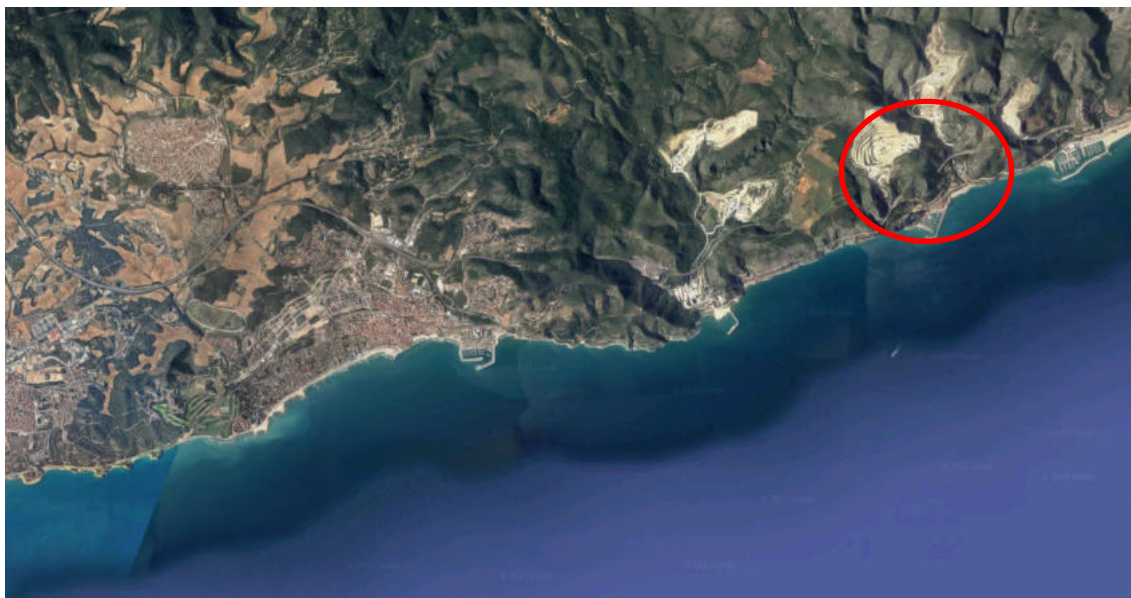


Figura 1. Situació del nucli de Garraf. Font: Google Maps.

El municipi de Sitges disposa d'una població de 31.222 habitants l'any 2022 en un territori de 43,85km² el que suposa una densitat de 712hab/km².

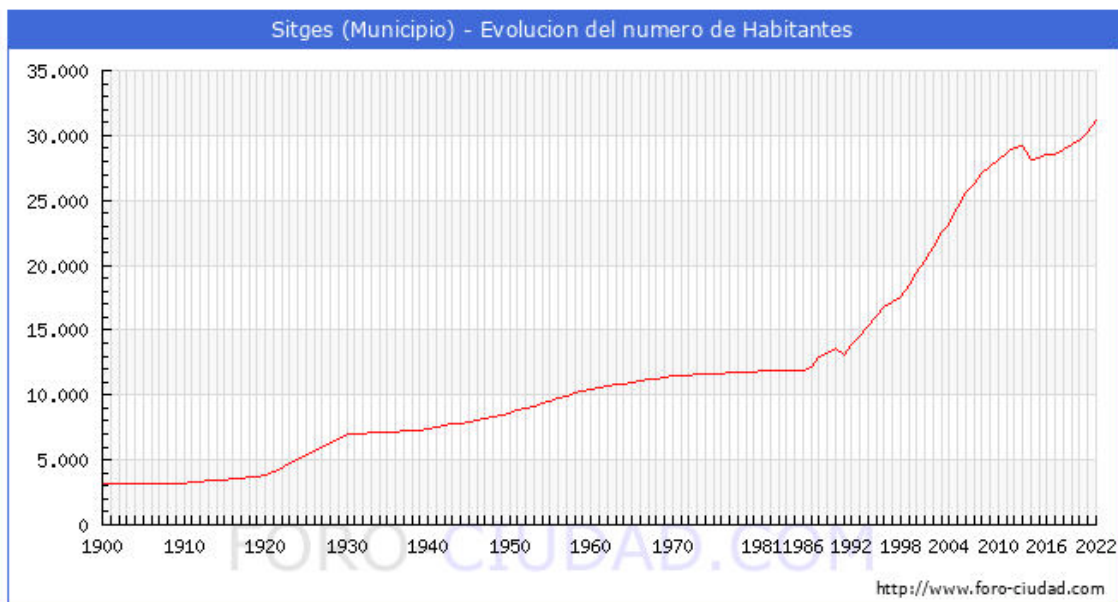


Figura 2. Evolució de la població 1900-2022. Font: INE.

El creixement de la població des de 1992 ha estat molt elevat doblant pràcticament la població.

Les dades sobre origen de la població estretes de la web “foro-ciudad” mostren el manteniment de la població de Sitges i el creixement provinent de Barcelona, estat i estranger. El creixement de població estrangera és el més apreciable.

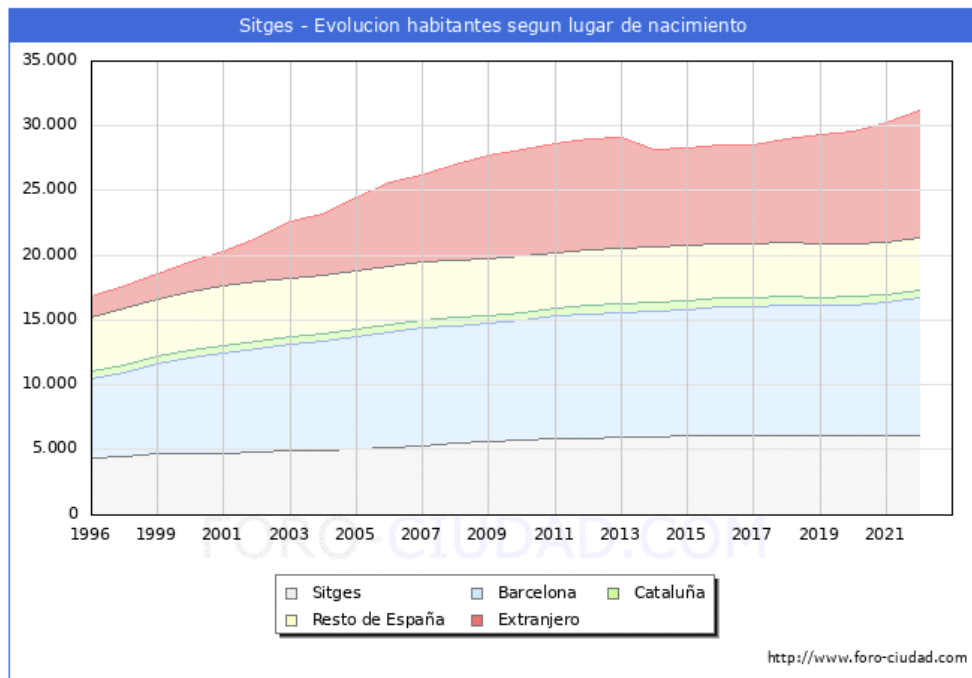


Figura 3. Origen de la població. Font: www.foro-ciudad.com

El nucli de Garraf se situa en front de mar entre el nucli de Sitges i el de les Botiges de Sitges. El nucli disposa de 420 habitants.

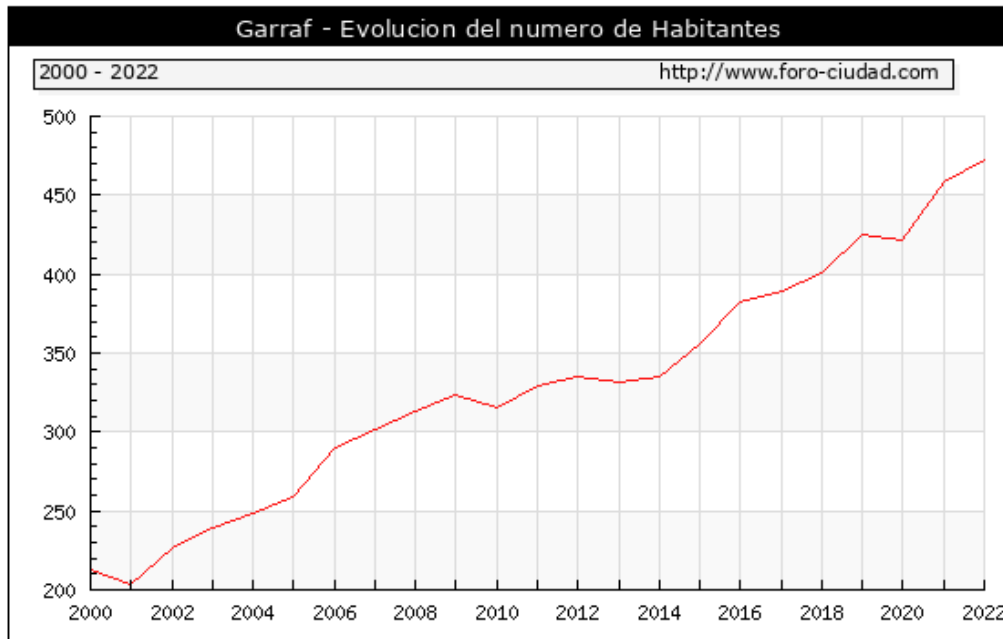


Figura 4. Evolució de la població 2.000-2022 Font: www.foro-ciudad.com

En el període de 20 anys la població s'ha doblat, passant de 200 a 420 habitants.

2. ANTECEDENTS

Els enllaços del Nucli de Garraf sobre la carretera C31 han estat històricament molt precaris, a conseqüència de la morfologia i topografia del nucli. Efectivament, la situació de la carretera C31, el tren, el nucli molt proper a la via i la sortida i entrades de camions de la pedrera suposen dificultats de l'accessibilitat del nucli difícils de rsoldre.

La dispersió també del nucli, i en especial als darrers creixements urbanístics ha suposat la necessitat de reconsiderar certs recorreguts a peu i en bicicleta sense interferir la mobilitat rodada i especialment la industrial.



Figura 5. Nucli de Garraf. Font: Google Maps.

Com s'ha vist en la evolució demogràfica, el nucli ha tingut un creixement important i els enllaços que eren correctes per a la població de fa vint anys no ho són per la d'ara.

Per tant davant d'aquesta problemàtica, l'ajuntament de Sitges considera necessari la reordenació dels enllaços previstos i proposar-ne un que garanteixi la funcionalitat dels vehicles rodats i industrials, i alhora estableixi un recorregut segur per a les persones tant a peu com en bicicleta. Per tant, aquest pla es considera essencial pel creixement urbanístic del nucli de Garraf i per tant del municipi.

3. PLANEJAMENT VIGENT

El planejament territorial i urbanístic vigent en el nucli de Garraf i al municipi de Sitges el conforma el Pla Territorial metropolità de Barcelona aprovat per acord de la Generalitat de Catalunya en data de 20 d'abril de 2010. Expedient núm. 2010 / 041406 / B, els Plans directors costaner PDUSC-1, PDUSC-2 i el Pla d'ordenació urbanística municipal. aprovat definitivament i publicat en data 24 de maig de 2006

3.1. Pla Territorial metropolità de Barcelona.

El Pla Territorial estableix pel que fa a la xarxa viària del municipi de Sitges l'utopista dels túnels de Garraf i la C-31 com estructura bàsica de connexió amb la resta de nuclis de front de mar.



Figura 6. Infraestructures de Mobilitat. Font: PTMB.

3.2. Pla director del sistema costaner

El Pla director urbanístic del sistema costaner, aprovat definitivament en data 25 de maig de 2005 i publicat el 16 de juny de 2016, té per objectiu identificar els espais costaners que no han sofert un procés de transformació urbanística, classificats pel planejament vigent com a sòl urbanitzable no delimitat i sòl no urbanitzable, i preservar-los de la seva transformació i desenvolupament urbà, per garantir el desenvolupament urbanístic del territori que abasta el Pla i del sistema costaner en el seu conjunt.



Figura 7. Pla director urbanístic del Sistema costaner. Font: RPUC.

El Pla delimita els sòls urbans i de creixement dins del nucli de Garraf com a urbans, les determinacions per a aquest sòl venen fixats pels articles 19 i 20 de la Normativa del PDUSC:

Article 19. RÈGIM D'ÚS DEL SÒL URBÀ I DEL SÒL URBANITZABLE DELIMITAT AMB PLA PARCIAL VIGENT ABASTATS PEL PLA DIRECTOR

El sòl urbà i el sòl urbanitzable delimitat amb Pla parcial vigent abastats pel Pla director dins la franja de 500 metres definida a l'article 4 d'aquestes normes tenen el règim d'ús establert pels articles 41 i 44 respectivament, i els concordants de la Llei d'urbanisme, amb les condicions establertes per l'article 20 d'aquestes normes.

Article 20. CONDICIONS PER AL RÈGIM D'ÚS DEL SÒL URBÀ I DEL SÒL URBANITZABLE DELIMITAT AMB PLA PARCIAL VIGENT ABASTATS PEL PLA DIRECTOR.

1. L'autorització d'edificacions no permeses amb caràcter ordinari en sòl urbà comprés dintre de la servitud de protecció, de 20 metres d'amplada prevista per la legislació aplicable en matèria de costes, exigeix la prèvia justificació, per part del planejament urbanístic, general o derivat, del compliment de tots i cadascun dels requisits exigits per la legislació aplicable en matèria de costes i, en especial, els

establerts a la Disposició Transitòria Tercera, apartat 3, de la Llei de Costes, modificada per l'article 120.7 de la Llei 53/2002, de 30 de desembre.

2. Les edificacions admissibles, destinades a qualsevol ús, s'han d'ajustar a una tipologia adequada al paisatge natural i urbà on s'insereixin. Aquest ajust haurà de justificar-se a través de l'oportú estudi paisatgístic el qual haurà de ser informat per l'òrgan competent en matèria de paisatge.

3. S'han de preveure reserves suficients de terrenys per a l'accés al mar i per a aparcaments.

3.3. Pla director urbanístic de sectors no sostenibles de Malgrat a Alcanar

El Pla Director urbanístic de revisió dels sòl no sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar va ser aprovat inicialment per la Comissió de Territori de Catalunya en sessió de 28 de juliol de 2022. pel qual, entre d'altres extrems, se sotmetia l'expedient a informació pública amb un període fixat entre les dates del 6 de setembre de 2022 a l'11 de novembre de 2022.

Pel que fa al territori del Garraf el pla no estableix cap limitació i proposta concreta sobre els enllaços al nucli des de la carretera C31.

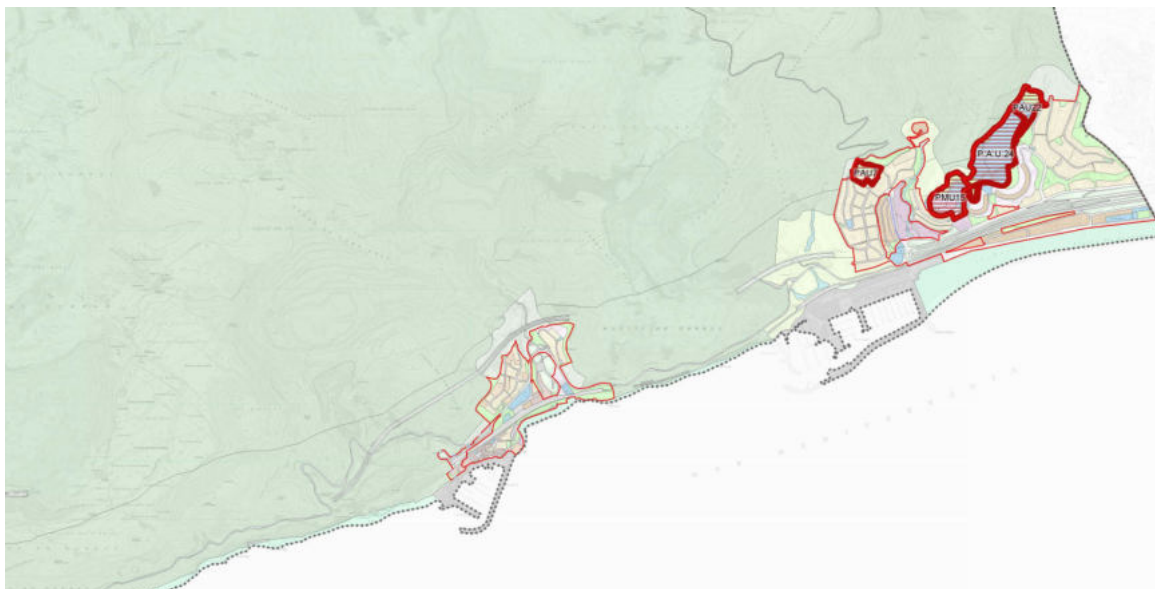


Figura 8. Pla director sectors no sostenibles de Malgrat a Alcanar. Font: Generalitat de Catalunya.

3.4. Pla d'ordenació urbanístic municipal

El Pla d'ordenació urbanístic municipal de Sitges (d'ara endavant POUM) aprovat definitivament i publicat en data 24 de maig de 2006 delimita un polígon d'actuació per a l'execució d'una connexió a ponent del nucli de Garraf (anul·lat per sentència) i un altre polígon per a la realització de la rotonda situada al sud de l'accés llevant, i una rotonda situada al nord de la carretera a realitzar de manera asistemàtica, és a dir, per part de l'administració competent al no estar inclòs en cap sector o polígon de gestió.

En virtut de la MPOUM a l'àmbit del PAU Garraf Est en tràmit es va adscriure la construcció de la rotonda situada al nord de la carretera al desenvolupament de l'edificació d'aquesta modificació concreta.

La Direcció General de Mobilitat Terrestre, en tràmit d'informe de l'esmentada modificació, va determinar la necessitat de reconsiderar l'enllaç en doble rotonda previst pel POUM vigent per una rotonda situada sobre la carretera C-31 d'acord amb l'esquema següent.:

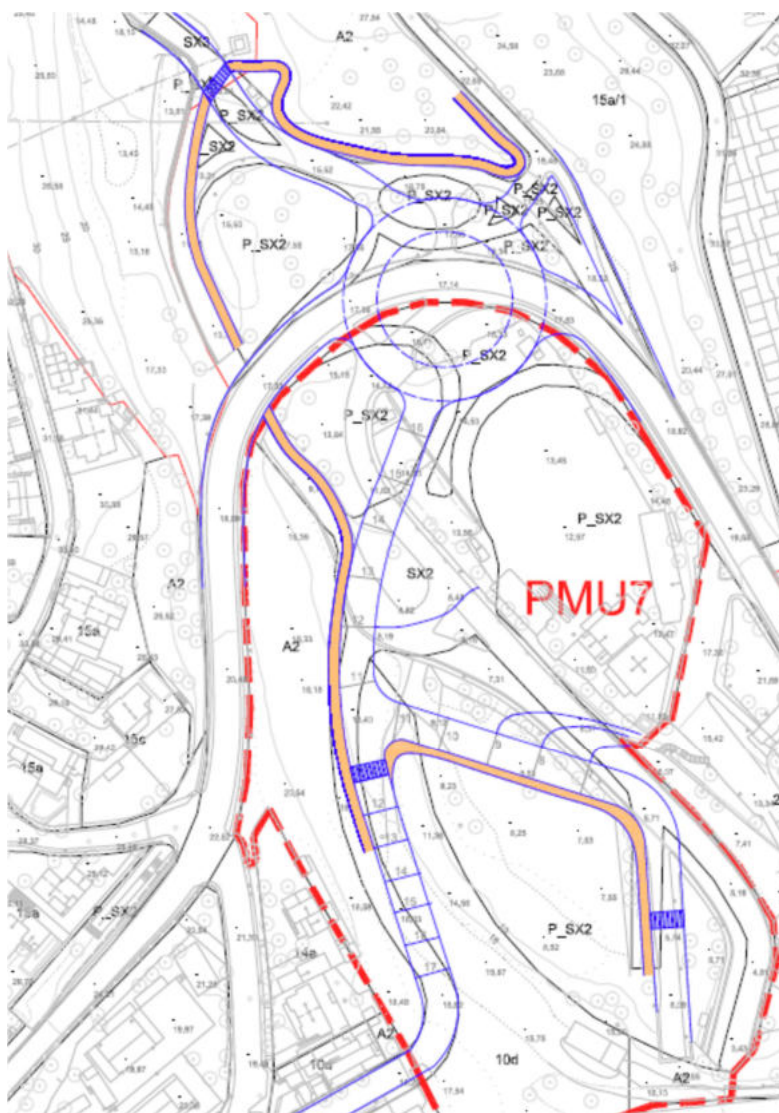


Figura 9. Modificació de POUM a l'àmbit del PAU Garraf Est. Font: Document urbanístic en tràmit.

A tenor de les obligacions establertes pel POUM vigent i la MPOUM en tràmit, cal assignar la construcció de l'enllaç prevista per la Direcció General de Mobilitat Terrestre als àmbits de gestió corresponents. Conseqüentment, cal adequar el planejament a les determinacions que estableix l'esmentat informe i l'establiment d'un polígon d'actuació de càrregues comunes a gestionar per cooperació per a la final execució del pla d'acord amb l'article 108bis del TRLUC.

4. MARC LEGAL APLICABLE.

El marc legal aplicable el conforma la legislació següent::

- Text refós de la Llei d'Urbanisme consolidat amb les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost, i per la Llei 7/2011, del 27 de juliol de mesures fiscals i financeres.
- La legislació sectorial de Carreteres.

5. OBJECTIUS DEL PLA

Els objectius del present avanç de pla són:

- Concretar la solució viària de connexió del nucli de Garraf amb la carretera C31 a l'est del centre urbà.
- Resoldre l'enllaç amb la carretera de manera que el camionatge d'entrada i sortida de la pedrera no afecti a la mobilitat urbana del nucli.
- Delimitar un Polígon d'actuació d'infraestructures comunes que sigui capaç de garantir el desenvolupament del planejament.
- Garantir la mobilitat en bicicleta i a peu de manera separada de la mobilitat rodada.
- Establir la connexió a peu entre els diversos àmbits que conformen el nucli amb independència de la carretera C-31 a fi de garantir seguretat a la mobilitat urbana del nucli.
- Reservar sòls destinats a aparcament integrats en el nucli a fi de garantir l'accés a la platja sense afectar la funcionalitat del nucli.

6. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DEL PLA

El present document de modificació, en desenvolupament dels objectius esmentats anteriorment, preveu una solució de l'enllaç que permeti assegurar la funcionalitat viària i alliberi els espais de relació urbana de la mobilitat del transport de la pedrera.

6.1. Àmbit de modificació

El present document de modificació abasta els terrenys situats a l'entorn de l'actual connexió la est a la C31 amb el nucli de Garraf.

L'àmbit objecte d remodelació dels enllaços està ocupada en l'actualitat per traçat viari i àrees d'aparcament de camionatge al nord-est de l'àmbit i d'aparcament de vehicles estacional a l'extrem sud-oest de l'àmbit.

Així mateix és un àmbit d'alta concentració de moviments de la ciutadania en tant és l'accés a la platja, al nucli i connexió amb l'estació. Així mateix, és un àmbit on cal unificar els recorreguts entre els assentaments urbans dispersos.

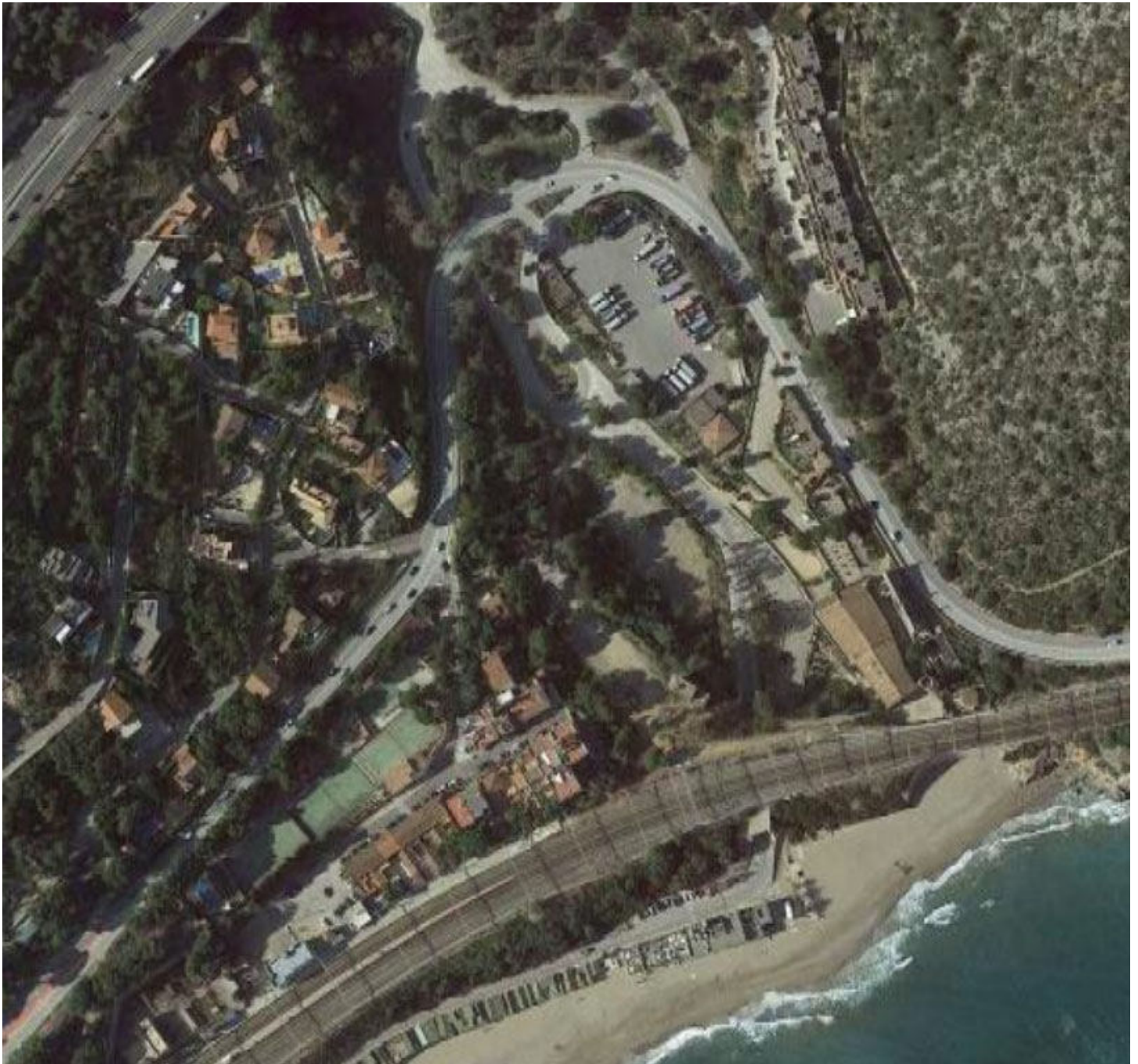


Figura 10 Estat actual d l'àmbit de modificació. Font: Google maps.

En aquets espai d'extremes relacions cal destacar-ne, les següents:

- Circulació del camionatge procedent de la pedrera i la superposició amb altres recorreguts cívics. En aquesta mobilitat, cal destacar la funció que en l'actualitat està fent el pas per sota de la C31. Efectivament, el pas per sota és essencial per la connexió

de la pedrera amb la carretera direcció Barcelona, en canvi si s'executés la rotonda sobre la C31 aquesta unió s'efectuaria de forma directe i s'eliminarà l'ús del túnel per aquest tipus de mobilitat. D'aquesta manera, podria ésser utilitzada per la comunicació a peu, bicicleta o cotxe entre parts del nucli urbà.



Figura 11. Situació actual. Pas per sota carretera C31. Font: Google maps.

- Comunicació al nucli urbà i entorn de l'estació. La diferència de cota existent entre la carretera i el vial de connexió amb la platja i aquesta amb el vial que connecta amb el carrer de l'estació fa que el ramal de sortida cap a Barcelona s'allargui molt i la connexió amb l'entorn de l'estació sigui impossible. El fet de situar una rotonda sobre la C31

suposa un escorçament del recorregut del vial i per tant un increment de pendent que no és adequat pel tipus de nus.

Aquest fet suposa, però, una oportunitat d'assegurar una correcta connexió de la carretera amb el nucli urbà mitjançant un vial que resol la diferència topografia amb una cota intermèdia que possibilita la connexió amb l'entorn de l'estació i alhora la connexió amb el pas per sota de la línia del tren i a través d'aquest amb la platja.

Efectivament, tal com es pot veure en les imatges, el canal de pas dels vehicles s'efectua a una cota molt similar al pas per sota de la via fèrria i la connexió amb la platja desatenent el nucli urbà i entorn de l'estació, que se situen a una cota molt més elevada. En canvi si el vial se situés a una cota més alta, intermèdia entre l'estació i el pas sota el tren, aquesta via serviria tant d'accés al nucli urbà com a la platja.



Figura 12. Situació actual. Problemes de rasant. Font: Google maps.

- Espai d'aparcament.- L'aparcament a l'entrada del nucli és cabdal per a garantir la funcionalitat del nucli i de la platja, per aquesta raó cal garantir en la solució viària la reserva de sòl públic destinat a aparcament estival i alhora per a garantir un accés ordenat al nucli de Garraf.

L'espai avui ocupat per l'aparcament estival i inclòs en un àmbit de planejament ha de ser capaç de ser objecte de remodelació per encaixar el vial de connexió a l'entorn de l'estació. Aquest fet obliga a replantejar l'àrea d'aparcament i consegüentment plantejar-lo en un altre indret pròxim en la cruïlla entre el vial de connexió amb l'estació i amb el que connecta amb la platja.

6.2. Àmbits de planejament

El POUM vigent delimita pel desenvolupament del planejament vigent el següents àmbits de gestió:

PMU7 Accés Llevant de Garraf.

1. Objectius: Delimitar un sector per fer possible la millora de l'accés al poble de Garraf per la part de llevant, la creació d'una prolongació fins al carrer de l'estació i obtenir sòls destinats a sistema viari de sistemes i espais lliures.

2 Àmbit.-Situat entre la carretera de les Costes, el ferrocarril, el nucli de l'estació de Garraf i el celler de la finca Güell.



3. Superfície 2,83Ha.

4. Sostre màxim 3.500m2.

5. N° habitatges: 35.

6. Usos: Habitatge, hotel, associatiu, cultural i recreatiu.

7. Cessions:

4.791,58m² zona verda

5.829,17m² sistema viari.

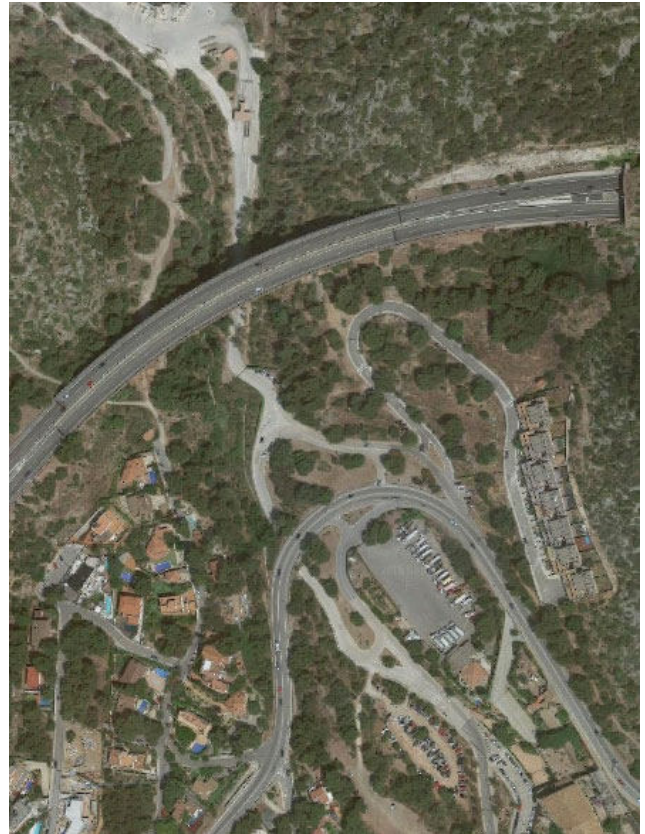
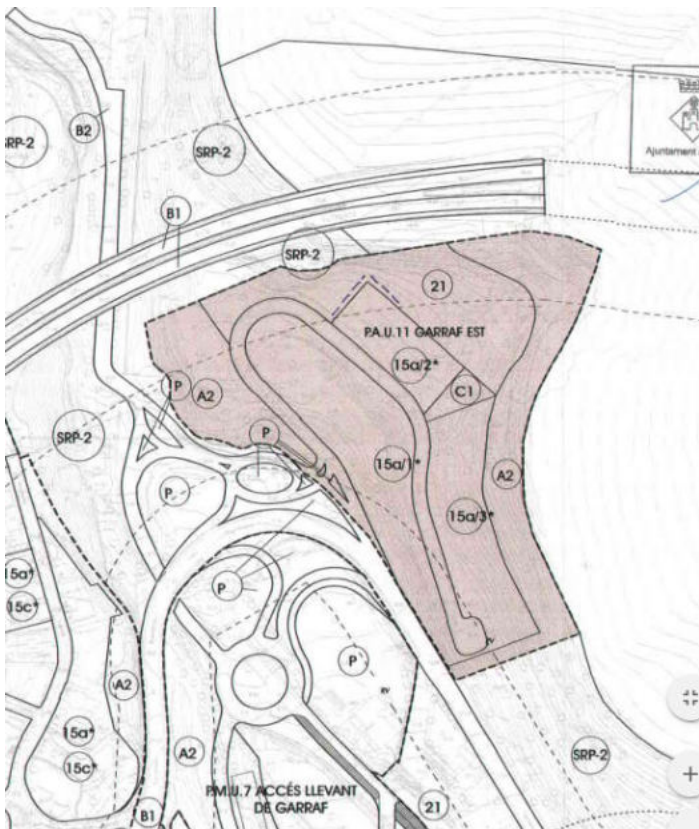
7.222,95m² protecció de sistemes.

Reserva habitatge protegit 30% /20% hp règim general + 10% Hp concertat).

PAU11 Garraf Est.

1. Objectius: Paràmetres de parcel·lació i edificació regulats per la normativa del Pla especial aprovat definitivament en data de 10 de febrer de 1993.

2. Àmbit. Situat al nord de la carretera C-246 i del nucli urbà del Garraf a llevant de l'accés a l'exploració d'àrids a cel obert de l'empresa Asland.



3. Superfície 3,23Ha.

4. Sostre màxim 0,6m²/m²

5. N° habitatges: 10hab/Ha. màxim 34

6. Cessions:

sistema viari 10,62%

zones verdes 30,30%

Serveis Tècnics 0.07%

7. Usos: habitatge, comerç, restauració, assistencial, associatiu.

Aquest sector ha estat completament urbanitzat i per tant té ja la consideració de sòl urbà consolidat. No obstant, en virtut de la Modificació de POUM a l'àmbit del PAU Garraf est es delimita un àmbit d'actuació aïllada de dotació amb l'objectiu de garantir l'execució de diverses millores en la urbanització de l'entorn. En concret s'assigna a l'article 4 de les NNUU de la MPOUM el següent:

Atès que el polígon d'actuació urbanística delimitat pel POUM ha estat desenvolupat completament i consegüentment les parcel·les delimitades en el projecte de parcel·lació tenen la condició de solar i consegüentment el règim de sòl urbà consolidat. L'increment de densitat proposat constitueix una actuació aïllada de dotació, i la seva execució es realitzarà de manera asistemàtica.

En concret, les càrregues urbanístiques a satisfer amb anterioritat a l'atorgament de llicències són:

- *Urbanització dels sòls destinats a zona verda a raó de 50€/m².*
- *Urbanització del passeig per a vianants i bicicletes que connectarà el sector amb la platja en aquella part compatible amb la rotonda prevista en l'informe de carreteres.*
- *Aportació a la urbanització de la rotonda en 160.000€ corresponent al cost de la construcció de la rotonda prevista en el POUM.*
- *El cost total de la urbanització és de 480.000€.*

Així mateix, el promotor haurà d'aportar la cessió dinerària del 10% d'apu abans de qualsevol llicència d'edificació. El valor del 10% correspon a l'increment de valor entre la proposta de modificació i el POUM vigent d'acord amb la fórmula de l'estudi econòmic següent: $V_{10\%d'apu} = 10\% (V_{Su MPPOUM} - V_{su POUM})$

El present document de modificació preveu el manteniment dels àmbits de gestió i la independència en la gestió a fi de garantir un desenvolupament efectiu d'ambdós àmbits i garantir l'execució del nus viari. A tal efecte, el pla preveu la delimitació d'un Polígon d'infraestructures comunes a gestionar per a l'administració actuant d'acord amb l'establert a l'article 108bis del TRLUC.

6.3. Sistemes d'espais lliures i equipaments.

La proposta de modificació suposa el manteniment de sistemes d'espais lliures i equipaments que preveu el planejament vigent i la MPOUM en tràmit d'aprovació definitiva. El Pla de millora urbana del sector PM7 ajustarà la posició dels sistemes en base al canvi de l'estructura viària i establint com a criteris la protecció de les àrees de més pendent i la franja arbòria existent.

6.4. Zones

El pla preveu el manteniment de sostre i tipologies previstes pel planejament vigent i la MPOUM en tràmit d'aprovació definitiva. La distribució de zones i sistemes del PMU7 es fixarà en el corresponent pla de millora, atenent a l'estructura viària definida per aquesta modificació de planejament general.

6.5. Superfícies

L'àmbit de modificació abasta unes superfície de 38.129m² dels quals 28.325m² corresponen a l'àmbit del PMU7 i 9.804m² a sistemes.

L'àmbit a reurbanització per a la construcció del nou enllaç és de 8.475m² i correspon a les càrregues objecte del PAU d'infraestructures comunes. Per tant l'àmbit del PAUIC abasta l'àmbit de modificació i les obligacions concretes amb l'actuació aïllada de dotació delimitada en la MPOUM a l'àmbit del PAU Garraf est.

6.6. Gestió.

La proposta de modificació manté l'estructura de polígons i actuacions aïllades de dotació que el POUM vigent i la MPOUM en tràmit estableixen, i incorpora un PAU d'infraestructures comunes a desenvolupar pel sistema de cooperació per a l'execució de la rotonda d'acord amb l'establert a l'article 118bis del TRLUC que abasta l'àmbit de modificació i les obligacions de l'AAD fixades en l'esmentada modificació en tràmit.

L'esmentat article estableix que l'execució de diverses actuacions urbanístiques de gestió integrada requereixi l'execució prèvia o simultània i íntegra d'una infraestructura comuna a totes aquestes actuacions, el planejament urbanístic general pot afectar els polígons d'actuació respectius per tal de garantir-ne l'execució i repartir el cost d'execució entre els polígons, inclòs el cost d'obtenció del sòl corresponent, si s'escau. En aquest supòsit el planejament general ha de determinar la quota de participació que pertoca a cada polígon o sector en proporció a l'aprofitament urbanístic. En el cas que ens ocupa els sectors o àmbits de gestió estan bé parcialment inclosos (PMU7) i/o són necessaris per a garantir-ne l'accés (PMU7 i AAD_MPOUM).

La formulació dels projectes correspon a l'administració actuant. El sòls necessaris per a l'execució de la infraestructura s'obtenen per l'aportació dels propietaris a la reparcel·lació o, si no s'ha iniciat la gestió integrada de l'actuació urbanística corresponent, per l'ocupació directa o l'expropiació.

L'Administració actuant pot exigir el pagament de bestretes, exigibles per la via de constrenyiment en cas d'impagament, als propietaris dels terrenys inclosos en els polígons afectats per l'execució d'una infraestructura comuna. El cost d'execució d'una infraestructura comuna s'ha de fer repercutir en els projectes de reparcel·lació de cada polígon afectat com a despesa d'urbanització a càrrec dels propietaris en proporció a la quota de participació respectiva.

En cas que no s'hagin abonat bestretes, s'ha d'actualitzar la quota a la data d'aprovació inicial dels projectes de reparcel·lació corresponents a les actuacions urbanístiques que iniciïn la gestió integrada amb posterioritat a l'execució de la infraestructura. Per acord entre l'entitat urbanística col·laboradora corresponent i l'Administració o entitat que hagi executat la infraestructura es pot fer el pagament de la quota que pertorqui mitjançant l'adjudicació de solars resultants de la reparcel·lació dins del polígon afectat.

Dins dels costos del PAU d'infraestructures comunes es tindran en compte els costos efectuats en redacció de planejament urbanístic, estudis de mobilitat i estudis previs de traçat per part de l'administració i/o entitats col·laboradores.

D'aquesta manera, el pla proposa la delimitació del PAU d'infraestructures comunes amb la fitxa següent:

- Objectiu.- Construcció de la rotonda sobre la carretera C31.
- Àmbit.- Les obres objecte de les càrregues comunes corresponen a les definides en el plànol de proposta de modificació de 8.475m² de superfície. Les obligacions d'urbanització corresponent al PMU7 i a les obligacions concretes en l'actuació aïllada en sòl urbà consolidat assignades en la MPOUM a l'àmbit dl Pau Garraf Est.
- Sectors i àmbits de gestió afectats: PMU7 i AAD de la Modificació de POUM a l'àmbit del PAU Garraf Est.
- Sistema d'actuació: Cooperació. Els sòls necessaris per a l'execució de la infraestructura es podran obtenir mitjançant ocupació directe d'acord amb l'article 118bis del TRLUC.
- Pla d'etapes:
 - o Projecte.- 1 any des de l'aprovació inicial del document de MPOUM.
 - o Execució.- 2 anys des de l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització.

7. JUSTIFICACIÓ JURÍDICA

La proposta de modificació es fonamenta en el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible desenvolupat en l'article 3 de Text consolidat del Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya (TRLUC).

La proposta pretén garantir un model d'integració del sòl urbanitzat amb el paisatge i amb les infraestructures viàries, el que, com dèiem, és competència d'aquest Ajuntament dins la potestat de planejament que té atribuïda i en la que se li reconeix el "ius variandi" per tal de poder realitzar les transformacions necessàries que donin resposta a les noves realitats, servint així a l'interès públic. En aquest sentit, es pronuncia el Tribunal Suprem de manera reiterada ja en Sentència núm. 1375/2020, de 21 d'octubre (RJ 2020\5216):

En nuestra STS de 25 de marzo de 2010 (RJ 2010, 4548) (ECLI:ES:TS:2010:2806, RC 1385/2006), recordando la anterior STS de 23 de febrero de 2010 (RJ 2010, 3428) , entre otras muchas, pusimos de manifiesto la posibilidad de modificación del planeamiento urbanístico, con la finalidad de conseguir ---en cada momento--- los intereses generales y colectivos de la ciudad, señalando al respecto que "[l]as posibilidades del "ius variandi" en el ámbito urbanístico que nos concierne, y los criterios al respecto de la Sala, en relación con el equilibrio necesario en tal operación de cambio, también son sobrada y suficientemente conocidos y reiterados: "ciertamente la ordenación urbanística ha de tratar de conjugar dos principios fundamentales, bien el de estabilidad y seguridad jurídicas, bien de modificación, revisión o incluso nuevo planteamiento, pues si bien es atendible la necesidad de permanencia de los Planes (con vocación de permanencia como señala el artículo 45 de la Ley del Suelo), ello no debe conllevar posiciones y situaciones inmovilistas, en franca contradicción con los requerimientos derivados de las distintas concepciones culturales, sociales, económicas, ideológicas, políticas, entre otras, que van a manifestarse en orden a nuevas necesidades y conveniencias, y con respecto a las que la normativa urbanística debe dar adecuado cauce y desarrollo. (...) Y ello es así pues una concepción totalmente estática del urbanismo, en vez de dinámica y respetuosa con las futuras necesidades y conveniencias podría llevar a la negación del mismo, perpetuando ordenaciones obsoletas, erróneas o incluso perjudiciales al interés público y privado. Reconociéndose, por tanto, la potestad de la Administración para alterar, modificar, revisar o formular ex novo un planeamiento urbanístico, debe centrarse la cuestión en que la actividad en que se concreta esa potestad debe estar suficientemente justificada, y apoyada en datos objetivos, para impedir que la impropiedad en el ejercicio de que el ius variandi, atente a los límites racionales y naturales de la discrecionalidad que se reconoce" .

Por su parte, en la STS de 12 de diciembre de 2014 (RJ 2014, 6555) (ECLI:ES:TS:2014: 5164, RC 3058/2012) ---recordando las anteriores SSTS de 30 de octubre

de 2013 (RC 2258/2010), 26 de julio de 2006 (RC 2393/2003), 30 de octubre de 2007 (RC 5957/2003 (RJ 2008, 1327)) y 24 de marzo de 2009 (RC 10055/2004), entre otras---, hemos insistido, en lo siguiente: "Las potestades de planeamiento urbanístico se atribuyen por el ordenamiento jurídico con la finalidad de que la ordenación resultante, en el diseño de los espacios habitables, de sus usos y de sus equipamientos, y de las perspectivas de su desarrollo, ampliación o expansión, sirva con objetividad los intereses generales; no los intereses de uno o de unos propietarios; ni tan siquiera los intereses de la propia Corporación Municipal"

Así, la potestad de planeamiento es una potestad discrecional de la Administración, que como indica el Tribunal Supremo debe observarse dentro de los principios del art. 103 de la Constitución ; de tal suerte que el éxito de una impugnación de la potestad de planeamiento, tiene que basarse en una clara actividad probatoria que deje bien acreditado que la Administración ha incurrido en error, o al margen de la discrecionalidad, con alejamiento de los intereses generales a que debe servir, o sin tener en cuenta la función social de la propiedad, la estabilidad, la seguridad jurídica, con desviación de poder o falta de motivación en la toma de sus decisiones. En igual sentido la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de julio de 1991 (RJ 1991, 5737) destaca el carácter ampliamente discrecional del planeamiento, independientemente de que existan aspectos rigurosamente reglados. Es cierto que el genio expansivo del Estado de Derecho, ha ido alumbrando técnicas que permiten un control jurisdiccional de los contenidos discrecionales del planeamiento, pero aun así resulta claro que hay un núcleo último de oportunidad, allí donde son posibles varias soluciones igualmente justas, en el que no cabe sustituir la decisión administrativa por una decisión judicial. La misma sentencia haciendo una referencia concreta a la sentencia del Tribunal Supremo de 16 de junio de 1977 (RJ 1977, 3502) subraya la importancia de la Memoria como documento integrante del Plan, art. 12,3,a) del Texto Refundido de la Ley del Suelo y 38 del Reglamento de Planeamiento y advierte que la Memoria integra ante todo la motivación del plan, es decir, la exteriorización de las razones que justifican el modelo territorial elegido y, por consecuencia, las determinaciones del planeamiento.

Així, i com diu aquesta Sentència, a l'empara de la potestat de planejament que és competència de l'Administració per a donar resposta a les exigències canviants de l'interès públic i que justifiquen el "ius variandi" que es reconeix a l'Administració en aquest àmbit, és com s'ha d'entendre la Modificació proposada.

Des de la perspectiva de l'interès públic, la Modificació persegueix donar resposta als objectius de mobilitat sostenible i a l'accessibilitat dels nuclis urbans.

La modificació puntual abasta sòls classificats com a sòl urbà per tant no és d'aplicació el tràmit ambiental d'acord amb el que disposa la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de

plans i programes, No obstant, el fet que el planejament general no estigui adaptat a la legislació ambiental fa que aquest document d'avanç hagi de ser objecte d'informe per part de l'OTAA de Barcelona.

7.1. Justificació de la iniciativa, oportunitat i conveniència

La iniciativa i formulació de la present Modificació és pública d'acord a l'article 14 del TRLUC DL 1/2010 i d'acord amb els objectius expressats en el present document.

L'objectiu de la present modificació de POUM és concretar la forma i gestió del nou accés llevant al nucli de Garraf des de la carretera C31.

La proposta permet una interrelació dels interessos públics i privats que permet un desenvolupament sostenible dels aprofitaments urbanístics assignats pel planejament i les necessitats d'accessibilitat del nucli de Garraf.

7.2. Àmbits d'actuació integrals comunes

Els Àmbits d'Actuacions Integrals per Infraestructures Comunes venen regulats a l'article 118.bis incorporat l'any 2017 al TRLU, preveient la possibilitat d'afectar diferents polígons d'actuació que s'hagin de veure afectats per una infraestructura comuna de la qual se'n beneficiaran.

Article 118 bis. Infraestructures comunes a diversos polígons d'actuació urbanística

1. En el cas que l'execució de diverses actuacions urbanístiques de gestió integrada requereixi l'execució prèvia o simultània i íntegra d'una infraestructura comuna a totes aquestes actuacions, el planejament urbanístic general pot afectar els polígons d'actuació respectius per tal de garantir-ne l'execució i repartir el cost d'execució entre els polígons, inclòs el cost d'obtenció del sòl corresponent, si s'escau. Amb aquesta finalitat, el planejament urbanístic general ha de determinar la quota de participació en el cost d'execució que pertoca a cada polígon afectat en proporció a l'aprofitament urbanístic assignat a cada actuació urbanística. Es poden afectar diversos polígons d'actuació urbanística a l'execució d'una infraestructura comuna en els supòsits següents:

- a) Quan els terrenys que hi són destinats estiguin parcialment inclosos en els polígons respectius.*
- b) Fora dels polígons afectats, quan la infraestructura sigui necessària per a connectar-los amb els sistemes urbanístics generals o quan, per a atendre la demanda de serveis generada per les actuacions esmentades, calgui ampliar i reforçar una infraestructura existent.*

2. *Correspon de formular el projecte d'obres per a l'execució d'una infraestructura comuna:*

a) En el supòsit a què fa referència l'apartat 1.a, a l'Administració actuant o a les entitats urbanístiques col·laboradores que s'hagin constituït per a dur a terme la gestió integrada de les actuacions urbanístiques corresponents. En aquest supòsit, els terrenys destinats a l'execució de la infraestructura s'obtenen per l'aportació dels propietaris a la reparcel·lació o, si no s'ha iniciat la gestió integrada de l'actuació urbanística corresponent, per l'ocupació directa o l'expropiació.

b) En el supòsit a què fa referència l'apartat 1.b, a l'Administració pública o entitat privada que esdevingui titular de la infraestructura. En aquest supòsit, els terrenys destinats a l'execució de la infraestructura s'obtenen per l'expropiació.

3. *Correspon a l'Administració o entitat que formuli el projecte d'obres per a l'execució d'una infraestructura comuna d'executar-les a càrrec dels propietaris.*

4. *L'Administració actuant pot exigir el pagament de bestretes, exigibles per la via de constrenyiment en cas d'impagament, als propietaris dels terrenys inclosos en els polígons afectats per l'execució d'una infraestructura comuna.*

5. *El cost d'execució d'una infraestructura comuna s'ha de fer repercutir en els projectes de reparcel·lació de cada polígon afectat com a despesa d'urbanització a càrrec dels propietaris en proporció a la quota de participació respectiva. En cas que no s'hagin abonat bestretes, s'ha d'actualitzar la quota a la data d'aprovació inicial dels projectes de reparcel·lació corresponents a les actuacions urbanístiques que iniciïn la gestió integrada amb posterioritat a l'execució de la infraestructura. Per acord entre l'entitat urbanística col·laboradora corresponent i l'Administració o entitat que hagi executat la infraestructura es pot fer el pagament de la quota que pertoqui mitjançant l'adjudicació de solars resultants de la reparcel·lació dins del polígon afectat.*

A tal efecte el marc jurídic vigent dóna cobertura a la delimitació d'un àmbit de gestió que engloba diferents polígons d'actuació, d'acord amb els supòsits i repartiment dels costos descrits. Tal com es desprèn de l'article, el marc jurídic vigent estableix de forma clara que el planejament urbanístic general pot afectar polígons o sectors per a l'execució d'obres comunes i repartir el cost entre aquest, fixant la quota de participació en proporció a l'aprofitament urbanístic assignat.

7.3. Tramitació, participació ciutadana

D'acord amb allò establert a l'art. 8 del DL 1/2010 s'han de fomentar els drets d'iniciativa, informació i participació de la ciutadania en els processos urbanístics de planejament i gestió, i

s'ha de garantir que els processos i el contingut de les figures de planejament i els instruments de gestió estiguin sotmesos al principi de publicitat.

Així mateix i d'acord amb l'art. 15 del Decret 305/2006, l'administració pública ha de fomentar la participació social en l'activitat urbanística i, en especial, en l'elaboració i tramitació dels instruments de planejament urbanístic. En aquest sentit ha d'expressar les mesures i actuacions previstes per garantir i fomentar els drets d'iniciativa, informació i de participació dels ciutadans en els processos de transformació i gestió urbanística properes als ciutadans.

En l'àmbit urbanístic la participació ciutadana ha trobat tradicionalment el seu encaix en els tràmits d'informació pública del procediment d'elaboració del Planejament mitjançant el dret de ciutadania i les entitats a presentar suggeriments i al·legacions durant aquest període, així com del reconeixement de l'acció pública per a la seva impugnació.

Amb la finalitat d'ampliar els instruments i promoure la participació en matèria urbanística, la legislació urbanística actual preveuran un instrument que permet potenciar i facilitar aquest participació a l'àmbit local, els Consells assessors urbanístics, que es poden constituir voluntàriament per part dels Ajuntaments com a òrgans locals de caràcter informatiu als efectes de fomentar i garantir els drets d'iniciativa d'informació i de participació de la ciutadania en els processos urbanístics de planejament i de gestió.

L'Ajuntament de Sitges no ha exercit fins el moment la potestat que li atorga l'ordenament jurídic urbanístic que li permetria la creació d'aquest instrument de participació, motiu pel qual la participació es vehicularà a través de les publicacions i tràmits que a continuació es referiran.

a) Definició de les mesures i actuacions en relació al període d'informació pública:

- Accions d'informació i comunicació:

El termini d'informació pública d'un mes es donarà a conèixer a través d'edictes al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, un dels diaris de premsa periòdica de més divulgació al municipi, el taulell d'anuncis de l'Ajuntament, així com a través de la plana web de la Corporació.

- Canals de participació: les al·legacions, suggeriments o propostes que es formulin durant el termini d'informació pública es poden presentar per escrit al Registre General de l'Ajuntament o per qualsevol dels mitjans que estableix l'art. 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i Procediment Administratiu Comú.

b) Definició de les mesures i actuacions en relació a la fase posterior al període d'informació pública

Accions d'informació i comunicació, retorn dels resultats i seguiment de les actuacions:

- Seguiment de les actuacions mitjançant la Regidoria d'Urbanisme i Obres.

- Gestió urbanística des de l'Àrea de Territori i l'Àrea d'Administració General de l'Ajuntament.”: informar tècnica i jurídicament les al·legacions i/o suggeriments presentats i proposar la seva estimació o desestimació, segons escaigui.

8. PERSPECTIVA DE GÈNERE

Per garantir una vida quotidiana òptima i sense discriminacions, cal impulsar l'aplicació de criteris de transversalitat de gènere en grans projectes de transformació tant en la urbanització com en el model urbà i consegüentment també en el planejament.

Aquesta nova mirada s'ha concretat en moltes experiències, de les quals cal destacar el Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere de l'any 2019 de l'ajuntament de Barcelona amb l'objectiu d'implementació en l'espai públic i planejament urbanístic que s'elaborin. En concret, estableix que el planejament ha de garantir, en qualsevol actuació, un concepte de ciutat i de territori com un espai que facilita i acompanya la realització de les tasques quotidianes. De fet, la perspectiva de gènere pretén fer visibles tasques quotidianes, resoldre desigualtats i aportar una nova mirada a l'hora de concebre les ciutats.

Per tant, l'urbanisme amb perspectiva de gènere posa el focus d'atenció en el coneixement dels processos de vida dels diferents col·lectius, i busca la manera de permetre i donar suport espacial i temporal a les necessitats quotidianes i, alhora, ser respectuós amb els ecosistemes. Les activitats de sosteniment de la vida (com comprar aliments, visitar-se en un centre mèdic, tenir cura d'infants o persones malaltes, jugar, socialitzar-se o participar en la comunitat) tenen una traducció espacial i temporal. Depenent de les formes que prenen les ciutats i de com organitzen les activitats, serà més o menys fàcil dur-les a terme i compartir-les (socialitzar-les).

La legislació actual en matèria d'igualtat i d'urbanisme recull aquesta mirada feminista sobre la ciutat, i en concret la Mesura de Govern d' «Urbanisme amb perspectiva de gènere» situa la vida quotidiana en el centre de les polítiques urbanes. En el cas de la present modificació de POUM, la perspectiva de gènere té una doble escala, una general de model urbà caracteritzada per un desenvolupament d'un urbanisme que posi al centre la cura dels ecosistemes en què vivim i que proposi un model urbà obert i compartit, compatible i respectuós amb els recursos naturals existents, en definitiva, un urbanisme que fomenti la regeneració de nucli i rehabilitació i millora dels teixits consolidats i dels edificis existents; i una altra escala més local, consegüent amb generar criteris d'intervenció en la urbanització de carrers, places i parcs respectuós amb els elements més sensibles del territori.

També dins d'aquesta perspectiva de gènere, es considera que els projectes i plans que desenvolupin el planejament hauran de tenir en compte els conceptes i elements següents:

- El foment d'un model urbà més verd amb més oxigen, boscos i aigua. I per tant preservant els elements naturals existents.

- El foment d'espais de joc, recorreguts cívics ben il·luminats i protegits. Tenint especial cura per l'autonomia dels infants establint llocs segurs lluny del trànsit de vehicles. Els posteriors projectes d'urbanització han de ser sensibles als recorreguts cívics que es plantegin a l'entorn dels elements més sensibles del territori tant per assegurar la correcta il·luminació com per establir àrees de joc que generin relacions humanes que ajudin a dotar d'activitat les àrees de parc.
- L'accessibilitat garanteix l'ús social dels espais. Per tant, l'espai ha de ser accessible, segur i conegut.

En definitiva els espais dissenyats des de la perspectiva de gènere han de garantir espais que facilitin la realització i socialització del treball, l'adaptació als diferents ritmes i horaris, en definitiva l'establiment d'un model de ciutat complex, sense especialitzacions on el treball es pugui complementar amb els llocs d'oci, lleure i residència. Pel que fa a una dimensió més concreta els projectes urbans a desenvolupar han de disposar dels condicionants esmentats anteriorment a fi i efecte de resoldre una ciutat el màxim d'integradora.

En la present modificació la visió general de model està garantida tant pels estàndards i paràmetres assignats pel territori com pel model d'urbanització que es preveu en els sòls destinats a sistemes. Els projectes d'urbanització hauran de concretar els tipus de l'estructura viària, i les zones verdes en les àrees de centralitat, així com establir un model d'urbanització en el parc capaç de ser segur. En aquest sentit, separar el trànsit industrial del de vianants és ja una garantia de seguretat, que ha d'anar acompanyada de mecanismes de seguretat en l'enllumenat i circuits per a vianants i bicicletes especialitzats.

9. RESUM COMPRESIU

Els objectius del present avanç de pla són:

- Concretar la solució viària de connexió del nucli de Garraf amb la carretera C31 a l'est del centre urbà.
- Resoldre l'enllaç amb la carretera de manera que el camionatge d'entrada i sortida de la pedrera no afecti a la mobilitat urbana del nucli.
- Delimitar un Polígon d'actuació d'infraestructures comunes que sigui capaç de garantir el desenvolupament del planejament.
- Garantir la mobilitat en bicicleta i a peu de manera separada de la mobilitat rodada.
- Establir la connexió a peu entre els diversos àmbits que conformen el nucli amb independència de la carretera C·31 a fi de garantir seguretat a la mobilitat urbana del nucli.
- Reservar sòls destinats a aparcament integrats en el nucli a fi de garantir l'accés a la platja sense afectar la funcionalitat del nucli.

10. MEMÒRIA SOCIAL

La proposta de modificació de POUM no modifica les reserves d'habitatge protegit establertes pel planejament vigent. D'aquesta manera, la present modificació manté la reserva del PMU 7 inclòs en la present modificació de POUM.

Sector- Polígon		Àmbit	Sostre	Hp	Hab.	Desenvolupat
PMU6	Accés Ponent de Garraf	1,88Ha	2.505m ²	30%	25	No
PMU7	Accés Llevant de Garraf	2,83Ha	3.500m ²	30%	35	No
PAU 9	Carrer del Mar	0,26Ha	2.006m ²	30%	20	No
PAU 11	Garraf Est	3,23Ha	19.380m ²	-	34	Si
PAU 12	Carrer del Ferrocarril	0,25Ha	2.959m ²	30%	37	No
PAU 16	Garraf Oest	9,55Ha	57.282m ²	-	60	Si

Figura 13. Situació Hp en el POUM a Garrafl. Font: Elaboració pròpia.

11. ESTUDI DE VIABILITAT ECONÒMICA

La proposta de modificació no suposa cap increment dels aprofitaments i per tant no està subjecte a l'establert a l'article 99.1c del TRLUC i per tant no cal cap estudi d'avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació en el qual s'hagi de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic del planejament vigent i el de la modificació.

No obstant i això, un cop determinats els costos d'implantació de les infraestructures caldrà efectuar un estudi comparatiu entre el planejament i el modificat similar a l'efectuat en el marc de la MPOUM de l'àmbit de Garraf Est en tramitació urbanística, a fi i efecte de garantir que la proposta no suposa cap increment d'aprofitament per efecte de reducció de costos entre el planejament vigent i la MPOUM pel que fa al desenvolupament del PMU7.

El document per a l'aprovació inicial haurà d'incorporar aquest estudi i el càlcul de les infraestructures comunes a realitzar.

12. INFORME DE MOBILITAT SOSTENIBLE.

La proposta del pla suposa un canvi en l'estructura general d'accessos del nucli de Garraf, en tant es pretén resoldre la difícil convivència entre la mobilitat industrial de la pedrera i l'accessibilitat al nucli dels diversos àmbits del nucli i en especial de l'accessibilitat a peu.

El canvi radical de la proposta consisteix en eliminar la connexió a la carretera pel túnel existeix sota la carretera i dirigir el trànsit industrial directament a la rotonda. Així mateix, el pla preveu que l'enllaç est sigui capaç de connectar la carretera amb l'estació i la platja tant a peu, com en bicicleta i en cotxe.

13. INFORME AMBIENTAL

L'àmbit de la modificació es caracteritza per ser un territori alterat per les infraestructures, tant pels enllaços actuals entre el nucli i la carretera C31 com per àrees d'aparcament. Únicament destaquen fileres de pi situades al llarg de l'espai de major pendent que resta entre la plataforma de l'estació i la d'accés a la platja.

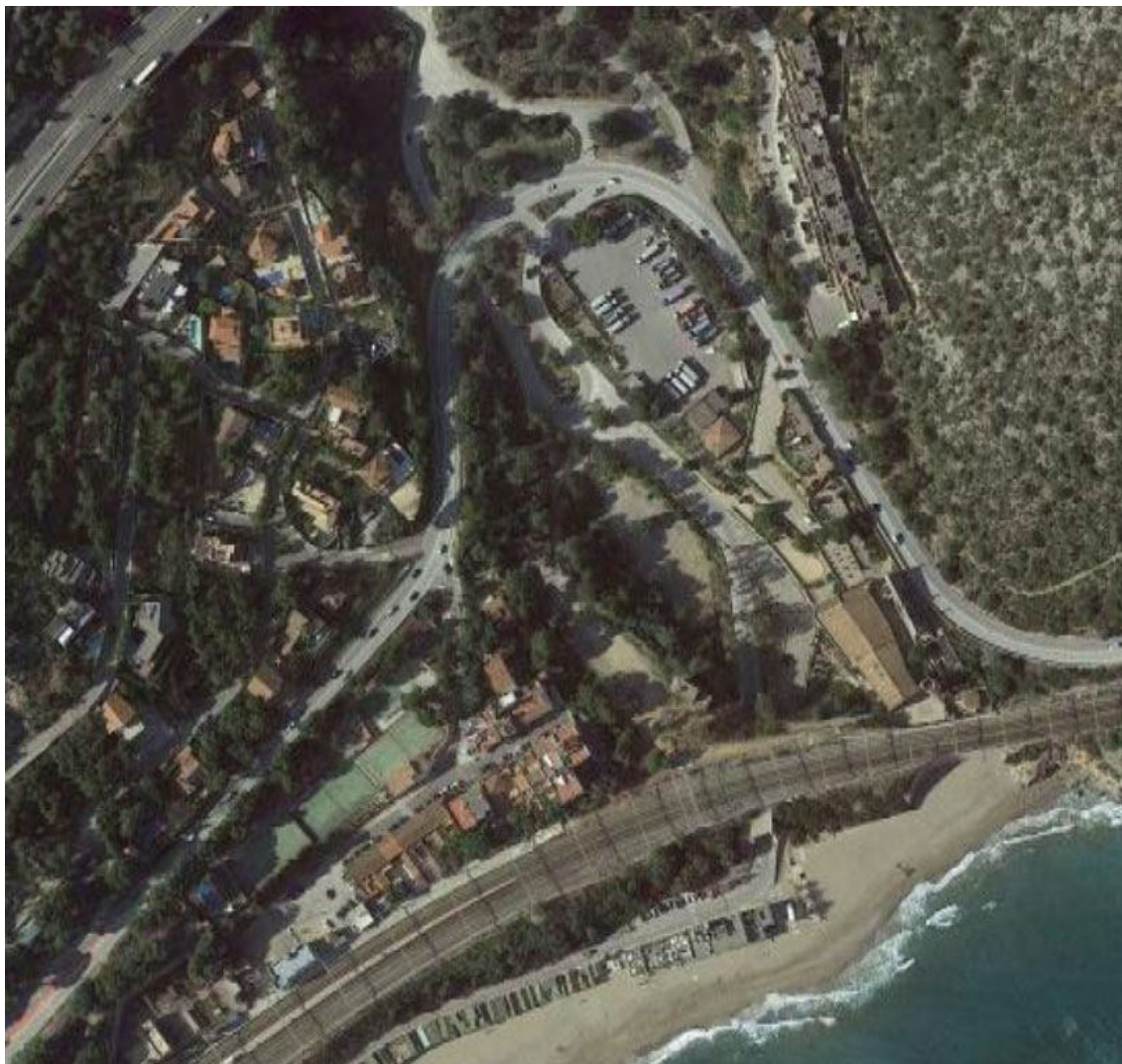


Figura 14. Situació actual. Font: Google maps.

L'anàlisi de les fotografies aèries demostren que el canvi topogràfic correspon als contraforts de la serralada, i els talussos generats per les obres de la línia del ferrocarril. Per tant en el desenvolupament del PMU7 caldrà ser respectuosos per aquest línia topogràfica i amb força presència de massa arbòria, que caldrà incorporar-la, al màxim del possible, en l'estructura d'espais lliures i vies cíviques de connexió amb la xarxa viària general.



Figura 15. Evolució del territori 1956. Font: ICiGC

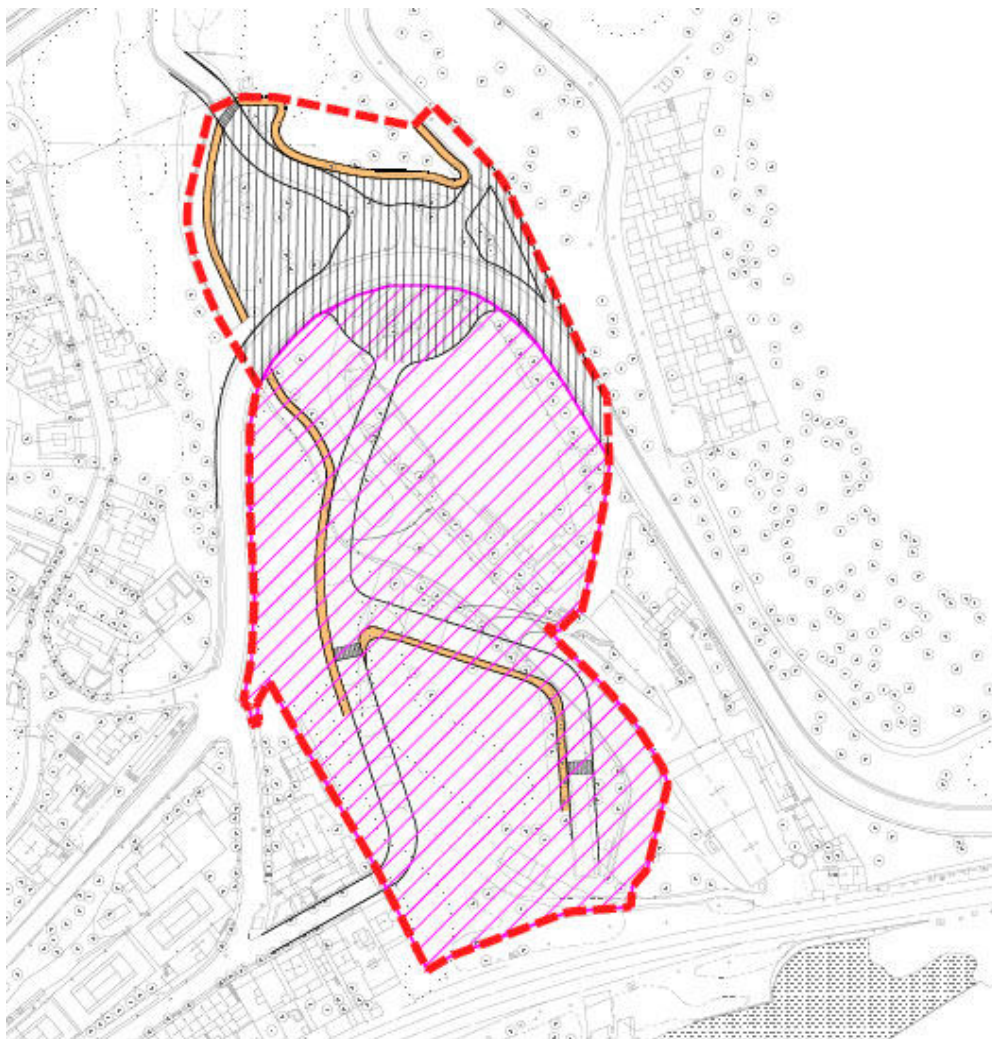


Figura 16. Evolució del territori 1995. Font: ICiGC

14. NORMATIVA

Article 1. PAU d'infraestructures comunes per a la construcció de l'accés est del nucli de Garraf.

- Objectiu.- Construcció de la rotonda sobre la carretera C31.
- Àmbit.- Les obres objecte de les càrregues comunes corresponen a les definides en el plànol de proposta de modificació de 8.475m² de superfície. Les obligacions d'urbanització corresponent al PMU7 i a les obligacions concretes en l'actuació aïllada en sòl urbà consolidat assignades en la MPOUM a l'àmbit dl Pau Garraf Est.
- Sectors i àmbits de gestió afectats: PMU7 i AAD de la Modificació de POUM a l'àmbit del PAU Garraf Est.
- Sistema d'actuació: Cooperació. Els sòls necessaris per a l'execució de la infraestructura es podran obtenir mitjançant ocupació directe d'acord amb l'article 118bis del TRLUC.
- Pla d'etapes:
 - o Projecte.- 1 any des de l'aprovació inicial del document de MPOUM.
 - o Execució.- 2 anys des de l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització.




Article 2. Determinacions pel Pla de millora urbana (PMU7)

El Pla de millora urbana a tramitar incorporarà les obligacions establertes en aquesta modificació.

El pla haurà de situar les zones verdes i sistemes d'acord amb l'estructura viària definida en aquesta modificació i d'acord amb la situació dels elements de protecció d'acord amb els criteris de la fitxa del POUM vigent.

El pla reservarà àrees destinades a aparcament públic per resoldre el dèficit a l'entrada del nucli urbà de Garraf.

 2023.11.29
10:40:11
+01'00'

Sitges. data de la signatura

Ricard A. Casademont Altimira

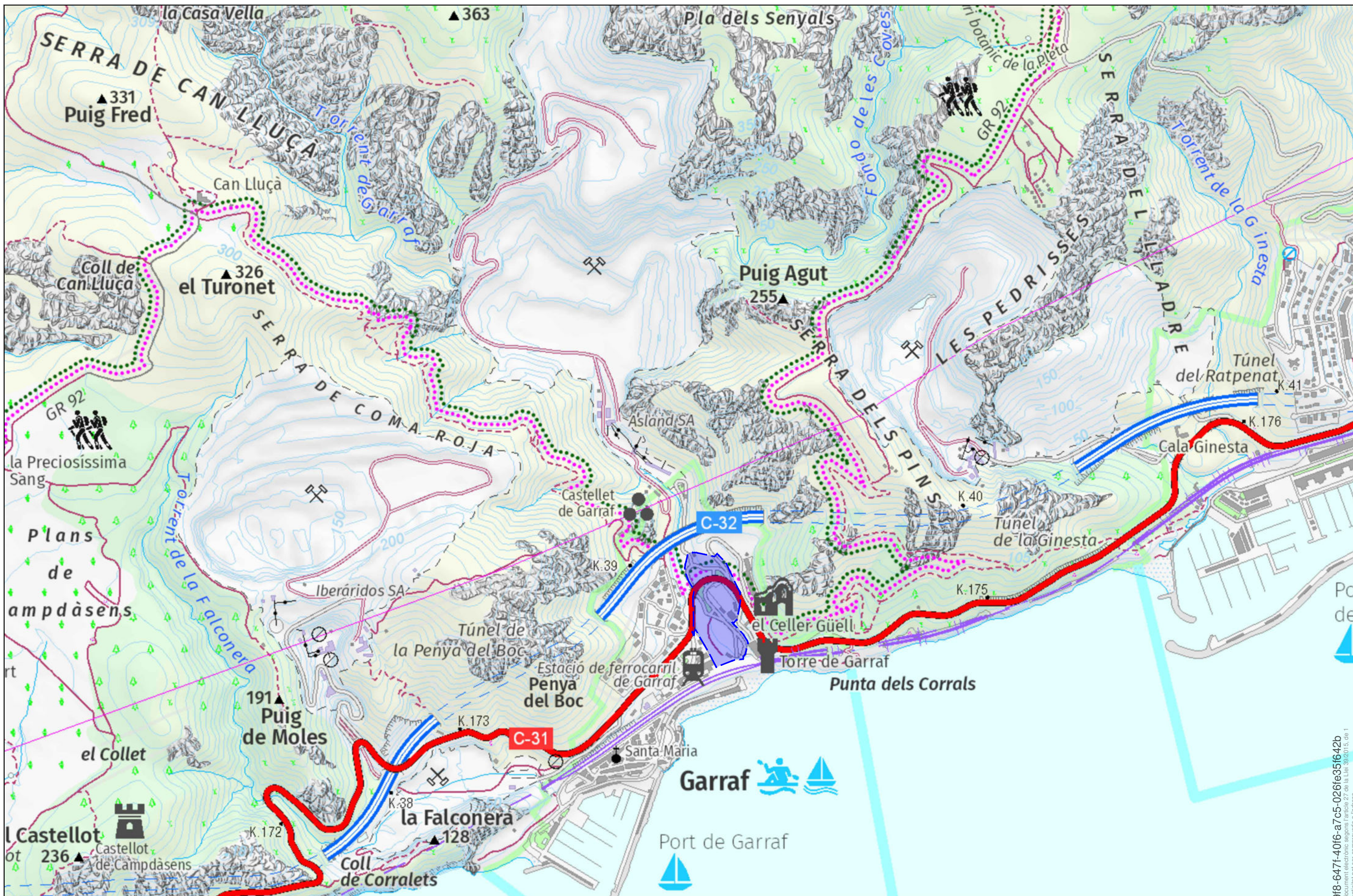
Arquitecte Col·legiat núm. 17887-1

FIGUERAS
SABATER,
AGUSTÍ
(FIRMA) Fecha:
2023.11.29
11:35:24
+01'00'

Agustí Figueras sabater

Advocat Col·legiat 15.646

15. PLÀNOLS



■ ■ ■ Àmbit de Modificació



TÍTOL DEL PROJECTE:

TÍTOL DEL PLÀNOL:

SITUACIÓ

ESCALA:

1/10.000

REDACTORS DEL DOCUMENT

RICARD A. CASADEMONT ALTIMIRA
ARQUITECTE Col·legiat núm.: 17.887-1

DATA:

Novembre 2023

PLÀNOL NÚM.

1.01

CSV: 4f3349f8-647f-40f6-a7c5-026fe35f642b
 Aquest document és un document electrònic segons l'article 27 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre. La seva autenticitat pot ser comprovada a l'adreça:



- - - Àmbit de Modificació
- - - Àmbit PMU 7 Accés llevant de Garraf



TÍTOL DEL PROJECTE:
 AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ DE PGO PER A
 L'EXECUCIÓ DE LA NOVA ROTONDA SOBRE LA
 CARRETERA C-31 AL NUCLI DE GARRAF

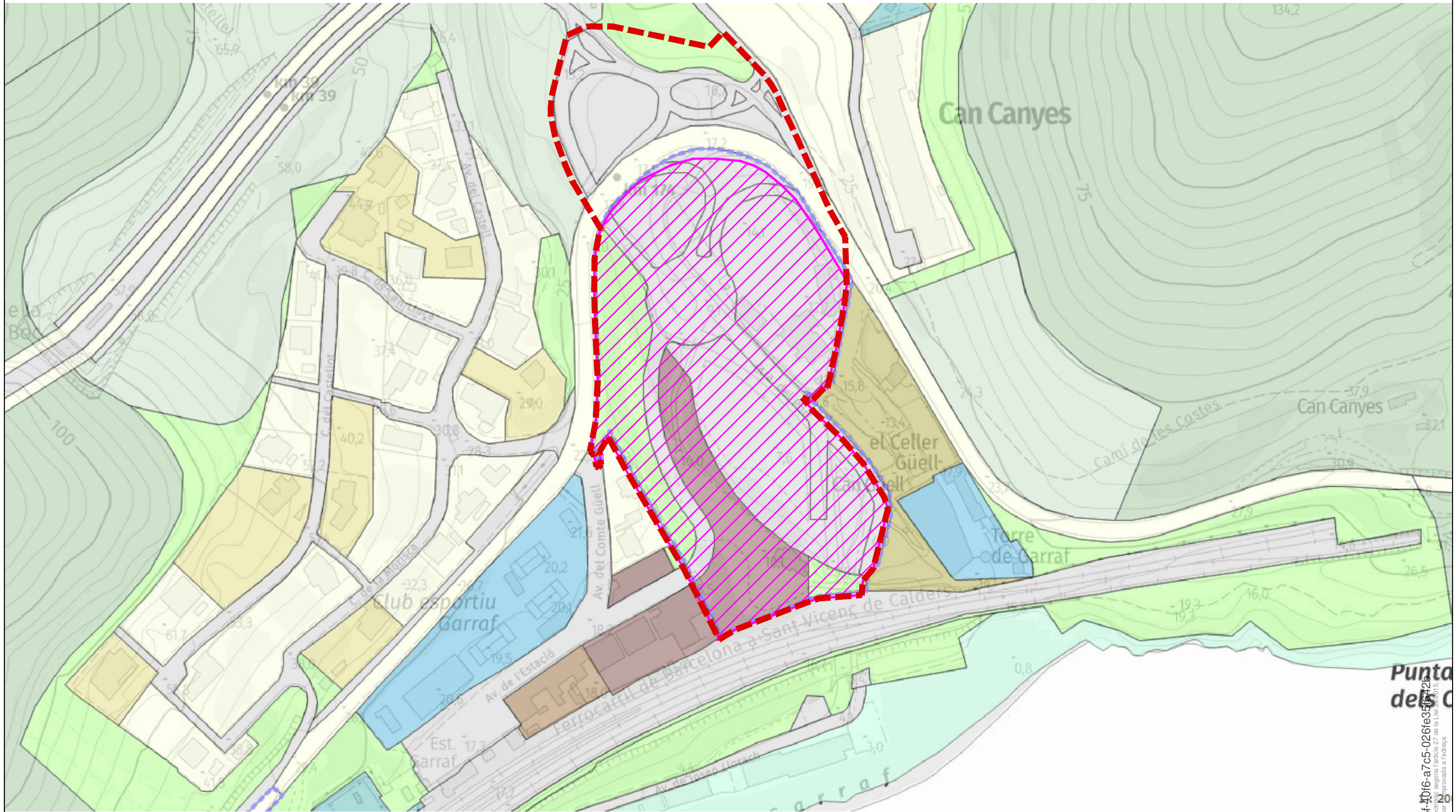
TÍTOL DEL PLÀNOL:
ORTOFOTO

ESCALA:
1/2.000

REDACTORS DEL DOCUMENT
 RICARD A. CASADEMONT ALTIMIRA
 ARQUITECTE Col·legiat n.º: 17.887-1

DATA:
Novembre 2023

PLÀNOL N.º:
1.02



- - - Àmbit de Modificació
- / / / Àmbit PMU 7 Accés llevant de Garraf



TÍTOL DEL PROJECTE:
 AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ DE PGO PER A
 L'EXECUCIÓ DE LA NOVA ROTONDA SOBRE LA
 CARRERA C-31 AL NUCLI DE GARRAF

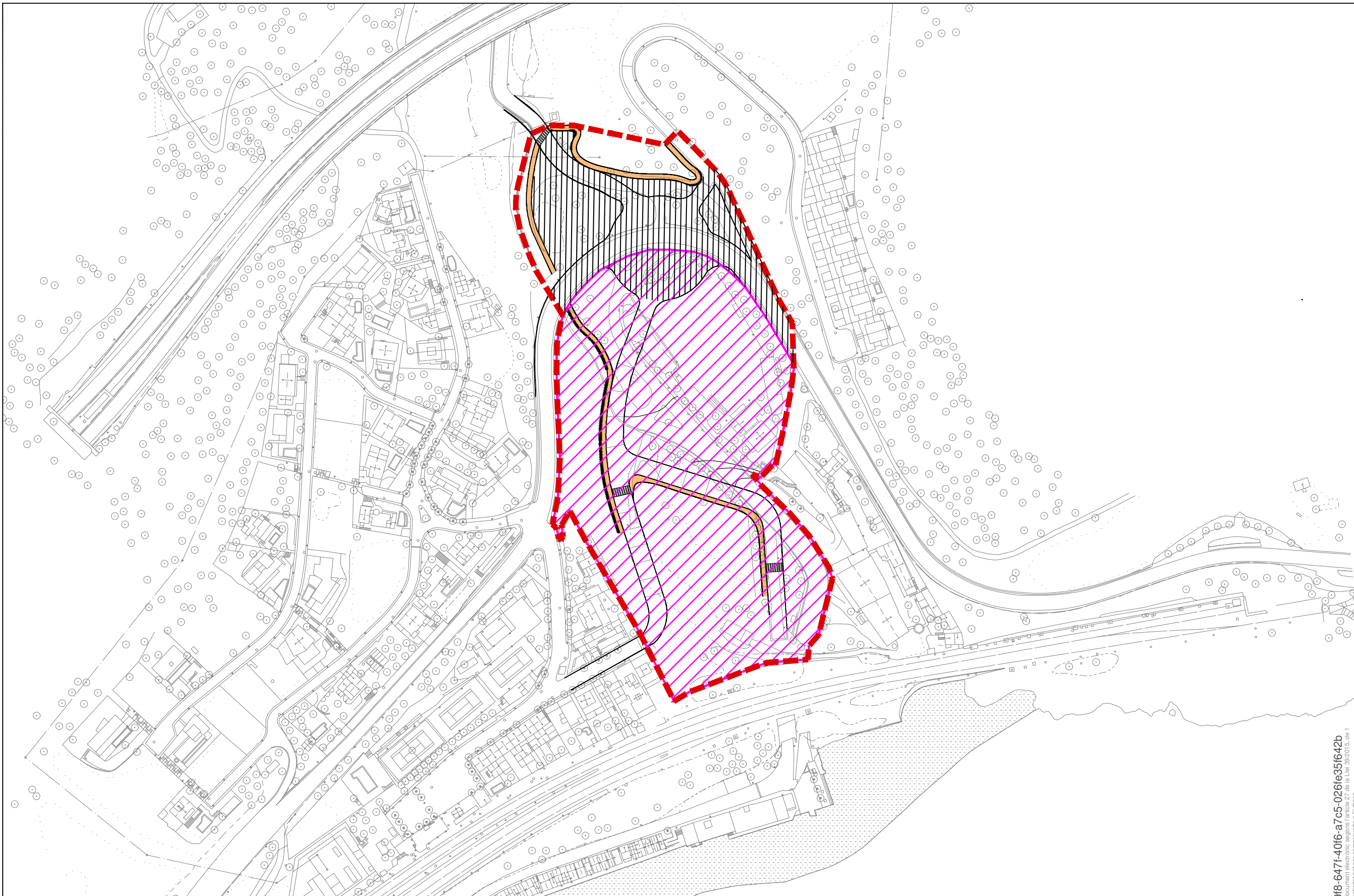
TÍTOL DEL PLÀNOL:
PLANEJAMENT VIGENT

ESCALA:
1/2.000

REDACTORS DEL DOCUMENT
 RICARD A. CASADEMONT ALTIMIRA
 ARQUITECTE Col·legiat n.º: 17.887-1

DATA: **Novembre 2023**
 PLÀNOL N.º: **1.03**

CSV: 4f3349f8-6474-40f6-a7c5-026fe35f642e
 Aquest document és document electrònic, segons l'article 27 de la Llei 39/2015
 d'òptica. La seva autenticitat pot ser verificada a l'adreça:



- - - Àmbit de Modificació
- ▨ Àmbit PMU 7 Accés llevant de Garraf
- ▨ Càrrega del PAU d'infraestructures comunes



TÍTOL DEL PROJECTE:
 AVANÇ DE LA MODIFICACIÓ DE PGO PER A
 L'EXECUCIÓ DE LA NOVA ROTONDA SOBRE LA
 CARRERA C-31 AL NUCLI DE GARRAF

TÍTOL DEL PLÀNOL:
PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

ESCALA:
1/2.000

REDACTORS DEL DOCUMENT
 RICARD A. CASADEMONT ALTIMIRA
 ARQUITECTE Col·legiat núm.: 17.887-1

DATA:
Novembre 2023

PLÀNOL NÚM.:
0.01

CSV: 4f3349f8-647f-40f6-a7c5-026fe35f642b
 Aquest document és document electrònic segons l'article 27 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre. La seva autenticitat pot ser comprovada a l'adreça <http://sede.sitges.cat>

