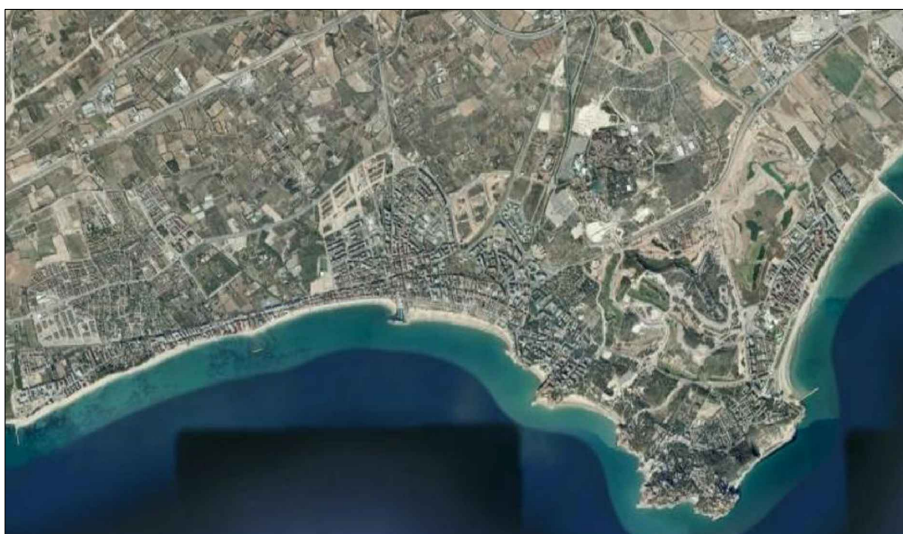


PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL D E L P. O. U. M.

MP - 59

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL P.O.U.M. DEL ÁMBITO DEL FERROCARRIL



AJUNTAMENT DE SALOU



S. T. M. PLANEJAMENT
SERVEI DE PLANEJAMENT
i GESTIÓ ESTRATÈGICA DE LA CIUTAT

NOVIEMBRE - 2021

F:\PLANEJAMENT\MP POUM\MP-59

EXPEDIENT 938/2021

DOCUMENTO COMPRENSIVO

AUTORES : **JORNETLLOPPASTOR**
ARQUITECTES

I.	MEMORIA JUSTIFICATIVA. DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN	¡Error! Marcador no definido.
	1.1. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
	1.2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
II.	CUADROS DE DATOS	33
III.	PLANOS	47
CRÉDITOS		¡Error! Marcador no definido.
	CRÉDITOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

I. MEMORIA JUSTIFICATIVA. DOCUMENTOS DE ORDENACIÓN

1.1. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

El objetivo principal de este documento es establecer las determinaciones urbanísticas necesarias para la ejecución de las actuaciones residenciales, delimitadas en esta modificación puntual del POUM de Salou (en adelante MPOUM), en coherencia con las principales consideraciones que se enumeran a continuación y que deben ser la base para el desarrollo de los mencionados polígonos de actuación:

- Transformar los terrenos que ocupan las actuales vías del tren en un parque lineal, un paseo arbolado, un eje cívico, y crear un nuevo espacio de centralidad significativa para el municipio de Salou, valorando y proponiendo una mejora del entorno de la estación de tren y su adecuada relación con el conjunto urbano.
- Ordenar de forma conjunta mediante dos polígonos de actuación, el PAU 01 Eje cívico y el PAU 02 Brumar-César, para que se ejecute bajo directrices de arquitectura y proyecto urbano de calidad, en coherencia con el territorio y el paisaje en el que están implantados.
- Apostar por una movilidad sostenible, incorporando el trazado del TRAM (aunque este queda fuera del ámbito de la Modificación) y el trazado de la nueva Vía Verde, y a la vez racionalizar la ordenación del sistema viario, para garantizar la accesibilidad a todos los ámbitos, minimizando la superficie de suelo consumido y respetando los principales valores ambientales de esta parte del municipio.
- Integrar y conectar todo el ámbito garantizando las conexiones transversales y de permeabilidad con los barrios circundantes, con una ordenación que garantice el filtro visual y se integre en el entorno.
- Crear nuevos sistemas públicos y optimizar y adecuar la calidad de los sistemas públicos previstos, garantizando su obtención por parte de la Administración.
- Ordenar este espacio de centralidad del municipio con una oferta generosa de viviendas y actividad económica, enfrentándose y dando fachada al nuevo eje cívico, que debe pasar de ser un espacio en el que se sitúan las traseras de los edificios a tener un carácter de paseo urbano, de mayor calidad, con una correcta y adecuada urbanización, como corresponde a un verdadero calle principal del municipio.
- Ajustar las edificabilidades y las densidades de ambos polígonos de actuación, de forma que se mejore el balance de sostenibilidad social de la actuación, incrementando la vivienda protegida del municipio.

1.2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Las determinaciones de esta Modificación puntual del POUM de Salou en el ámbito del ferrocarril se concretan en las Normas urbanísticas y en los Planos de ordenación, y su contenido corresponde a la modificación de la clasificación de los suelos incluidos dentro de su ámbito y a la delimitación de los dos polígonos de actuación urbanística para su gestión y ejecución, que aseguren el cumplimiento de los objetivos planteados.

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito de esta Modificación puntual del POUM de Salou se sitúa en una posición central dentro de la trama urbana del municipio, tal y como figura en los planos que integran este documento.

En esta posición, el ámbito de geometría alargada limita al sur con el término municipal de Cambrils, al norte con la autovía C-14, al este con el tejido urbano del frente marítimo de la población de Salou, y al oeste con los tejidos urbanos resultantes de los crecimientos de las últimas décadas.

El ámbito de la Modificación se compone de tres parcelas de suelo, resultado de excluir del ámbito los futuros suelos para el nuevo tranvía. Estas parcelas suman un total de 49.458 m², clasificados principalmente en el planeamiento vigente como suelo urbano no consolidado.



CRITERIOS PROYECTUALES

Los criterios en los que se basa la presente propuesta tienen el objetivo genérico de conseguir un espacio de alta calidad urbana, que incorpore los principios del desarrollo urbanístico sostenible y establezca las líneas de ordenación que garanticen una correcta integración de los valores de centralidad, identidad y economía de este espacio. Los criterios en los que se fundamenta esta modificación puntual se pueden resumir en los siguientes cinco:

- **Centralidad urbana:** La posición geográfica de los terrenos en el entorno del ferrocarril en el interior de la ciudad de Salou garantiza esta primera condición que se convierte en criterio, siendo los espacios centrales aquellos que mejor deben aprovechar la oportunidad y el privilegio de su posición para poder iniciar su transformación. La opción sobre los

entornos de la estación debe, a su vez, fortalecer el centro de la ciudad de Salou, ya que añadir más calidad al espacio circundante hace que un nuevo centro refuerce aún más el existente, similar a lo que ocurre con los ensanches alrededor de los centros históricos, que lejos de desplazar el valor de centralidad, han reforzado el papel de estos espacios que concentran la mayor historia de la ciudad.

- **Compacidad espacial:** La compacidad es un principio complejo del asentamiento urbano y conlleva intensidad urbana en el tejido y continuidad en el espacio público. En la compacidad se favorece la ocupación predominante de los frentes de calle en lugar de la densidad en altura. Con la compacidad y la centralidad de los espacios, cobra fuerza el concepto de intensidad y densidad, entendida en un doble sentido tanto cuantitativo como cualitativo. La compacidad también conlleva la necesidad de establecer mecanismos que garanticen la calidad y el confort en los nuevos edificios y espacios, de modo que las nuevas arquitecturas en los alrededores de la estación deben apostar claramente por la calidad de la arquitectura y sus espacios.
- **Integración patrimonial:** La presencia de algunos elementos del patrimonio cercanos al ámbito de la modificación le otorgan una identidad singular en la ciudad de Salou que el proyecto deberá contemplar. No se trata de grandes conjuntos ni de piezas muy singulares y únicas, pero sí contiene el valor diferencial de la referencia de un pasado histórico relativamente reciente que debe ser atendido como un valor del mismo lugar donde se proyecta.
- **Diversidad funcional:** La diversidad es un indicador de calidad en cualquier ecosistema, y la diversidad en el mundo natural ocurre cuando existen muchas especies y muchos elementos de cada especie. Este principio básico, llevado al nuevo urbanismo, implica el establecimiento de condiciones que favorezcan una cantidad significativa de usos y tipologías en el espacio de la calle comercio, con diversidad tipológica desde la vivienda libre hasta la vivienda protegida en sus diferentes modalidades, y en la presencia de actividades no residenciales, ya sea en la calle o en altura, que incorporarán nuevas actividades económicas en este espacio. La diversidad también implica la implantación de funciones públicas que abarcan desde los equipamientos de proximidad hasta los equipamientos de referencia, es decir, desde los equipamientos vecinales hasta los equipamientos metropolitanos.
- **Gestión posible:** El principio de la gestión posible implica un conocimiento profundo de la realidad que se pretende transformar, de la estrategia que se quiere aplicar y de los instrumentos urbanísticos que se implementarán, de modo que se den las condiciones suficientes para garantizar el logro de los objetivos perseguidos. La viabilidad económica de cualquier actuación urbanística depende del equilibrio de beneficios y cargas que de ella se deriven, y en este equilibrio es necesario introducir un componente básico relacionado con el fraccionamiento posible de la actuación general, de tal manera que no se puede pensar que una transformación compleja se llevará a cabo con una misma velocidad. Con la gestión posible, entra en juego la idea del fraccionamiento de la intervención, y con el fraccionamiento la oportunidad y la homogeneidad de los afectados, de forma que la gestión logre niveles de máxima eficacia, aplicando dos criterios básicos: el criterio de menor cantidad y el criterio de mayor homogeneidad, de manera que son más gestionables aquellas actuaciones con menos número de agentes implicados y las que incluyan situaciones más homogéneas dentro de sí.

Relacionado directamente con los criterios anteriores, la presente modificación del planeamiento municipal se fundamenta en cinco principios básicos:

- **El principio de centralidad urbana** tiene por objetivo otorgar significado y referencia al conjunto de Salou. Los espacios centrales en las ciudades concentran adjetivos que hablan de identidad, cultura, significación... espacios de relación e intercambio. En este sentido, entendemos también que el ámbito de las antiguas vías del ferrocarril es, ahora, un territorio de oportunidad. Tanto por su tamaño como por su posición estratégica dentro del conjunto del tejido urbano de la ciudad, ofrece la posibilidad de dar respuesta a la intensidad de los cambios y problemáticas que afectan a la ciudad contemporánea. La condición de centralidad urbana confiere al espacio la pertenencia a un territorio más amplio y general del conjunto de la ciudad, donde hay cobertura de servicios y dotaciones que serían forzosamente necesarias en un espacio autónomo y segregado de la ciudad, de modo que la aportación de esta modificación, en términos de construcción de espacio público, se suma a los existentes en el entorno, configurando una nueva realidad urbana más compleja, de mayor calidad y mayor confort.
- **El principio de compacidad urbana** tiene como objetivo garantizar un espacio socialmente cohesionado, físicamente bien relacionado e urbanísticamente integrado al conjunto de la ciudad de Salou. La actuación que se extiende en los alrededores de la estación ferroviaria debe suponer la oportunidad de completar el proceso de reconversión y transformación de todo este espacio ferroviario para conferir nuevas condiciones de hábitat residencial y actividad económica. La compacidad urbana tiene como objetivo garantizar la continuidad del espacio calle, extendiendo y acompañando el paseo y el recorrido peatonal sobre los tres elementos preeminentes del lugar: el nuevo eje cívico, la nueva plaza de la estación y los pequeños parques y placitas adyacentes.
- **El principio de integración patrimonial** es una apuesta clara por la identidad de este espacio y del conjunto de la ciudad de Salou. Aunque no existe ningún elemento del patrimonio dentro del ámbito delimitado, la presencia de algunos elementos dentro o en su entorno, como la Torre Vella o la Iglesia Santa Maria del Mar, situadas muy cerca de este ámbito, recuerdan la pertenencia a un espacio con tradición en la ciudad, por lo que es necesario integrar correctamente estos elementos y construcciones del pasado en el proceso de transformación urbanística que se plantea, incorporando la nueva arquitectura moderna derivada de la transformación.
- **El principio de diversidad funcional** debe otorgar al nuevo emplazamiento las condiciones que garanticen la relación e intercambio entre sus residentes y entre estos y el resto del municipio. La diversidad funcional que incorpora la mezcla tipológica en la vivienda y la escala en los equipamientos debe garantizar la plena integración de los nuevos residentes y las funciones diversificadas de atención social, cultural, educativa, etc., a la vez que debe favorecer la implantación de otras actividades que hacen ciudad e incorporan puestos de trabajo al tejido residencial. El comercio y el sector terciario, en sus diferentes formas, deben estar presentes en la nueva ordenación de esta modificación puntual. En este caso, la mayor diversidad busca la mayor calidad y la mezcla de usos y funciones, evitando el monocultivo residencial.
- **El principio de la gestión posible** tiene como objetivo garantizar la consecución de los objetivos perseguidos, y en esta garantía se deben buscar los instrumentos más idóneos que permitan una transformación secuencial de los suelos incluidos en esta modificación puntual, atendiendo a la diversidad de funciones, propiedades, propietarios y procesos presentes. En el conjunto de la transformación, existe también un determinado modelo respecto a la estrategia de la construcción del proceso de formación de la urbe cívica. La construcción secuencial, histórica o de los nuevos modelos de transformación procesal, con un mayor grado de autonomía en la individualidad de la actividad, está mucho más cerca del proceso del tiempo de la ciudad histórica, con la variedad de operadores y promociones, y con un tiempo que no tiene una localización geográfica determinada, sino que actúa en

función de las necesidades y oportunidades, sin que esto implique renunciar al control y determinación de los objetivos del bien común, con el establecimiento de las acciones necesarias de estímulo e iniciativa pública allí donde la iniciativa privada tenga más difícil el acceso, ya sea por viabilidad económica, por la producción inmobiliaria o por el fraccionamiento de la propiedad del suelo.

CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

Las necesidades derivadas de la transformación del ámbito de los alrededores del ferrocarril avalan la Modificación puntual del Plan de Ordenación Urbanística Municipal de Salou como una propuesta racional y lógica de utilización del suelo.

Las soluciones propuestas en este documento se relacionan a continuación, agrupadas en tres grandes conjuntos de decisiones: 1) la ordenación urbanística, 2) los instrumentos de gestión y 3) el principio de adaptabilidad en la ordenación y las nuevas arquitecturas de la ordenación.



1. La ordenación urbanística

La ordenación urbanística de este documento de planeamiento establece un modelo de propuesta que modifica las determinaciones del POUM. La nueva regulación de los terrenos incluidos dentro del ámbito de esta modificación se adecuará en función de tres niveles que a continuación se detallan y que se ilustran gráficamente en los planos de propuesta. La solución se centra principalmente en tres cuestiones básicas: en primer lugar, la configuración de un nuevo espacio central marcado por la presencia de un eje cívico, un nuevo parque lineal; en segundo lugar, la distribución de la movilidad con un claro enfoque en la pacificación y la movilidad saludable; y en tercer lugar, el desarrollo de opciones sobre el modelo residencial que garantice un alto nivel de calidad en la arquitectura.

La configuración de un nuevo lugar central

La construcción de un nuevo eje cívico como parque lineal debe suponer la oportunidad de redefinir las relaciones de estos espacios con su entorno, primero por la posibilidad de disponer de espacios abiertos y al servicio de todos, donde poder estar, localizar espacios de ocio y recreo, comercios, y un espacio de identidad colectiva para Salou. La nueva plaza de la estación y el eje cívico deben posibilitar nuevas interacciones que conviertan este espacio en un lugar de relación con su entorno,

especialmente con aquellas áreas cercanas hoy separadas por la infraestructura ferroviaria, como son los viviendas situadas a ambos lados del ferrocarril.

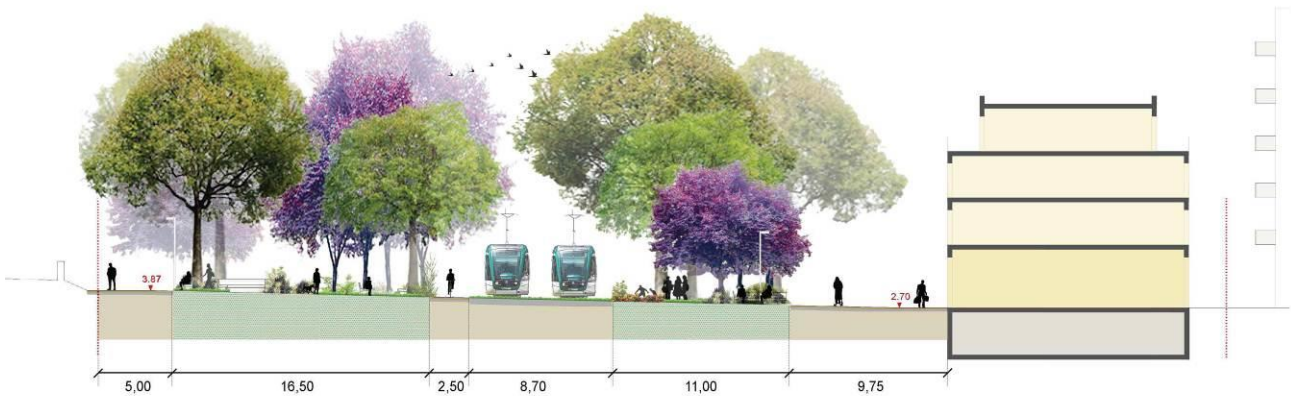
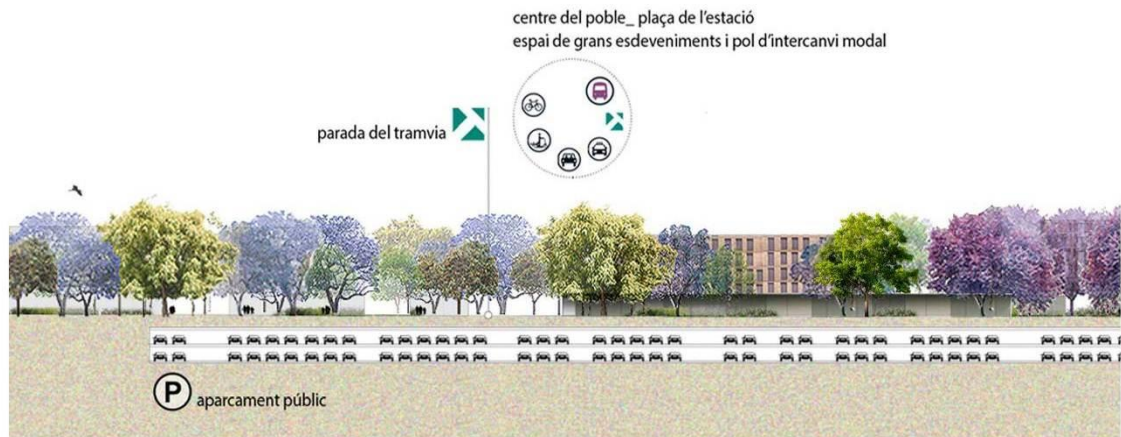
El trazado del Eje Cívico realiza un análisis integral de la población, en el sentido de que se suceden situaciones y estructuras muy diversas. El Eje cruza un territorio con ámbitos diferentes y tejidos poco homogéneos entre sí, pero siempre en una posición central respecto al desarrollo de la estructura urbana de la población. La propuesta de ordenación urbana para el nuevo paseo es diversa en el tratamiento del espacio, pero siempre unitaria y sistémica respecto a las condiciones de continuidad de los itinerarios peatonales y en bicicleta.

Se trata de tener un nuevo paseo de más de dos kilómetros de longitud, el más largo y continuo de Salou, que unirá el corazón de la ciudad y la cruzará de punta a punta. Su carácter será cambiante dependiendo de las características del tejido urbano en el que se inserta. Entre la Torre Vella y la iglesia de Santa María del Mar, donde se encuentra la estación histórica, se propone un espacio-plaza central, con un aparcamiento subterráneo de unos 500 vehículos y nuevos equipamientos al servicio de las funciones centrales. Hacia el oeste, hasta la Plaza de la Provincia, el espacio disponible permite configurar nuevos edificios de viviendas que crearán una fachada urbana que prolongue las funciones comerciales y terciarias del centro. Más hacia el este, tras el mercado, el paseo formará parte de un entorno vegetal ya consolidado.

LA PLAZA DE LA ESTACIÓN

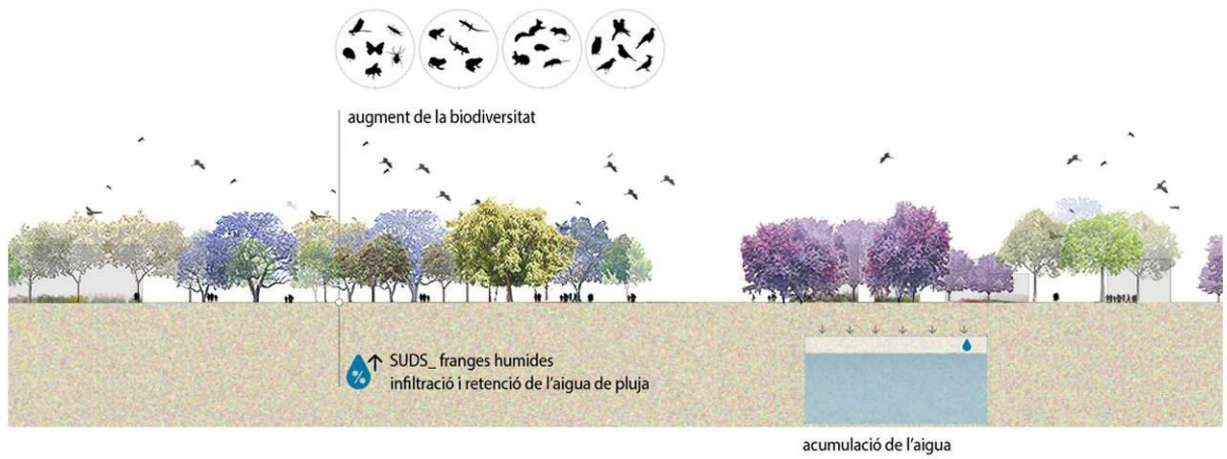
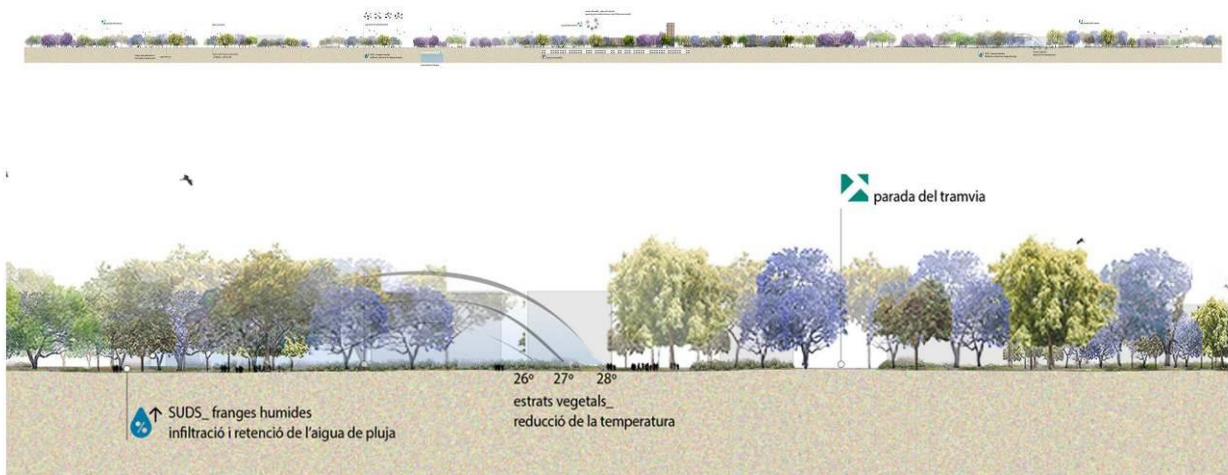
Se refuerza y amplía el núcleo comercial alrededor del callejón Barcelona entre el casco antiguo y el mercado municipal con la perspectiva de la formación de una isla peatonal desde la Plaza Mossèn Muntanyola hasta la Plaza Sant Jordi. Se multiplican las conexiones a pie y los cruces comerciales. Se propone sustituir el efecto tapón de la escuela existente por un nuevo equipamiento que permita una conexión directa entre la Torre Vella y las calles de la iglesia y la biblioteca. El nuevo eje cívico es en este punto una plataforma única que se ensancha formando un espacio-plaza vegetal que da continuidad al eje cívico como parque lineal, a la vez que sirve como lugar de encuentro y reunión. Se prevé aquí la estación o parada central del tranvía o, en su caso, las paradas para los transportes públicos de superficie.





UN NUEVO PASEO CENTRAL

A lo largo de casi todo el ámbito, entre el camino de la Mata y la calle de Berlín, es posible construir un paseo de más de 1.500 metros de longitud y 21,5 metros de ancho mínimo, con un espacio central de 8,7 metros de reserva para el tranvía o transporte colectivo, 2,5 metros para el paso de la vía verde, y el resto para espacio de peatones y áreas vegetadas. Este paseo contará con un aparcamiento subterráneo y lineal con capacidad para más de 500 coches en una sola planta, desde el cual se producirán, eventualmente, los accesos a los aparcamientos subterráneos de los edificios que se formarán en la banda marítima, los cuales serán integrados y respetuosos en altura y distancias respecto a su entorno. De este modo, se facilita una nueva fachada urbana con actividad comercial en la planta baja en la banda marítima, en total continuidad para los peatones.



EL PARQUE DE LA CRUZ

Poco después del Pasaje de Brumar, el Eje Cívico, en dirección Tarragona, inicia un suave arco hacia el interior, apuntando hacia Vila-seca. En este punto se propone un nuevo parque triangular que unirá la parte alta del Eje Cívico con la parte baja. Un nuevo parque que bifurca el Eje Cívico en dos partes hasta llegar a la autovía Reus-Tarragona. La parte alta dará continuidad al transporte colectivo, la vía verde y el paseo peatonal, y se prevé la localización de una nueva parada del transporte colectivo. La parte baja, en cambio, se destinará a movilidad rodada que conecte la calle de Berlín con la autovía Reus-Tarragona.

La desaparición del efecto barrera del ferrocarril permitirá establecer un eje vertical inédito que una la calle Berlín, recta hasta el mar, con la plaza Francesc Macià, la cual actúa como bisagra de acceso al gran complejo cívico y de equipamientos municipales interiores (ayuntamiento, auditorio, centro cívico, escuelas, parques de eventos cívicos...). Este eje deberá ayudar decisivamente a la mejor articulación de las partes de la ciudad pensando en sus habitantes permanentes.

Frente al nuevo parque, se configura una nueva manzana que, respetando las edificaciones del entorno, desarrollará un programa de equipamiento comunitario abierto al espacio público. De este modo, el equipamiento también estará vinculado directamente al parque.



Un nuevo sistema viario que apuesta por la movilidad saludable

La definición de los espacios libres relacionados anteriormente conllevará la ordenación de una nueva estructura de la movilidad que apuesta claramente por la pacificación de todos los espacios destinados al sistema viario, excepto los espacios de comunicación vertical que deben permitir la conexión de ambos lados del nuevo eje cívico.

Esta nueva movilidad saludable, a pie, se complementará con la realización de dos nuevas conexiones: por una parte, se incorpora y se integra en el proyecto el espacio para la nueva vía verde, una nueva conexión con bicicleta que enlazará con los municipios vecinos; y también, se incorpora al proyecto del eje cívico la ejecución de un nuevo espacio para el paso del tranvía, que comunicará igualmente con los municipios cercanos y ayudará a disminuir el volumen de tránsito rodado en la ciudad.

Un modelo residencial con un alto nivel de adaptabilidad y calidad

En la modificación puntual, respecto a las disposiciones propuestas generales sobre la nueva arquitectura, se detallan a continuación los criterios que deben servir para la configuración de las nuevas arquitecturas resultantes de esta modificación puntual. Estos hacen referencia a la calle como principal elemento de urbanidad; el establecimiento de una diversidad tipológica en las nuevas construcciones; el desmembramiento de la promoción y la definición de un principio de flexibilidad en la ordenación.

La ejecución de esta significativa edificabilidad que resultará de la presente modificación puntual, requiere igualmente una normativa flexible, que garantice los elementos invariantes de la ordenación en su fase de planificación y dé cierto grado de libertad a la nueva arquitectura, conscientes de que siempre el buen ejercicio proyectual debe comportar una mejora sustancial de la ordenación final establecida. Así, la normativa que acompaña esta modificación puntual presenta algunas definiciones nuevas y nuevos parámetros para la regulación de esta arquitectura, que incorporen la idea de forma de ciudad que se pretende alcanzar y también la idea de contenido social que esta misma arquitectura debe ejercer. Los criterios básicos que dan pauta para regular la nueva edificación se pueden resumir en cuatro grandes apartados o principios, que se consideran fundamentales para la construcción de esta propuesta:

La fachada continua y diversa como principal elemento de urbanidad

La modificación puntual apuesta clara y decididamente por la “proyección de la calle” y, en especial, por la configuración de planos continuos de fachadas, en sus diferentes formas, como elemento central de la nueva vida colectiva del conjunto de la ordenación. Fachadas de calles donde predomine la continuidad del plano de la fachada y sobre el que principalmente se ubiquen las estancias principales de los hogares, una continuidad que no será homogénea, sino que deberá incorporar elementos de diversidad en el conjunto, en coherencia con el tejido urbano circundante. Debe ser deliberadamente un alzado con vibración en la medida de la fachada, con una parte común en la planta baja y en la parte central del tronco del edificio, pero que incorpore variables en los pisos de terminación de los edificios, con una presencia significativa del espacio abierto de terraza asociada a la vivienda, que pueda disfrutar de la posición privilegiada en la que estarán ubicadas estas viviendas. Y las calles se conformarán con alineaciones que, en este caso, serán obligatorias para definir ya en el acto del planeamiento la forma del nuevo eje cívico al que den frente.



La diversidad tipológica de las nuevas edificaciones

En cuanto a los tipos de edificios que se ubicarán en el ámbito de la modificación puntual, la presente modificación establece una diferenciación tipológica para que coexistan dos tipos edificatorios de naturaleza diversa, lo que permitirá la implantación de modelos diferentes de vivienda en coexistencia con viviendas más tradicionales. La clasificación tipológica se establece según el papel que debe desempeñar la nueva arquitectura en el conjunto ordenado y con la intención de ofrecer orientaciones generales que sirvan de guía para la construcción de los diferentes proyectos arquitectónicos. Se busca crear un espacio diverso y de calidad en la arquitectura, en consonancia con la importancia del lugar significativo de la ciudad.

Los edificios de extensión urbana en barra

Son edificios de alturas acordes con los espacios que definen. Su función es acompañar al callejón y ofrecer una escala más doméstica en la propuesta. Se sitúan mayoritariamente en la fachada marítima del ámbito de la modificación, completando los frentes de edificaciones, en los que la ordenación regula su potencial nueva edificación sobre cada isla. Su altura mayoritaria se sitúa entre la planta baja y cuatro plantas. Los edificios de extensión urbana en barra corresponden a las claves 11ec1, 11ec2, 11ec3 y 11bc4.

El volumen singular

Corresponde a las islas de mayor altura. Su mayor alzada y su identificación en los planos de ordenación sirven para señalar una especial significación del espacio, manteniendo con los edificios situados al otro lado del eje cívico un diálogo formal de arquitecturas de mayor altura que subraya la importancia del lugar central en el que están ubicados. Se identifica en los planos de ordenación con la calificación 11ec4.



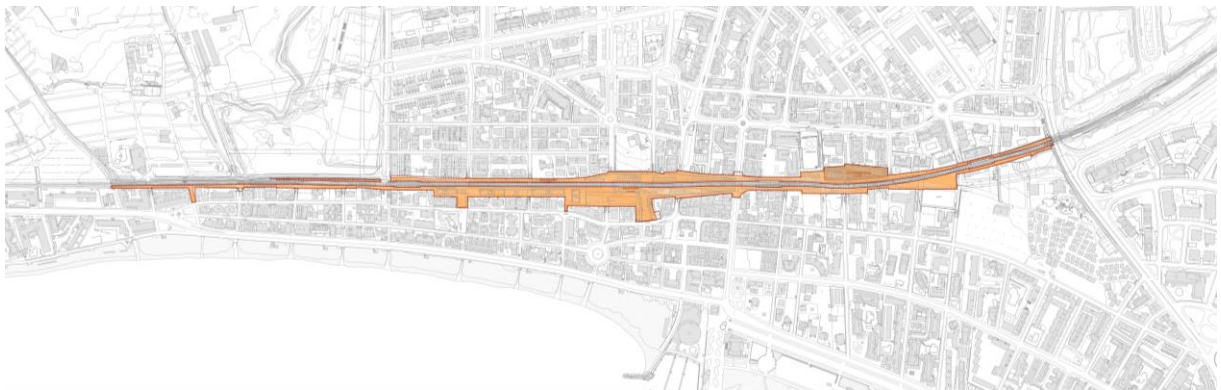
2. Los instrumentos de gestión y ejecución necesarios para la transformación del ámbito

Las propuestas relacionadas en los apartados anteriores se materializarán con el despliegue de esta modificación puntual mediante la delimitación de dos polígonos de actuación, atendiendo a la finalidad de cada uno de ellos y lo que establece el artículo 18 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana. Así, ambos pueden considerarse actuaciones de nueva ordenación de las zonas y los sistemas, lo que conlleva un ligero incremento del techo residencial y la transformación del uso de parte del techo existente.

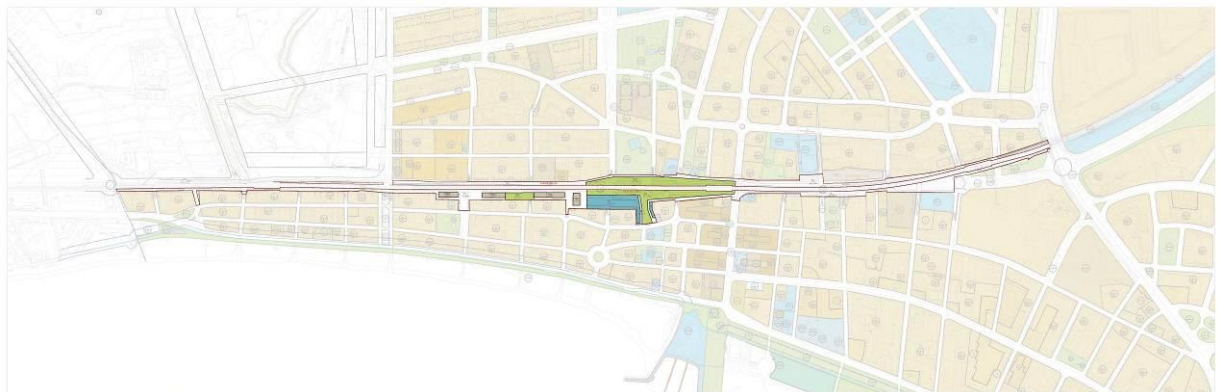
Los dos ámbitos, Polígono de Actuación Urbanística PAU 01 Eix Cívic y Polígono de Actuación Urbanística PAU 02 Brumar-César, se delimitan sobre suelos que tienen la condición de urbanos no consolidados.

En tots dos polígons es proposa una nova ordenació de les zones i els sistemes amb l'objectiu de millorar la configuració de l'espai lliure previst, així com la de l'equipament públic i l'obtenció de major dotació de sistemes i una millor connexió de l'àmbit amb el seu entorn, la qual cosa comporta un increment del sostre i la transformació de l'ús de part del sostre vigent.

L'àmbit, els objectius, les condicions d'ordenació i sistema de gestió de cada Polígon d'Actuació són els que es relacionen a continuació:



• PAU 01 Eix Cívic



Àmbito:

El polígono de actuación PAU 01 se delimita en el plano de cualificación y gestión del suelo de esta modificación puntual del POUM y tiene una superficie de 44.751 m². El suelo computable a efectos de aplicación de los coeficientes de edificabilidad es de 33.324 m², ya que dentro del polígono de actuación hay 11.427 m² que son suelo de dominio público ferroviario o viario que, como tales, no otorgan derecho a aprovechamiento urbanístico; su inclusión en el polígono se realiza únicamente para facilitar la gestión de los terrenos y prever su tratamiento como sistema de comunicaciones públicas, manteniendo su valor diferenciado respecto al resto del ámbito.

Objetivos:

La naturaleza de este Polígono de Actuación Urbanística es la de una actuación de urbanización y su objetivo es reordenar esta parcela de suelo, con el fin de lograr un nuevo Eix Cívic para la ciudad de Salou. Esta reordenación se determina a partir de un conjunto de acciones que deben facilitar su encaje con la nueva ordenación de este espacio central de Salou:

- Mejorar la integración del ámbito en el tejido urbano del entorno, creando una área de centralidad significativa para el municipio de Salou, valorando y proponiendo una mejora de este espacio central del municipio.
- Crear nuevos sistemas públicos y optimizar y adecuar la calidad de los sistemas públicos previstos, garantizando su obtención por parte de la Administración.
- Transformar la condición de ruptura y separación en una sutura e integración urbana de los tejidos residenciales que históricamente estaban separados por la infraestructura ferroviaria, pero que ahora, una vez liberado el suelo por el trazado del ferrocarril, se debe aprovechar para conseguir un espacio de alta calidad urbana.
- Ordenar la configuración del aprovechamiento de manera que se garantice una buena calidad del conjunto edificado y, en particular, de las viviendas.
- Finalmente, la ordenación resultante de esta modificación puntual debe garantizar la posible implementación de una nueva infraestructura ferroviaria, esta vez con la modalidad de tranvía, que continúe garantizando la interconexión entre los diferentes asentamientos de esta parte del territorio catalán.

Condiciones de ordenación, edificación y uso:

La ordenación se ajustará a lo establecido en los planos de ordenación de esta modificación puntual del POUM de Salou: se sustituirán las edificaciones existentes y las nuevas edificaciones se ejecutarán dentro de los límites máximos establecidos por las normas urbanísticas de esta modificación puntual.

Los suelos que se califican como zona se ajustarán a las condiciones reguladas para las siguientes zonas:

Zona de bloques aislados. Nueva edificación código 11ec

Dentro de esta zona y atendiendo a la ordenación establecida para cada unidad de zona de la modificación puntual y según los diferentes tipos de suelos o usos asignados por este planeamiento, se identifican las siguientes subzonas:

Subzona 11ec1: Destinada a vivienda protegida

Subzona 11ec2: Destinada a vivienda protegida

Subzona 11ec3: Destinada a vivienda protegida

Subzona 11ec4: Destinada a vivienda protegida

Superficie total del polígono	44.751 m ²	
SUELO PÚBLICO TOTAL:	42.881 m ²	95,82%
Sistema de espacios libres. Zonas verdes. Código ZV	9.976 m ²	22,29%
Sistema de equipamientos comunitarios. Código 9	3.498 m ²	7,982%
Sistema de comunicaciones. Viario. Código V	29.407 m ²	65,71%
SUELO PRIVADO TOTAL:	1.870 m ²	4,18%
Zona de bloques aislados. Espacio central. Código 11ec	1.870 m ²	4,18%

Datos de edificabilidad y viviendas

Edificabilidad máxima	15.478 m ² st	
Edificabilidad no residencial	1.870 m ² st	
Edificabilidad residencial	13.608 m ² st	
Edificabilidad de Vivienda de Protección Oficial (VPO) régimen genérico	13.608 m ² st	100%
Edificabilidad de vivienda libre	0 m ² st	0%
Número total de viviendas:	124 Ut	
Número de viviendas de VPO régimen genérico	124 Ut	
Número de viviendas libres	0 Ut	

El planeamiento vigente delimitaba el PAU 01 Eix Cívic como un Plan de Mejora Urbana (PMU), donde no se cuantificaban los sistemas ni las zonas, dejándose abierto a las necesidades futuras de la ciudad. Por lo tanto, no es posible realizar una comparación del incremento de aprovechamiento o de sistemas entre el nuevo Plan de Actuación (PA) y el PMU del POUM vigente.

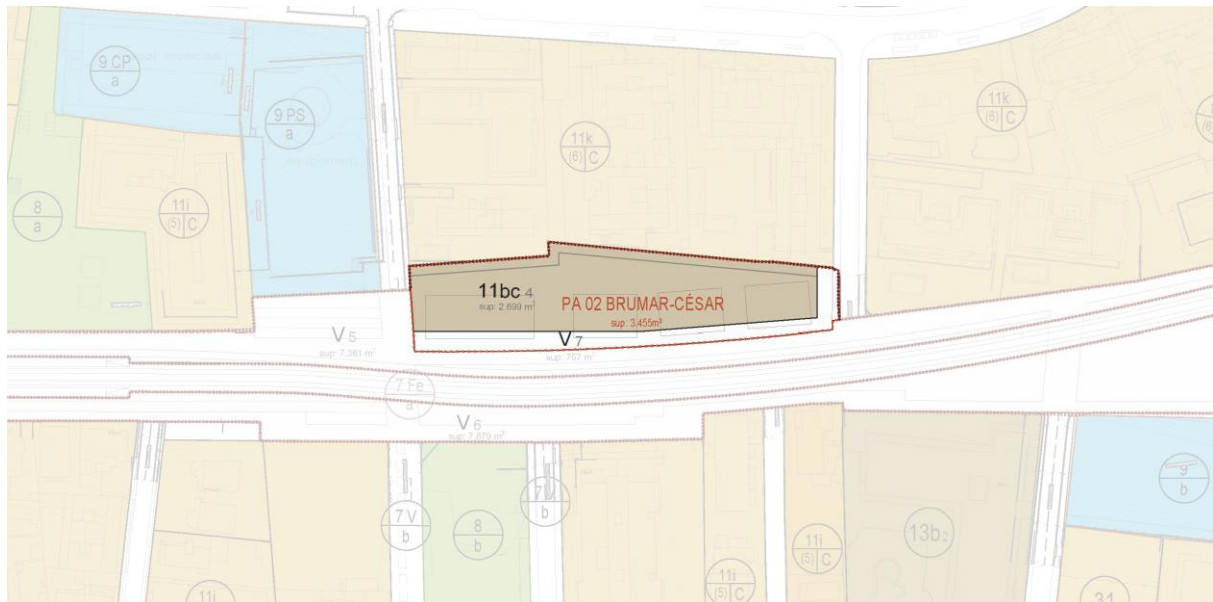
Condiciones de gestión y ejecución:

El Polígono de Actuación Urbanística se ejecutará por el sistema de expropiación.

Los plazos serán los que se determinen en el plan de etapas.

El proyecto de urbanización deberá tener en cuenta las determinaciones del proyecto que se redacte para todo el ámbito de la modificación.

- PAU 02 Brumar- Cesar



Ámbito:

El polígono de actuación PAU 02 está delimitado en el plano de calificación y gestión del suelo de esta modificación puntual del POUM de Salou y tiene una superficie de 3.455 m². El suelo computable para efectos de aplicación de los coeficientes de edificabilidad es de 3.426 m², ya que dentro del polígono de actuación hay 29 m² que son suelo de dominio público ferroviario que, como tal, no otorgan derecho a aprovechamiento urbanístico. Su inclusión en el polígono es únicamente a efectos de facilitar la gestión del conjunto de los terrenos y prever su tratamiento como sistema de comunicaciones públicas, manteniendo su valor diferenciado del resto del ámbito.

Objetivos:

La naturaleza de este Polígono de Actuación Urbanística es la de una actuación de urbanización, y su objetivo es reordenar esta pieza de suelo, con la finalidad de conseguir un nuevo Eix Cívic para la ciudad de Salou. Esta reordenación se determina a partir de un conjunto de acciones que deben facilitar su encaje con la nueva ordenación de este espacio central de Salou:

Mejorar la integración del ámbito en el tejido urbano del entorno, creando una área de centralidad significativa para el municipio de Salou, valorando y proponiendo una mejora de este espacio central del municipio.

Optimizar y adecuar la calidad de los sistemas públicos previstos y garantizar su obtención por parte de la Administración.

Ordenar la configuración del aprovechamiento de manera que se garantice una buena calidad del conjunto edificado y particularmente de los viviendas.

Finalmente, la ordenación resultante de esta modificación puntual debe garantizar la posible implementación de una nueva infraestructura ferroviaria, esta vez en modalidad de tranvía, que continúe garantizando la interconexión entre los diferentes asentamientos de esta parte del territorio catalán.

Condiciones de ordenación, edificación y uso:

La ordenación se ajustará a lo que se establece en los planos de ordenación de la presente modificación puntual del POUM de Salou: se sustituirán las edificaciones existentes y las nuevas edificaciones se ejecutarán dentro de los límites máximos establecidos por las normas urbanísticas de esta modificación puntual. Los suelos que se cualifiquen como zona se ajustarán a las condiciones que se regulan por las siguientes zonas:

Zona de bloques aislados. Nueva edificación código 11bc

Dentro de esta zona, y atendiendo a la ordenación establecida por cada unidad de zona de la modificación puntual y según los diferentes tipos de suelos o usos asignados en este planeamiento, se identifican las siguientes subzonas:

Subzona 11bc6: Destinada a vivienda libre y protegida.

Superficie total del polígono	3.455	m²	
SUELO PÚBLICO TOTAL:	756	m²	21,88%
Sistema de espacios libres. Zonas verdes. Código ZV	0	m²	0%
Sistema de equipamientos comunitarios. Código 9	756	m²	21,91%
Sistema de comunicaciones. Viario. Código V	2.699	m²	78,12%
SUELO PRIVADO TOTAL:	2.699	m²	78,12%
Zona de bloques aislados. Espacio central. Código 11ec			
Datos de edificabilidad y viviendas			
Edificabilidad máxima	6.404	m² st	
Edificabilidad no residencial	1.912	m² st	
Edificabilidad residencial	4.492	m² st	
Edificabilidad de Vivienda de Protección Oficial (VPO) régimen genérico	1.797	m² st	40%
Edificabilidad de vivienda libre	2.695	m² st	60%
Número total de viviendas:	44	Ut	
Número de viviendas de VPO régimen genérico	17	Ut	
Número de viviendas libres	27	Ut	

El porcentaje de cesión a la Administración actuante será del 10% del aprovechamiento que señala el POUM, más el correspondiente al 15% del incremento del aprovechamiento urbanístico que resulta de esta modificación puntual respecto al aprovechamiento urbanístico anterior.

Condiciones de gestión y ejecución: El Polígono de Actuación Urbanística se ejecutará mediante el sistema de reparcelación en la modalidad de compensación básica.

El porcentaje de cesión de aprovechamiento a la Administración actuante será del 10% del aprovechamiento que señala el POUM, más el 15% del incremento del aprovechamiento urbanístico que resulta de esta modificación puntual respecto al anterior aprovechamiento urbanístico, que es, en términos de edificabilidad:

757 m² de techo residencial.

1.165 m² de techo para actividad económica.

Estos valores se justifican en los puntos "Reservas para sistemas urbanísticos y justificación del cumplimiento del artículo 98 TRLU" y "Deber de cesión de aprovechamiento" del apartado 2.8 "Justificación de otros requerimientos" de la memoria justificativa de esta modificación.

La cesión de espacios libres en cumplimiento de los estándares por el incremento de techo que se propone es de 0 m² de suelo. Este valor se justifica en el punto "Reservas para sistemas urbanísticos y justificación del cumplimiento del artículo 98 TRLU" del apartado 2.8 "Justificación de otros requerimientos" de la memoria justificativa de la presente modificación.

Tanto el deber de cesión de aprovechamiento como el incremento de estándares de espacios libres, de acuerdo con la disposición adicional segunda del TRLU, podrán ser sustituidos por su valor económico en el trámite de la licencia de edificación.

3. La regulación de las calificaciones del suelo y el principio de adaptabilidad en la ordenación

La presente Modificación puntual del Plan de Ordenación Urbanística de Salou califica el suelo en sistemas y zonas utilizando o concretando las previstas por el Plan de Ordenación Urbanística de Salou y que se relacionan más extensamente en apartados posteriores de esta misma memoria. No obstante, es necesario mencionar dos singularidades que presentan las calificaciones. En primer lugar, la permisibilidad de prever en el subsuelo del eje cívico el sistema de aparcamiento compatible con la funcionalidad del sistema afectado sin delimitar una calificación precisa; y en segundo lugar, la regulación adaptativa en cuanto a las condiciones de ordenación de las zonas. En cuanto al aparcamiento en subsuelo, el artículo 35 del TRLU 1/2010 establece lo siguiente:

Compatibilidad entre sistemas urbanísticos públicos y calificaciones de aprovechamiento privado

2. El planeamiento urbanístico puede prever que el subsuelo de los sistemas urbanísticos de titularidad pública se destine a usos diferentes de los atribuidos al suelo, siempre que sean compatibles con la funcionalidad del sistema. Esta compatibilidad de usos diferentes solo puede conllevar una calificación urbanística de aprovechamiento privado en subsuelo si el planeamiento urbanístico ordena nuevos sistemas urbanísticos, no previstos en el planeamiento urbanístico anterior, que no son exigibles en cumplimiento de los estándares mínimos establecidos por la legislación urbanística o por el planeamiento urbanístico

general. En el caso del sistema viario, la calificación urbanística de aprovechamiento privado del subsuelo solo se puede admitir si dicho sistema no forma parte de la red que estructura el tejido urbano o la trama urbana.

De acuerdo con lo anterior, en la presente modificación puntual se establece que en determinadas partes del sistema viario, sistema de espacios libres o sistema de comunicaciones públicas, se pueda destinar el subsuelo a aparcamiento tanto de carácter público como mediante concesión administrativa, el cual podrá ser objeto de finca/s independiente/s mediante previsión en la fase de ejecución de la MPOUM.

La determinación propuesta en la ordenación de esta modificación puntual se basa fundamentalmente en dos razones:

1. La primera corresponde a los nuevos sistemas urbanísticos, no previstos en el planeamiento urbanístico anterior, que no son exigibles en cumplimiento de los estándares mínimos establecidos por la legislación urbanística o por el planeamiento urbanístico general, como es el sistema de comunicaciones públicas.
2. En el segundo caso, el aprovechamiento potencial del subsuelo del espacio viario, verde o de comunicaciones públicas debe facilitar la funcionalidad del aparcamiento que debe servir a las edificaciones, ya que permitirá resolver el aparcamiento en una gran parcela de suelo, liberando así la mayor parte de los terrenos para destinarlos principalmente a la movilidad peatonal y en bicicleta.

Además, la proximidad del mar supone que el nivel freático esté a un nivel elevado, lo cual dificulta la construcción de sótanos.

Por otro lado, el mismo citado artículo 35, en su apartado 3, establece lo siguiente:

3. El planeamiento urbanístico puede calificar como sistema de titularidad pública parte de las edificaciones existentes, de las edificaciones de nueva construcción o del suelo o del subsuelo de los inmuebles, por razón de la necesidad de implantación de equipamientos comunitarios, así como para facilitar el acceso de los peatones a los sistemas viario y de espacios libres. La obtención de estos sistemas se puede llevar a cabo por expropiación si el inmueble afectado no forma parte de un polígono de actuación urbanística que prevea la cesión gratuita del sistema.

Esta determinación se basa en la voluntad de consolidar un equipamiento público en la planta baja de las edificaciones identificadas con el código 91 que puedan ofrecer las funciones públicas necesarias en el ámbito y cubrir en parte el destino de los suelos de equipamiento a espacios libres del lugar. Por otro lado, esta determinación se ve respaldada por el sistema de gestión de expropiación, en el cual el propietario será el propio Ayuntamiento de Salou.

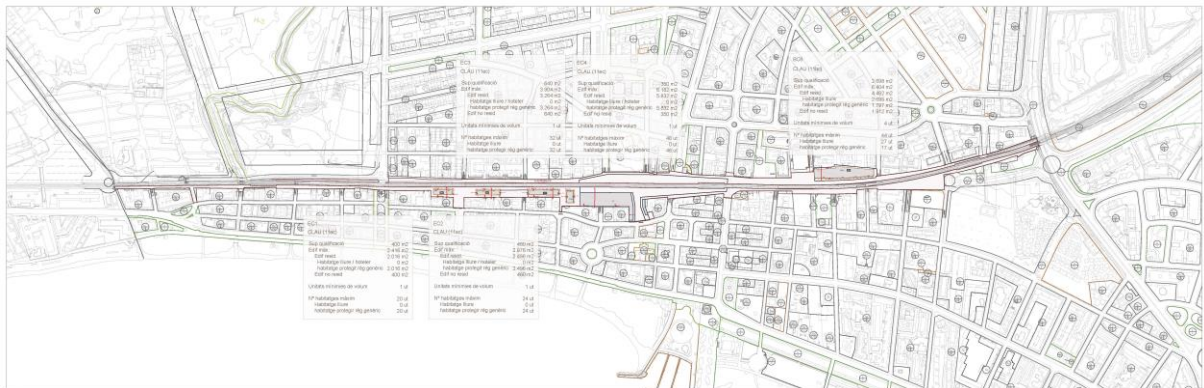
Esta reserva, además de tener una superficie superior a la pieza existente, tiene una mejor posición dentro del municipio, una posición central entre la Torre Vella y la iglesia Santa María del Mar, y una configuración mucho más adaptable (en una sola planta que facilita su utilización).

En cuanto al grado de adaptabilidad de la ordenación, la presente modificación puntual ordena el

suelo en base al sistema de ordenación volumétrica de configuración flexible, conscientes de que entre el proyecto de la ordenación urbanística y el proyecto de la arquitectura siempre es necesario establecer un grado suficiente de adaptabilidad para que el proyecto pueda perfeccionar y precisar la ordenación establecida por el planeamiento. Para profundizar en esta flexibilidad de ordenación de la edificación, pero fijando aquellas condiciones que se consideran imprescindibles para conseguir la imagen urbana deseada, esta modificación puntual determina la posición de las edificaciones definiendo algunos parámetros específicos que complementan los ya establecidos en el POUM.

En cuanto a la ordenación de la edificación, se definen los siguientes conceptos:

- a) Unidad de zona (UZ): Corresponde a la superficie comprendida dentro de cada una de las islas delimitadas en la presente Modificación Puntual del POUM, sobre la que se pueden situar los aprovechamientos o derechos resultantes de las unidades de gestión delimitadas.
- b) Edificabilidad máxima (EM): Corresponde al techo permitido para cada unidad de zona, diferenciando el techo destinado a usos residenciales (especificando si se trata de techo destinado a viviendas protegidas o libres) y el techo destinado a usos no residenciales.
- c) Número máximo de viviendas (NMH): Corresponde a las unidades de viviendas que se establecen para cada unidad de zona, diferenciando las de viviendas libres, de las protegidas, ya sean en régimen concertado, régimen protegido genérico o protegido específico.



- d) Perímetro regulador de planta (PRP): Corresponde a la línea envolvente en planta, que se define gráficamente por cada unidad de zona o isla, donde se puede situar la edificación. El perímetro regulador equivale a la ocupación máxima en cada unidad de zona.

El perímetro regulador de la planta baja y de las plantas piso se establece en los planos de ordenación de esta modificación. En el caso de la planta baja, corresponde al 100% de la calificación del suelo. El perímetro regulador de las plantas piso incluye el vuelo potencial que la MPOUM admite en las diferentes unidades de zona delimitadas en la presente MPOUM.

El perímetro regulador de la planta sótano, baja y de las plantas piso siempre se refiere a la unidad de zona.

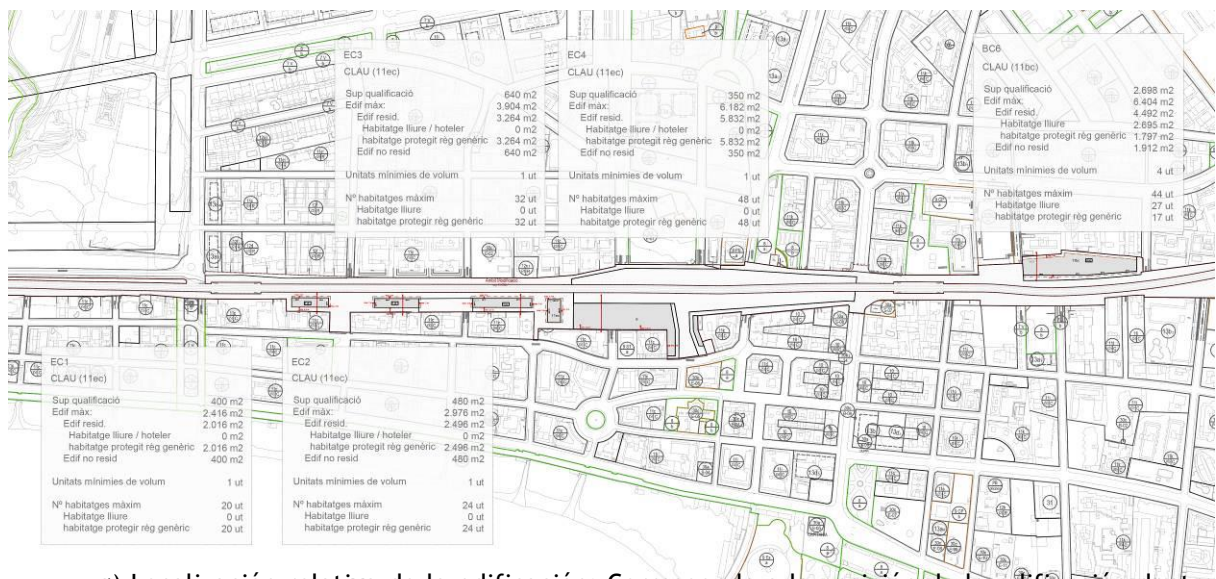
El perímetro regulador señalado por las plantas piso en los planos de ordenación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 58.3 del TRLU sobre la posibilidad de establecer alternativas de ordenación, podrá ajustarse con la licencia de edificación siempre que se respete lo siguiente:

- Se mantendrán las alineaciones señaladas en los planos de ordenación.
- Se respetarán las edificabilidades que finalmente se asignen por cada unidad de zona en el proyecto de reparcelación.
- Se respetarán las alturas máximas señaladas en el plano de ordenación en los frentes de las diferentes calles.

La ocupación en planta sótano podrá ser del 100% de la unidad de zona delimitada en la presente modificación puntual del POUM.

Conscientes de que la planta sótano en las claves 11ec1, 11ec2 y 113c3 tiene poca dimensión para poder construir un aparcamiento funcional, el Ayuntamiento permitirá, en forma de concesión, disponer de un perímetro más amplio para la construcción de los nuevos aparcamientos.

e) Número mínimo de unidades de volumen en una unidad de zona. Para cada unidad de zona se establece un número mínimo de unidades de volumen con la finalidad de garantizar una diversidad de volumetrías y evitar una cierta uniformidad formal de todo el conjunto que no es propia de los centros históricos, que mantienen una unidad en el conjunto, pero una diversidad en cada una de sus partes. Las unidades de volumen mínimas se establecen en los planos de ordenación y en las NNUU de esta MPOUM. La separación mínima entre cada unidad de volumen, incluidos los voladizos, será de 8 metros.



g) Localización relativa de la edificación: Corresponde a la posición de la edificación dentro de la unidad de zona y se regula a través de la alineación de la calle o sistema de espacios libres o de la parcela. Esta alineación se establece en los planos de ordenación y será obligatoria para las edificaciones. Esta determinación implica que la edificación debe

situarse sobre la línea señalada en los planos de ordenación, aunque no la ocupe en su totalidad.

h) Espacio libre de parcela: Corresponde al espacio de parcela que esta modificación del POUM establece que no puede ser ocupado por la planta baja o por las plantas piso, según se señala en los planos de ordenación.

También tendrá la consideración de espacio libre de parcela, aquel espacio no ocupado, en planta baja o en plantas piso, por la concreción de la ordenación volumétrica que se proyecte.

El espacio libre de parcela en planta baja podrá utilizarse con los siguientes fines:

Para la ubicación de los accesos generales del edificio, ya sean de peatones al vestíbulo general, o de vehículos al aparcamiento comunitario, excepto en las islas que tengan acceso directo desde el aparcamiento soterrado.

Como un espacio comunitario al servicio de la comunidad de propietarios o un espacio privativo al servicio, en el caso de que se adjudique individualmente a alguna propiedad privada, como por ejemplo en actividades de la planta baja o aquellas que no sean de carácter mancomunado al servicio de la comunidad de propietarios.

El espacio libre de parcela podrá ser ocupado por la planta sótano, respetando en todo caso el límite de edificación respecto a la línea ferroviaria.

El espacio libre de parcela que no tenga cerca y/o esté abierto al viario o espacios libres, tendrá un tratamiento y acabados en coherencia con el mismo espacio público al que complementa.

i) Las cercas del espacio libre de parcela, en caso de ser admitidas, se ajustarán a lo siguiente:

Se podrán admitir cercas de altura máxima de 2,00 m como máximo (macizas o caladas).

No se admiten cercas ni divisorias que compartimenten el espacio libre de los edificios.

Se admiten cercas situadas en los extremos de los espacios libres interiores y entre los edificios limitando el espacio libre comunitario.

j) Perfil regulador (PFR): Corresponde a la línea envolvente de las plantas piso definida en el alzado o en las secciones, a las que deberá ajustarse el proyecto arquitectónico. El perfil regulador se define para cada uno de los frentes edificatorios, a partir de la aplicación de la altura reguladora máxima de un frente determinado en su punto de aplicación.

El perfil regulador diferencia entre el perfil para la planta baja y las plantas piso.

El perfil regulador se entiende siempre como máximo, pero no obligatorio.

k) Número máximo de plantas y altura reguladora máxima (ARM): El número máximo de plantas se define gráficamente en los planos de ordenación para cada uno de los frentes edificables y hace referencia a la planta baja y plantas piso.

La altura reguladora máxima se establece en función del número máximo de plantas que se reproduce a continuación:

Planta baja	4,50 m
Planta baja más 1 planta piso	8,00 m
Planta baja más 2 plantas piso	11,00 m
Planta baja más 3 plantas piso	14,00 m
Planta baja más 4 plantas piso	17,00 m
Planta baja más 5 plantas piso	20,00 m
Planta baja más 6 plantas piso	23,00 m
Planta baja más 7 plantas piso	26,00 m
Planta baja más 8 plantas piso	29,00 m
Planta baja más 9 plantas piso	32,00 m
Planta baja más 10 plantas piso	35,00 m
Planta baja más 11 plantas piso	38,00 m
Planta baja más 12 plantas piso	41,00 m

l) Punto de aplicación de la altura reguladora máxima: Corresponde al punto de la rasante de la alineación de la edificación sobre el que se aplica la altura reguladora máxima (ARM) prevista en el punto anterior, y sirve para definir el perfil regulador de cada isla o conjunto edificado.

La altura reguladora máxima se corresponde con la cara superior del último forjado de la última planta piso.

La altura reguladora máxima para las unidades de zona se medirá desde la rasante de la alineación del frente edificado en los puntos de aplicación fijados gráficamente en los planos de ordenación para cada tramo de fachada o conjunto edificado de acuerdo con las normas del Plan de Ordenación Urbanística Municipal.

m) Cota de la planta baja. La cota de la planta baja se situará en coherencia con la cota de la calle a la que da frente, situando el pavimento entre 0,30 m por encima o 0,30 m por debajo de la rasante de la vía, en los puntos de mayor y menor cota, respectivamente.

n) Alturas libres mínimas. Esta Modificación puntual del POUM establece las siguientes alturas libres mínimas para los diferentes tipos de uso y planta:

- 2,50 metros para el uso de vivienda.
- 4,50 metros para uso comercial, oficinas, cultural, deportivo, educativo o sanitario-asistencial en planta baja.

o) Cuerpos y elementos salientes. Esta Modificación puntual del POUM se remite a las definiciones y condiciones establecidas en los artículos correspondientes del POUM. Todos los vuelos admitidos en la presente MPPPOUM se grafican en los planos de ordenación para cada unidad de zona o isla. La dimensión máxima será la que se señala en los planos de ordenación y se situarán a una altura no inferior a 4,00 m respecto a la rasante de la calle o espacio libre de parcela.

p) Entradas de aparcamiento. Las entradas a los aparcamientos en la planta sótano se realizarán desde el aparcamiento público para todas las unidades de zona con fachada al aparcamiento subterráneo bajo el espacio público.

r) Cubiertas. Por encima del ARM de la última planta piso se permite:

- La cubierta terminal del edificio, que será plana.
- Las cámaras de aire y elementos de cobertura en casos en que haya terraza o cubierta plana, con una altura máxima de 60 cm.
- Las barandillas de las fachadas anterior y posterior y, si procede, de los patios interiores y de separación entre terrazas, con una altura máxima de 2,00 m, con un máximo de 1,40 m macizo y el resto calado.
- Los tragaluces de acceso a las terrazas con una altura máxima de 4,2 metros para cualquier elemento que los componga.
- Los elementos técnicos de las instalaciones, sin más limitación de altura que la que imponga su funcionalidad.
- El uso de la cubierta será privativo o comunitario y sobre ella se podrá ubicar piscinas.

4. En cuanto a las condiciones de uso, se admiten:

Planta Baja

Se admitirán los usos establecidos en el POUM vigente en el artículo 62 MP 54: Comercial, oficinas, bar, restauración, recreativo, y los usos permitidos en el artículo 34 de la normativa de esta MPPPOUM para el sistema de equipamientos comunitarios. (No se admitirán actividades musicales).

La superficie de los locales no será inferior a 60 m² útiles. En las plantas bajas de la edificación no se admiten usos residenciales, excepto en lo que respecta a los espacios destinados a los accesos comunitarios de los hogares. Estos elementos contarán como techo residencial.

Plantas Pisos

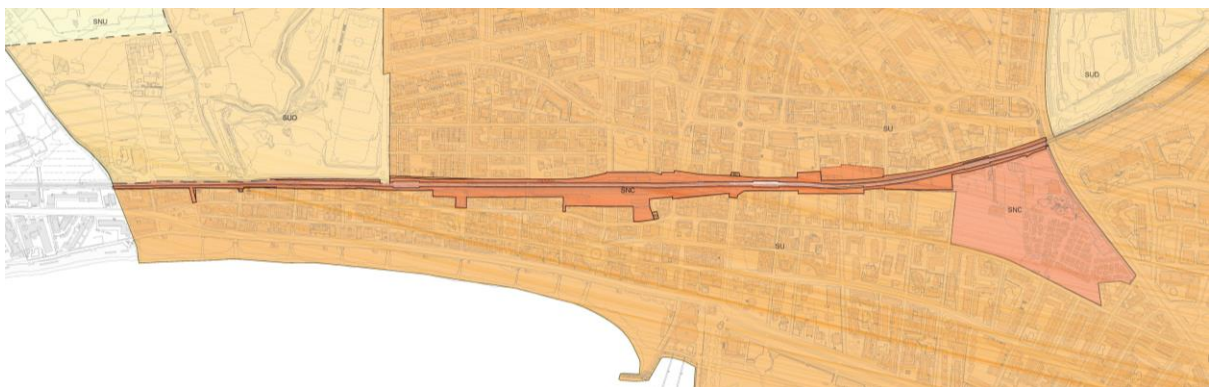
El uso principal en las plantas pisos es el de vivienda plurifamiliar protegida.

Planta Soterrani

Los usos en la planta sótano se restringen a aparcamiento o almacén. Los usos comerciales en formato de medio y gran establecimiento que puedan existir debido a la superficie comercial prevista en alguna de las zonas de esta Modificación puntual del POUM estarán sujetos a la legislación sectorial vigente en el momento de la concesión de la correspondiente licencia de actividad. Finalmente, en las NNUU de la presente modificación puntual se establece la regulación de los usos permitidos en cada unidad de zona; lo más significativo es la prohibición de los usos residenciales en las plantas bajas, excepto en los espacios destinados a los accesos comunitarios de los hogares.

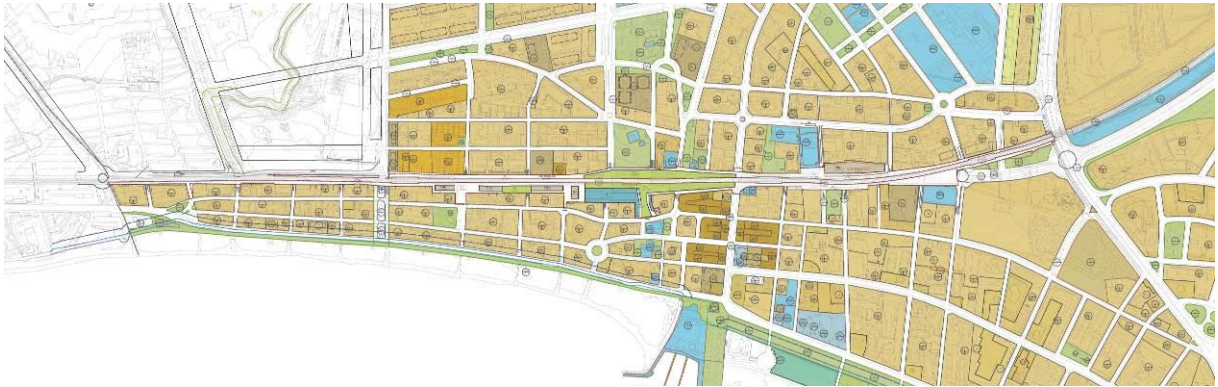
CLASIFICACIÓN DEL SUELO

La Modificación puntual del Plan de Ordenación Urbanística Municipal de Salou en el ámbito del ferrocarril mantiene las clasificaciones vigentes en la zona, mayoritariamente clasificada como Suelo Urbano No Consolidado y una pequeña parte como Suelo Urbano Consolidado.



CALIFICACIÓN DEL SUELO

La presente Modificación puntual del POUM califica el suelo en sistemas y zonas utilizando o concretando las previstas por el Plan de Ordenación Urbanística Municipal de Salou (ver planos de ordenación O.4. Propuesta de ordenación y los cuadros de este documento relativos a la planificación propuesta).



SISTEMAS

Los sistemas previstos para esta Modificación puntual y los códigos identificativos de los mismos son los siguientes:

- **Red viaria, código V**

Comprende las instalaciones y los espacios reservados al trazado de la red viaria destinados a calles de uso peatonal, vía verde y, puntualmente, a vialidad rodada, que deben permitir la conexión entre las distintas partes del ámbito delimitado y garantizar un nivel adecuado de accesibilidad y movilidad.

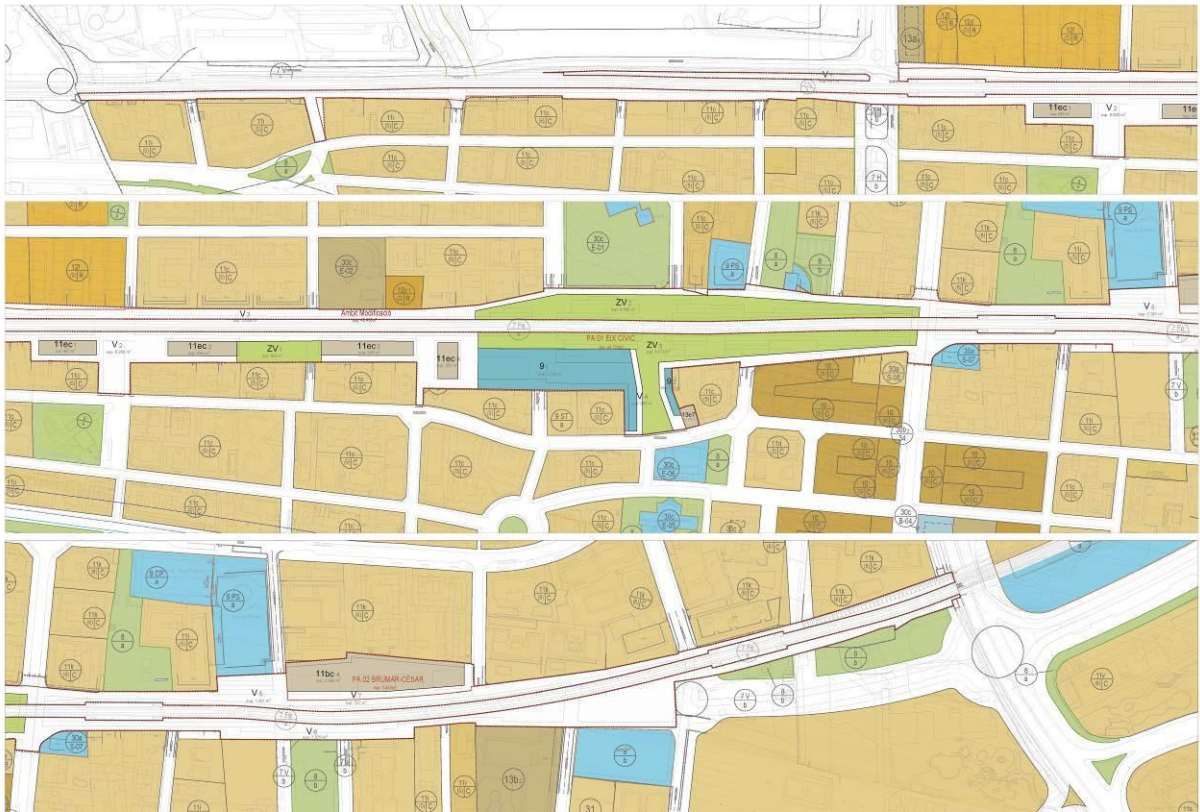
Se identifica en los planos de ordenación con la clave V, con una superficie de 31.267 m² (un 63,22% del total del ámbito). Aunque el plano de propuesta de ordenación diferencia indicativamente las áreas completamente peatonales, la vía verde y las áreas de prioridad invertida, en cuanto a la calificación, todas forman parte del sistema viario, dejando que sea el posterior proyecto de urbanización quien determine definitivamente los usos permitidos. También se debe señalar que bajo el suelo calificado tanto como sistema de comunicaciones públicas como zona verde o vial, desde la calle Barcelona hasta el Barranc de Barenys, se permitirá el aparcamiento en subsuelo, que podrá ser objeto de finca/s independientes mediante previsión en la fase de ejecución de la MPOUM.

- **Sistema de espacios libres. Zonas verdes, código ZV**

Comprende aquellos suelos que, localizados estratégicamente dentro del ámbito, permiten estructurar una red de zonas verdes urbanas interrelacionadas a través de la ordenación del Eje Cívico, pero también en el sentido perpendicular. El sistema de espacios libres ordena los espacios de ocio y esparcimiento de los ciudadanos, al mismo tiempo que determina la imagen final del tejido urbano. Los suelos destinados por esta Modificación puntual del POUM de Salou a sistema de espacios libres se identifican en los planos de calificación del suelo con la clave ZV. Los suelos así calificados tienen una superficie de 9.976 m² (un 20,17% del total del ámbito).

- **Sistema de equipamientos comunitarios, código 9**

La presente modificación califica como sistema de equipamientos comunitarios, código 9, según posibilita el artículo 34.3 del RLU. Estos se califican con el código urbanístico 91 y 92, previendo que su edificación corresponde a equipamientos de carácter público en su totalidad.



Propuesta de calificación del suelo

ZONAS

- Zona de bloques aislados. Nueva edificación, código 11ec y 11bc

Comprende el suelo de aprovechamiento privado de nueva edificación en el cual esta corresponde al tipo de ordenación por volumetría específica con concreción de volumen específico y ordenación flexible. Se destinará a acoger usos residenciales y otros usos compatibles con el uso residencial.

Se identifica en los planos de ordenación con la clave 11ec y 11bc. Los suelos calificados como zona sujeta a volumetría específica para nueva edificación tienen una superficie de 4.569 m² (un 10,21% del total del ámbito).

Para determinar el número máximo de viviendas potenciales en esta zona de aprovechamiento, se ha tomado el criterio de dividir el techo total máximo privado de la zona por el módulo de 108 m²st/vivienda, resultando un total de 168 viviendas. Sin embargo, dado que hay diferentes tipologías de régimen, el módulo del techo protegido y libre varía según las volumetrías de los edificios.

- Zona de edificación según volumetría específica. Subzona, código 13e7

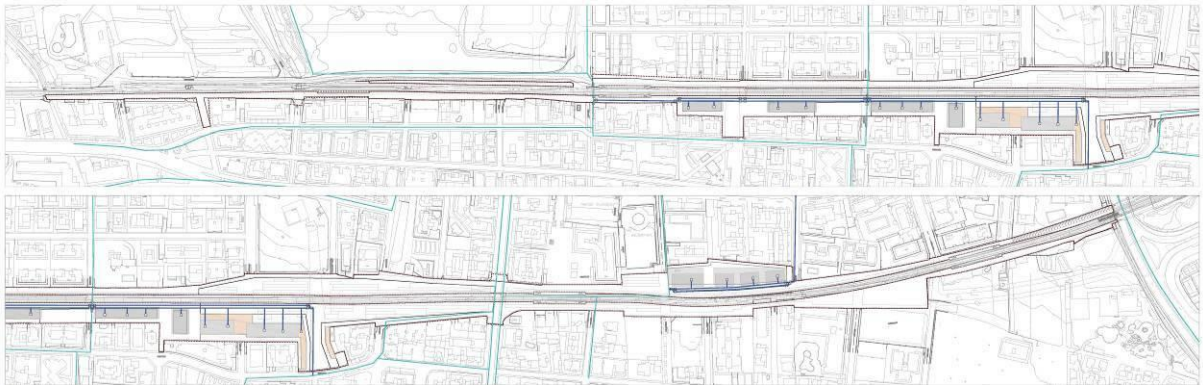
Esta calificación corresponde a una única parcela, situada en el callejón Valencia 24, que se encuentra dentro de la modificación, pero fuera de los polígonos de actuación. Tal como indica el planeamiento vigente en su “artículo 230. Subzona13e7”, comprende el suelo de aprovechamiento privado de edificación existente según catastro, donde se prohíbe cualquier tipo de ampliación. Concretamente dice:

Condiciones de parcela:

- 1- La superficie del ámbito es la existente, de 148 m² según catastro.
- 2- El frente mínimo de la parcela es el existente.
- 3- Condiciones de edificación:
- 4- El techo máximo es de 146 m² (planta baja 73 m² + primera planta 73 m²).
- 5- La ocupación máxima total sobre la parcela es de 73 m².
- 6- La altura máxima de la edificación es la de la edificación existente.
- 7- El número máximo de plantas permitido dentro de la altura reguladora es planta baja + 1.
- 8- Las separaciones mínimas a fachada y vecinos son las de la edificación existente.
- 9- Condiciones de uso:
- 10- Se admite como uso principal la vivienda unifamiliar.

CRITERIOS DE URBANIZACIÓN Y REDES DE SERVICIOS

Este documento incorpora la información recabada sobre las redes de servicios existentes y la propuesta de las redes básicas.



Red de abastecimiento de agua potable



Red de alcantarillado



Red de electricidad



Red de gas

Los proyectos de urbanización que se redacten incluirán tanto las obras correspondientes al ámbito del polígono como las obras de urbanización para la conexión del polígono con las redes existentes. También podrán redactarse proyectos de urbanización por fases de ejecución, siempre que sean funcionalmente compatibles con el resto. A tal efecto, cualquier determinación que contenga cada una de las fases deberá justificar el cálculo de redes y la correcta conexión con fases posteriores. Los proyectos de urbanización que se redacten utilizarán los materiales y elementos homologados por el Ayuntamiento de Salou.

Se adjunta como anexo, el Anexo VII. Certificado de suficiencia de recursos hídricos conforme la red de abastecimiento de Vila-seca-Salou puede absorber la nueva demanda del incremento de viviendas de la modificación.

II. QUADRES DE DADES

Q1. CUADROS GENERALES RESUMEN DE LOS DATOS PRINCIPALES DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Q1a. Cuadro general resumen de los datos principales de la modificación puntual (Planeamiento vigente)

Q1b. Cuadro general resumen de los datos principales de la modificación puntual (Planeamiento propuesto)

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q1a. Quadre general resum de les dades principals de la modificació puntual (Planejament vigent)

0. Dades del Planejament vigent

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	17.034	24,41%
Sup sòl computable	52.740	75,59%
Total àmbit mod. POUM	69.774	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació de l'àmbit

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	853	6,95%	
Sistema d'equipaments comunitaris	9	2.519	20,52%	
Sistema viari	V	6.267	51,05%	
Total sòl de sistemes				9.639 78,52%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	2.489	20,28%	
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148		
Total zones d'aprofitament				2.637 21,48%
Total àmbit				12.276 100,00%

2. Aprofitaments i habitatges de l'àmbit

Sostre hbtg protegits règim genèric			
Sostre hbtg lliure	3.881 m² st		
Total edificabilitat residencial	3.881 m² st		83,86%
Edificabilitat no residencial - act.	747 m² st		16,14%
Edificabilitat total	4.628 m² st		100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric			
Núm hbtg protegits preu concertat			
Num hbtg lliures	57 hbtg		100,00%
Total hbtg	57 hbtg		100,00%
Densitat bruta total àmbit	8 hbtg/ha		
Modul hbtg	68,09 m² st/hbtg		

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q1b. Quadre general resum de les dades principals de la modificació puntual (Planejament proposat)

0. Dades de la modificació puntual

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	11.456	23,16%
Sup sòl aportat	36.750	74,31%
Total àmbit mod. POUM	49.458	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació de l'àmbit

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	9.976	20,17%
Sistema d'equipaments comunitaris	9	3.498	7,07%
Sistema viari	V	31.267	63,22%
Total sòl de sistemes		44.741	90,46%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	4.569	37,22%
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148	
Total zones d'aprofitament		4.717	9,54%
Total àmbit		49.458	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges de l'àmbit

Sostre hbtg protegits règim general	15.405 m ² st	
Sostre hbtg lliure	2.841 m ² st	
Total edificabilitat residencial	18.246 m² st	82,83%
Edificabilitat no residencial - act.	3.782 m ² st	17,17%
Edificabilitat total	22.028 m² st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric	141 hbtg	84,08%
Núm hbtg protegits preu concertat	0 hbtg	0,00%
Num hbtg lliures	27 hbtg	15,92%
Total hbtg	167 hbtg	100,00%
Densitat bruta total àmbit	34 hbtg/ha	
Modul hbtg	109,15 m² st/hbtg	

Q2. CUADROS GENERALES DE LA MODIFICACIÓN DE POUM POR ÁMBITOS DE GESTIÓN (PLANEAMIENTO VIGENTE / PLANEAMIENTO PROPUESTO)

Q2a1. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbito de gestión PMU 01 (planeamiento vigente)

Q2a2. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbito de gestión PAU 01 (planeamiento propuesto)

Q2b1. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbito de gestión PAU 10 (planeamiento vigente)

Q2b2. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbito de gestión PAU 02 (planeamiento propuesto)

Q2c1. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbitos de gestión PMU 01 + PAU 10 (planeamiento vigente)

Q2c2. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbitos de gestión PAU 01 + PAU 02 (planeamiento propuesto)

Q2d1. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbitos fuera de instrumentos de gestión conjunta (planeamiento vigente)

Q2d2. Cuadro general de la Mod. de POUM ámbitos fuera de instrumentos de gestión conjunta (planeamiento propuesto)

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2a1. Quadre general de la MPOUM àmbit de gestió PMU (planejament vigent)

0. Dades Polígon d'Actuació 01

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	15.647	27,14%
Sup sòl computable	41.999	72,86%
Total àmbit PMU	57.646	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PMU

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	0	
Sistema d'equipaments comunitaris	9	0	
Sistema viari	V	0	
Total sòl de sistemes públics			0
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	0	
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148	
Total zones d'aprofitament	0	0	148
Total àmbit PMU			148

2. Aprofitaments i habitatges PMU

Sostre hbtg protegits règim genèric	0
Sostre hbtg lliure	0
Total edificabilitat residencial	0 m2 st
Edificabilitat no residencial - act.	0 m2 st
Edificabilitat total	0 m2 st
Núm hbtg protegits règim genèric	
Num hbtg lliures	0 hbtg
Total hbtg	0 hbtg
Densitat bruta total PMU	0 hbtg/ha
Modul hbtg	0 m2 st/hbtg

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2a2. Quadre general de la MPOUM àmbit de gestió PA 01 (planejament proposat)

0. Dades Poligon d'Actuació 01

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	11.427	25,53%
Sup sòl computable	33.324	74,47%
Total àmbit PA 01	44.751	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PA 01

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	9.976	22,29%		
Sistema d'equipaments comunitaris	9	3.498	7,82%		
Sistema viari	V	29.407	65,71%		
Total sòl de sistemes públics				42.881	95,82%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	1.870	4,18%		
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	0			
Total zones d'aprofitament				1.870	4,18%
Total àmbit PA 01				44.751	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges PA 01

Sostre hbtg protegits règim genèric	13.608	100,00%
Sostre hbtg lliure	0	0,00%
Total edificabilitat residencial	13.608 m2 st	87,92%
Edificabilitat no residencial - act.	1.870 m2 st	12,08%
Edificabilitat total	15.478 m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric	124 hbtg	100,00%
Num hbtg lliures	0 hbtg	0,00%
Total hbtg	124 hbtg	100,00%
Densitat bruta total PA 01	28 hbtg/ha	
Modul hbtg	110 m2 st/hbtg	

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2b1. Quadre general de la MPOUM àmbit de gestió PA S10 (planejament vigent)

0. Dades Polígon d'Actuació S10

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	44	1,12%
Sup sòl computable	3.870	98,88%
Total àmbit PA S10	3.914	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PA S10

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	0,00%		
Sistema d'equipaments comunitaris	9	0,00%		
Sistema viari	V	1.425	36,41%	
Total sòl de sistemes públics	0	0	1.425	36,41%
	0	0		
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	2.489	63,59%	
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7			
Total zones d'aprofitament	0	2.489	63,59%	
Total àmbit PA 02		3.914	100,00%	

2. Aprofitaments i habitatges PA S10

Sostre hbtg protegits règim genèric			
Sostre hbtg lliure	3.735	100,00%	
Total edificabilitat residencial	3.735	m2 st	83,33%
Edificabilitat no residencial - act.	747	m2 st	16,67%
Edificabilitat total	4.482	m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric			
Num hbtg lliures	56	hbtg	100,00%
Total hbtg	56	hbtg	100,00%
Densitat bruta total PA S10	143	hbtg/ha	
Modul hbtg	67	m2 st/hbtg	

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2b2. Quadre general de la MPOUM àmbit de gestió PA 02 (planejament proposat)

0. Dades Polígon d'Actuació 02

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	29	0,84%
Sup sòl computable	3.426	99,16%
Total àmbit PA 02	3.455	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PA 02

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV		0,00%	
Sistema d'equipaments comunitaris	9			
Sistema viari	V	756	21,88%	
Total sòl de sistemes públics				756 21,88%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	2.699	78,12%	
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	0		
Total zones d'aprofitament				2.699 78,12%
Total àmbit PA 02				3.455 100,00%

2. Aprofitaments i habitatges PA 02

Sostre hbtg protegits règim genèric	1.797	40,00%
Sostre hbtg lliure	2.695	60,00%
Total edificabilitat residencial	4.492 m2 st	70,14%
Edificabilitat no residencial - act.	1.912 m2 st	29,86%
Edificabilitat total	6.404 m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric	17 hbtg	40,00%
Num hbtg lliures	27 hbtg	60,00%
Total hbtg	44 hbtg	100,00%
Densitat bruta total PA 02	126 hbtg/ha	
Modul hbtg	103 m2 st/hbtg	

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril
Q2c1. Quadre general de la MPOUM àmbits de gestió PMU + PA S10 (planejament vigent)
0. Dades generals PA 01 i PA 02
sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	15.691	372,71%
Sup sòl computable	45.869	1089,52%
Total àmbit PMU i PA S10	4.210	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PMU i PA S10

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	0	0,00%
Sistema d'equipaments comunitaris	9	0	0,00%
Sistema viari	V	1.425	33,85%
Total sòl de sistemes públics		1.425	33,85%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	2.489	63,59%
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	296	
Total zones d'aprofitament		2.785	66,15%
Total àmbit PA 01 i PA 02		4.210	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges PA 01 i PA 02

Sostre hbtg protegits règim genèric			
Sostre hbtg lliure		3.735	100,00%
Total edificabilitat residencial		3.735 m2 st	83,33%
Edificabilitat no residencial - act.		747 m2 st	16,67%
Edificabilitat total		4.482 m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric			
Num hbtg lliures		56 hbtg	100,00%
Total hbtg		56 hbtg	100,00%
Densitat bruta total PMU i PA S10		133 hbtg/ha	
Modul hbtg		67 m2 st/hbtg	

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2c2. Quadre general de la MPOUM àmbits de gestió PA 01 + PA 02 (planejament proposat)

0. Dades generals Modificació POUM

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	11.456	23,16%
Sup sòl computable	36.750	74,31%
Total àmbit PA 01 i PA 02	49.458	100,00%

1. Dades generals de sòls de qualificació PA 01 i PA 02

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	9.976	20,17%
Sistema d'equipaments comunitaris	9	3.498	7,07%
Sistema viari	V	31.267	63,22%
Total sòl de sistemes públics		44.741	90,46%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc	4.569	10,21%
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148	
Total zones d'aprofitament		4.717	9,54%
Total àmbit PA01 i PA 02		49.458	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges PA 01 i PA 02

Sostre hbtg protegits règim genèric	15.405	84,43%
Sostre hbtg lliure	2.841	15,57%
Total edificabilitat residencial	18.246 m2 st	82,83%
Edificabilitat no residencial - act.	3.782 m2 st	17,17%
Edificabilitat total	22.028 m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric	141 hbtg	
Num hbtg lliures	27 hbtg	15,92%
Total hbtg	167 hbtg	100,00%
Densitat bruta total PA 01 i PA 02	34 hbtg/ha	
Modul hbtg	109 m2 st/hbtg	

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril

Q2d1. Quadre general de la MPOUM àmbits fora d'instruments de gestió conjunta

0. Dades àmbits fora Polígons d'Actuació

sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	1.343	16,35%
Sup sòl computable	7.135	86,86%
Total àmbits fora àmbits de transformació conjunta	8.214	100,00%

o

1. Dades generals de sòls de qualificació dels àmbits fora àmbits de transformació conjunta

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV	853		
Sistema d'equipaments comunitaris	9	2.519	30,67%	
Sistema viari	V	4.842	169,64%	
Total sòl de sistemes públics	0	0	8.214	100,00%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc			
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148		
Total zones d'aprofitament	0	148	0	0,00%
Total àmbits fora àmbits de transformació conjunta			8.214	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges dels àmbits fora àmbits de transformació conjunta

Sostre hbtg protegits règim genèric	
Sostre hbtg lliure	146
Total edificabilitat residencial	146 m2 st
Edificabilitat no residencial - act.	0 m2 st
Edificabilitat total	146 m2 st
Núm hbtg protegits règim genèric	
Num hbtg lliures	1 hbtg
Total hbtg	1 hbtg
Densitat bruta àmbits fora àmbits de transformació conjunta	0 hbtg/ha
Modul hbtg	0 m2 st/hbtg

Modificació puntual del POUM de l'àmbit del ferrocarril
Q2d2. Quadre general de la MPOUM. Àmbits fora instruments de gestió conjunta
0. Dades àmbits fora Polígons d'Actuació
sòl aportat

Sòl públic inicial aprox	612	48,88%
Sup sòl computable	640	51,12%
Total àmbits fora Polígons d'Actuació	1.252	100,00%

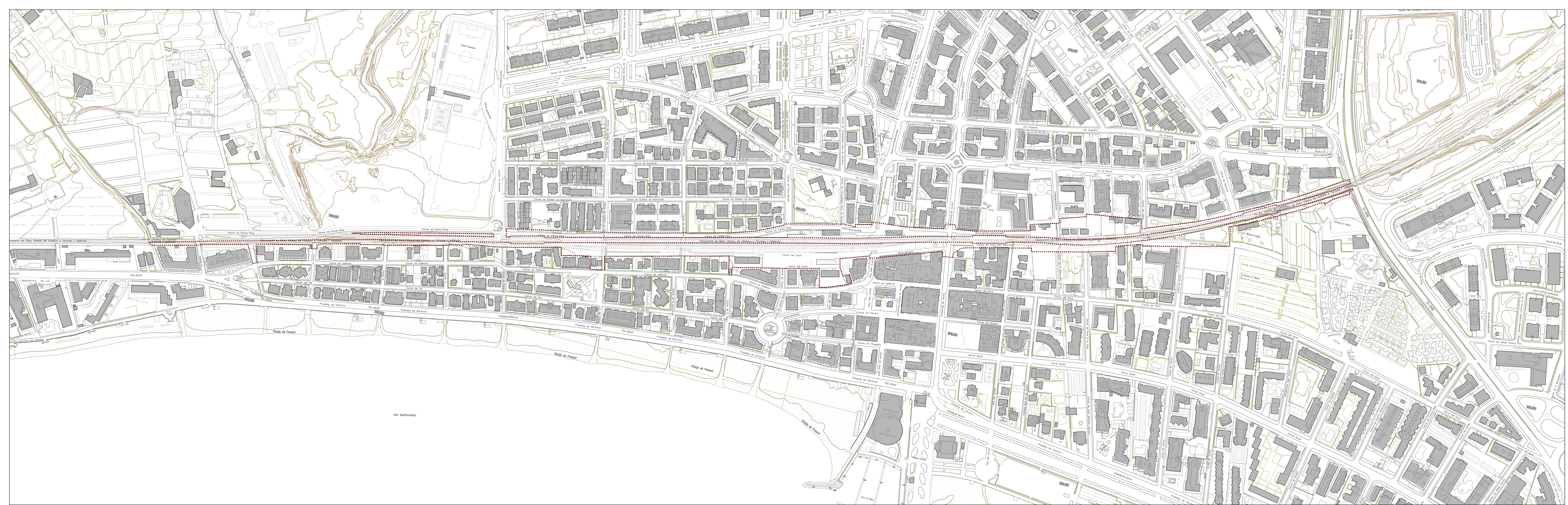
1. Dades generals de sòls de qualificació dels àmbits fora Polígons d'Actuació

Sistema d'espais lliures. Zones verdes	ZV		
Sistema d'equipaments comunitaris	9		
Sistema viari	V	1.104	88,18%
Total sòl de sistemes públics		1.104	88,18%
Zona de blocs aïllats. Espai central	11ec-11bc		
Zona d'edificació segons volumetria específica	13e7	148	
Total zones d'aprofitament		148	11,82%
Total àmbits fora Polígons d'Actuació		1.252	100,00%

2. Aprofitaments i habitatges dels àmbits fora Polígons d'Actuació

Sostre hbtg protegits règim genèric			
Sostre hbtg lliure		146	
Total edificabilitat residencial		146 m2 st	100,00%
Edificabilitat no residencial - act.			
Edificabilitat total		146 m2 st	100,00%
Núm hbtg protegits règim genèric			
Num hbtg lliures		1	
Total hbtg		1 hbtg	
Densitat bruta àmbits fora Polígons d'Actuació		8 hbtg/ha	
Modul hbtg		m2 st/hbtg	

III. PLÀNOLS



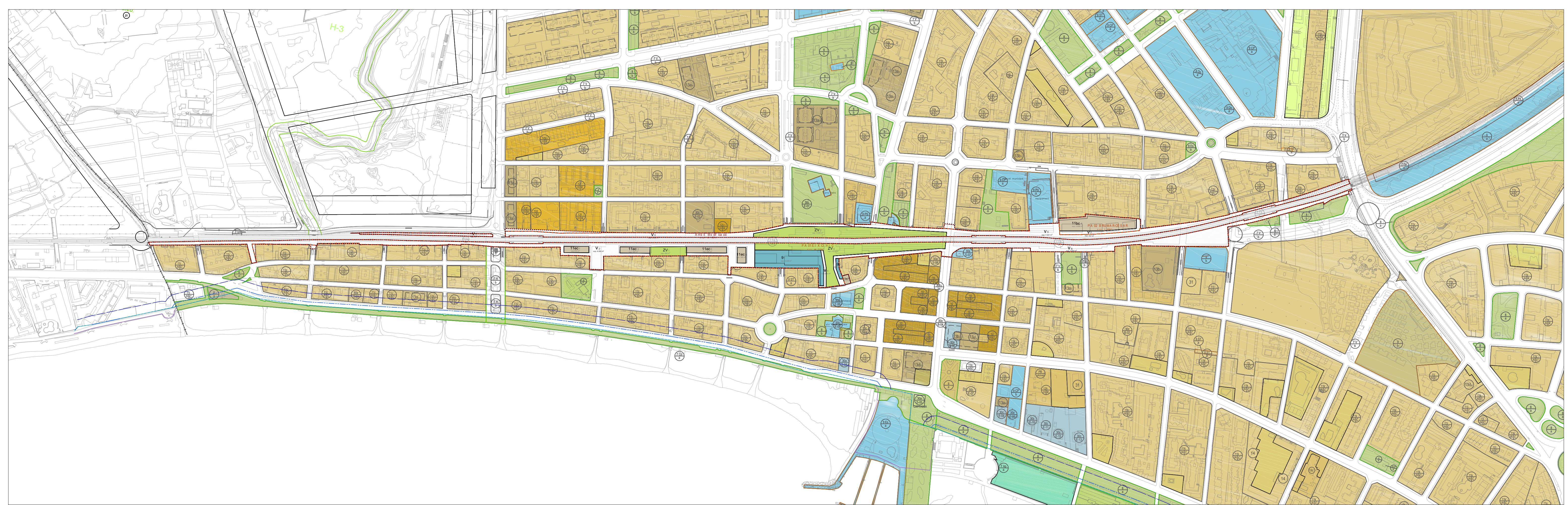
----- Àmbit de la Modificació

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM DE L'ÀMBIT DEL FERROCARRIL
DOCUMENT D'INFORMACIÓ

01. ÀMBIT DE SUSPENSIÓ DE LICÈNCIES

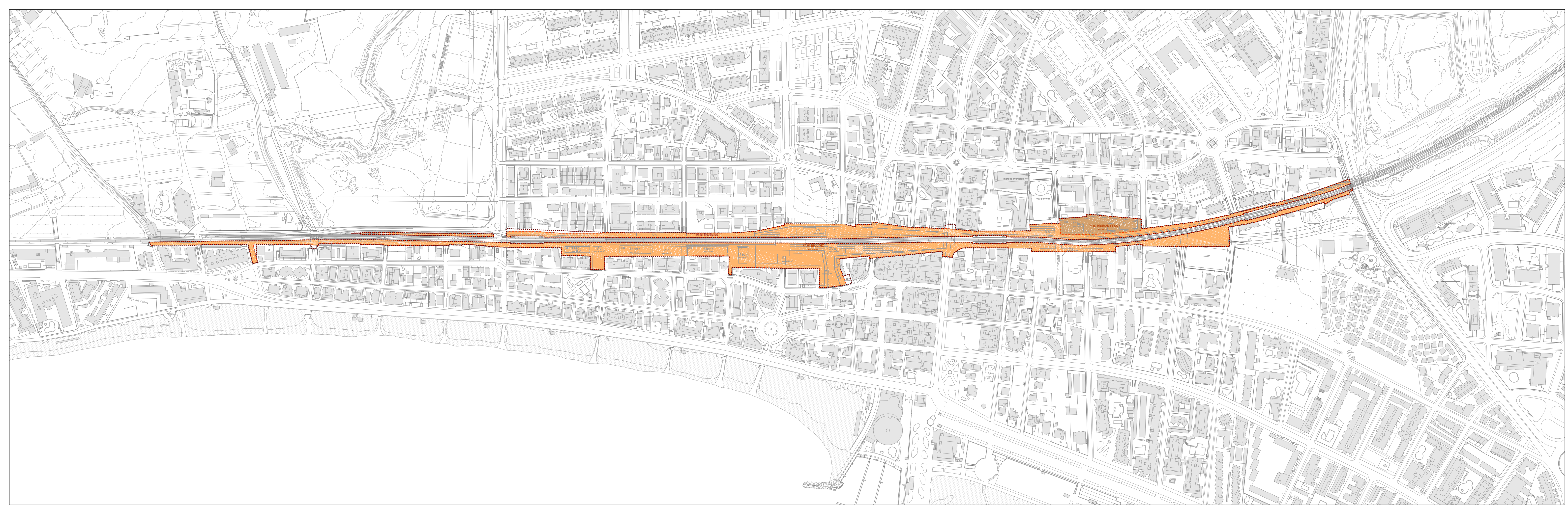
AJUNTAMENT DE SALOU JORNETLOPPASTOR ARQUITECTES

E 1:3.000 DN A1
0 5 10 m



- Àmbit de la Modificació
- Sector de planejaments
- Línies de delimitació del domini públic marítim-terrestre
- Servitud de protecció
- Servitud de trànsit
- Domini públic marítimoterrestre

- Espais lliures
- Equipaments



- - - - - Àmbit de la Modificació
 · · · · · Sector de planejaments

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM DE L'ÀMBIT DEL FERROCARRIL
 DOCUMENTS D'ORDENACIÓ

O.2.a PLANEJAMENT PROPOSAT. GESTIÓ DEL SÒL

AJUNTAMENT DE SALOU
 JORNETLOPPASTOR ARQUITECTES
E: 1:3.000 DIN A1
0 10 20 30 m

CRÉDITOS

CRÉDITOS

a DIRECCIÓN GENERAL de los trabajos de esta Modificación ha sido realizada por los Servicios Técnicos Municipales del área de planificación del Ayuntamiento de Salou:

Lluís Serra	arquitecte, Cap STM
JM Ferran	Arquitecte, cap de Secció Serveis públics i projectes urbans
Teresa Gras	arquitecte, Cap Secció Llicències
Lisa Rovira	delineant
Jordi Borràs	delineant

y por la sección de planificación y gestión estratégica de la ciudad:

Elena Mas	advocada, Cap de Secció Planificació i Gestió estratègica de Ciutat
Elena Cort	arquitecta tècnica

Los AUTORES de los trabajos de esta Modificación Puntual del ámbito del ferrocarril, en la ciudad de Salou, han sido el despacho de arquitectura y urbanismo JORNETLLOPPASTOR ARQUITECTES:

Sebastià Jornet i Forner	arquitecto, codirección de la MPOUM
Lorena Rius Verdaguer	arquitecta, codirección de la MPOUM
Joan Enric Pastor i Fernández	arquitecto
Alba Reig Llamas	arquitecta
Arnau Riu López	estudiante de arquitectura

COLABORADORES:

ASESORAMIENTO JURÍDICO

Dolors Clavell	abogada
Daniel Jiménez	doctor abogado

AGENDA Y EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

PROMO ASSESSORS CONSULTORS

Agustí Jover Armengol	economista
Miquel Morell Deltell	economista

INFORME AMBIENTAL

CELOBERT.COOP

David Fernández	ingeniero industrial
-----------------	----------------------

INFORME DE IDONEIDAD COMERCIAL

Núria Beltran	economista
---------------	------------

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT DOYMO S.A

David Soler Grima	ingeniero de obras públicas
-------------------	-----------------------------

MERITXELL SIMÓ LÓPEZ	geógrafa
GERARD OLIVER	geógrafo
JOSU DEL CAMPO	geógrafo
NATIVIDAD ALONSO HORMIGO	delineante

Barcelona, noviembre de 202

Sebastià Jornet i Forner, en nombre y representación de

JORNETLLOPPASTOR
ARQUITECTES