



Ajuntament de Seva



EMD Sant Miquel de Balenyà



Modificació puntual del POUM de Seva

Àmbit de la Fàbrica Monells. Sant Miquel de Balenyà

DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ INICIAL. Desembre 2022

Crèdits

Redactors

OUA-gamma

Direcció i redacció: Mauro Mas Pujó, arquitecte

Delineació: Ferran del Pulgar, estudiant d'arquitectura

Avaluació i Sostenibilitat econòmica

Miquel Morell, Agustí Jover i Marc Gras , economistes

Promo Assessors i consultors SA

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Jordi Singla, enginyer de camins, canals i ports

Sinob mobilitat SL

Estudi ambiental estratègic

Joan Maluquer, biòleg

MCA Consultors

Estudi d'impacte i d'integració paisatgística

Sara Mas, arquitecta

Mas Valiente arquitectos SLP

Estudi d'inundabilitat

Xavier Font, enginyer de camins

Alfa polaris SL

Índex del document

D1 Document comprensiu

D2 Memòria descriptiva i justificativa

D3 Normativa

D4 Avaluació econòmica i financera. Sostenibilitat econòmica i financera

D5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

D6 Estudi ambiental estratègic

D7 Estudi d'impacte i d'integració paisatgística

D8 Estudi d'inundabilitat

D9 Plànols

P1 Plànols d'informació

i01. Situació general. Ortofotomapa

i02. Situació general. Cartografia

i03. Ortofotomapa

i04. Cartografia i topografia

i05. Cadastre

i06. Règim urbanístic del sòl vigent

i07. Qualificació del sòl vigent

i08. Qualificació del sòl vigent. Planejament en tràmit

i09. Qualificació i gestió del sòl vigent

I10. Inundabilitat. Situació actual

P2 Plànols d'ordenació

o01. Règim urbanístic del sòl MODIFICAT

o02. Qualificació del sòl MODIFICAT

o03. Qualificació del sòl MODIFICAT. Planejament en tràmit

o04. Qualificació i gestió del sòl MODIFICAT

o05. Fases d'actuació

o06. Inundabilitat. Situació amb pas soterrat



Ajuntament de Seva



EMD Sant Miquel de Balenyà

Modificació puntual del POUM de Seva
Àmbit de la Fàbrica Monells. Sant Miquel de Balenyà
APROVACIÓ INICIAL
Desembre de 2022

D1. Document comprensiu

1 Objectius de la modificació de POUM

L'objectiu de la modificació que es proposa és el de reduir l'afectació que provoca la mobilitat associada a l'activitat industrial de Monells sobre el sòl urbà residencial de Sant Miquel de Balenyà, alhora que es facilita el futur de l'activitat econòmica de l'empresa, donant cabuda a les seves necessitats actuals de reforma i les possibles necessitats futures, sense incrementar l'edificabilitat actual.

Adicionalment es proposa estudiar el traçat actual del vial perimetral que discorre al sud del Polígon industrial de l'Avellanet per fer un traçat més urbà i més respectuós amb el torrent existent. Per tal d'assolir aquests objectius es proposa:

- Ajustar el traçat de la vialitat prevista en el planejament vigent al sud del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, aprofitant l'actual traçat del carrer de Serradases, perllongant-lo amb un traçat paral·lel a la via del tren, continuïtat del carrer de la Feu, i connectant-lo amb el carrer del Camí Ral mitjançant un pas soterrat que travessi la via del ferrocarril, de manera que resolgui l'accessibilitat de la fàbrica Monells, especialment l'accessibilitat dels camions, evitant el seu pas pel nucli urbà residencial. Aquest nou traçat també evita l'afectació al torrent de Font Tordera.
- Preveure una solució d'accessibilitat a curt termini a la fàbrica Monells, mentre no s'executi el pas inferior de la via del tren. La solució plantejada és la connexió del camí situat a la banda oest de la via amb el carrer del Camí Ral mitjançant el perllongament del camí i la construcció d'un pas a nivell dotat del nivell de seguretat que permeti eliminar l'actual pas a nivell sense seguretat de Can Roca.
- Ajustar la classificació del sòl en el sud del nucli de Sant Miquel de Balenyà, incrementant el sòl urbà per tal de poder esgotar de forma racional el sostre actualment previst pel planejament. Això ha de permetre reformar a curt termini les instal·lacions de la fàbrica Monells i implantar l'edificabilitat que ja li atorga el POUM sense causar impactes ambientals ni socials, amb una reserva de sòl per a la fàbrica al sud de les instal·lacions actuals i una reserva de sòl per a la construcció d'un aparcament per als treballadors a l'altra banda de la via del tren.
- Ajustar les condicions d'ordenació de la zona industrial per tal de resoldre l'adequació urbanística de les edificacions existents amb el planejament vigent.

2 Àmbit

La present modificació puntual està situada al sud del nucli de Sant Miquel de Balenyà. Comprèn els sòls situats entre el rec de la Font Tordera i la via del ferrocarril, al sud del carrer de Serradases, la peça de sòl qualificada com a sòl industrial corresponent a la fàbrica d'embotits Monells, situada entre la via del ferrocarril i el carrer del Camí ral i els sòls situats al sud d'aquesta peça industrial. També inclou una franja de sòl situada entre la rotonda situada al sud del carrer

del Camp de la Creu i el carrer de la Feu, al sud del carrer de Serradases, que inclou un tram del rec de la Font Tordera.

La superfície total de sòl inclòs dins la present Modificació puntual és de 82.003 m².



Situació de l'àmbit

3 Proposta

3.1 Descripció de la proposta

Per tal d'assolir els objectius marcats, la proposta es concreta en:

Proposta d'ajust de la vialitat en l'àmbit nord-oest:

1. Perllongar el carrer de Serradases fins a connectar amb la rotonda executada al sud del carrer del Serrat de la Creu.
2. Eliminar el vial previst paral·lel al carrer de Serradases i qualificar els sòls per on havia de transcórrer el vial com a sòls agrícoles, en continuïtat amb els sòls agrícoles contigus, mantenint els camins existents i respectant el traçat del torrent.
3. Ajustar les superfícies qualificades d'espai lliure entorn la rotonda del carrer del Serrat de la Creu al nou traçat del vial que la connecta amb el carrer de Serradases, de manera que es

mantingui la dotació d'espais lliures en aquest àmbit i s'ordini una franja verda de transició entre la vialitat i el rec de la Font Tordera.

Proposta a curt i mig termini per millorar l'accessibilitat a la Fàbrica Monells:

1. Ampliar i perllongar el camí existent paral·lel a la via del tren (camí de Tona), i ajustar el seu traçat als requeriments per al gir dels camions.
2. Preveure l'espai per a la construcció d'un nou pas a nivell amb seguretat, que substitueixi l'actual de Can Roca sense seguretat que actualment connecta el camí ral i el camí de Tona, al sud de l'àmbit.
3. Urbanitzar el camí que connecti el pas a nivell amb el carrer del Camí Ral.
4. Completar la urbanització del carrer del Camí ral, des de la carretera de Seva fins a la seva connexió amb el nou camí que transcorre pel sud de l'àmbit, ampliant la vorera paral·lela a la fàbrica i reurbanitzant el tram entre la carretera de Seva i el carrer del Paisatge com un espai de prioritat per a vianants.

Proposta a mig i llarg termini per millorar l'accessibilitat a la Fàbrica Monells en l'escenari de duplicació de la via:

1. Preveure un nou vial que voregi l'aparcament i connecti el carrer de Serradases amb el carrer del camí Ral travessant la via del tren.
2. Preveure un pas per sota la via del tren.
3. Preveure un nou vial que connecti el pas sota la via del tren amb el carrer del Camí ral.
4. Preveure un camí de vora del nou vial connectat als camins que voregen el rec de la Font Tordera i els camins que voregen la via del tren i connecten amb els itineraris cap a l'ermita de Sant Jaume i el Brull.

Propostes per possibilitar l'ampliació de la fàbrica Monells a partir de l'esgotament del sostre ja previst pel planejament vigent:

1. Qualificar de zona industrial (clau 5b) els sòls situats al sud de la fàbrica actual, fins al nou camí previst al sud de l'àmbit.
2. Ajustar les determinacions relatives a distàncies mínimes de les edificacions a límits en la clau 5b, per tal de solucionar les disconformitats de les edificacions existents.
3. Qualificar de zona industrial no edificable (clau 5e) la peça de sòl situada al costat del camí que voreja la via del tren, per tal de poder urbanitzar un aparcament per als treballadors de la fàbrica Monells. Establir la regulació normativa d'aquesta nova clau 5e.
4. Delimitar un àmbit de gestió (PAU 12-Monells) que inclogui la peça industrial de Monells i els sòls per a la seva ampliació, els sòls per resoldre l'aparcament dels treballadors, el camí de Tona, el pas a nivell i el carrer del Camí ral, per tal de millorar l'accessibilitat a la fàbrica a curt

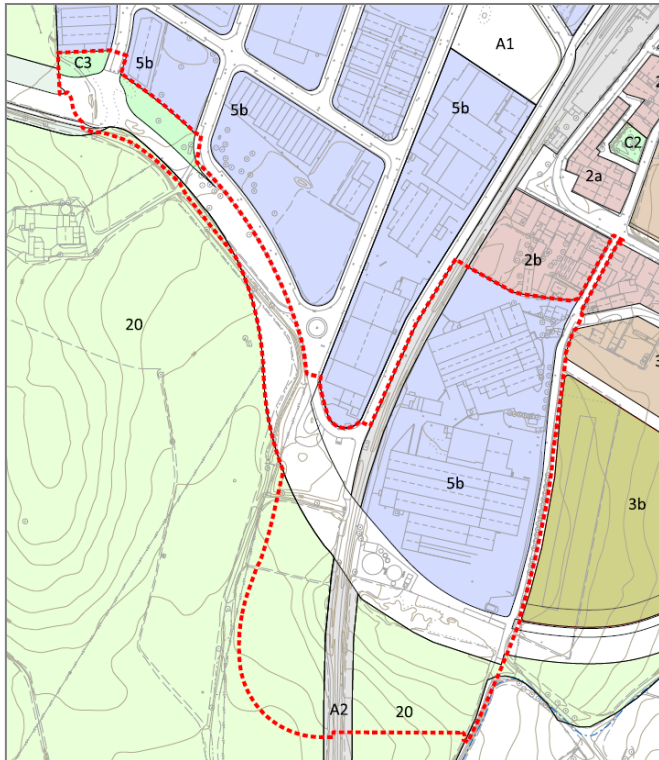
termini, dotar-la d'un espai d'aparcament pels treballadors i permetre l'ampliació de les seves instal·lacions.

5. Classificar com a sòl urbà no consolidat els sòls inclosos dins el nou PAU.
6. Incloure com a càrrega externa de l'àmbit la urbanització de la prolongació del carrer de Serradases fins a la rotonda del carrer del Serrat de la Creu, ja que la seva execució és necessària per millorar l'accessibilitat a la fàbrica Monells.

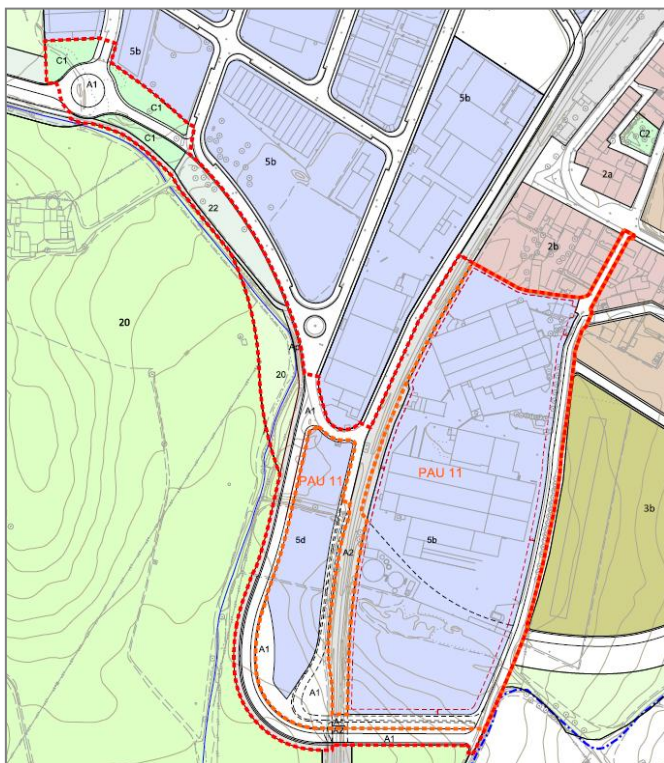
Propostes per garantir la preservació del rec de la Font Tordera i dels entorns propers:

1. Descartar el traçat del vial previst pel POUM per damunt del rec de la Font Tordera i preveure un vial que transcorri paral·lel al rec, per tal de preservar la continuïtat del curs fluvial.
2. Preveure el nou vial prou separat del curs fluvial per tal que la franja entre el vial i el rec sigui suficient per potenciar i ampliar el bosc de ribera present en l'entorn del rec amb arbrat i vegetació autòctona de ribera, afavorint la flora i fauna ripària i millorant la connectivitat.
3. Qualificar l'espai entre l'actual carrer de Serradases i el rec de la Font Tordera, de zona verda i de sòl de protecció, com a espai de transició entre el sòl industrial, el rec i el sòl agrícola, i fomenti la preservació del rec i el seu entorn.
4. Preveure que l'aparcament previst entre el rec i la via del tren sigui permeable i adaptat al medi circumdant, regulant, en la normativa urbanística, les condicions de disseny d'aquest espai.
5. Preveure, com a actuació vinculada a la urbanització del nou vial perimetral, actuacions per potenciar la seva singularitat i augmentar la biodiversitat i connectivitat del rec (increment de la secció del rec per poder recrear una comunitat riberenca estructurada, amb arbrat autòcton propi de la zona com el salze i la sarga; i creació de bassetes de laminació paral·leles a la llera, que facin la funció d'abeuradors de petits ocells i mamífers, així com refugi de petita fauna invertebrada i amfíbia)

3.2 Ordenació general vigent i proposada



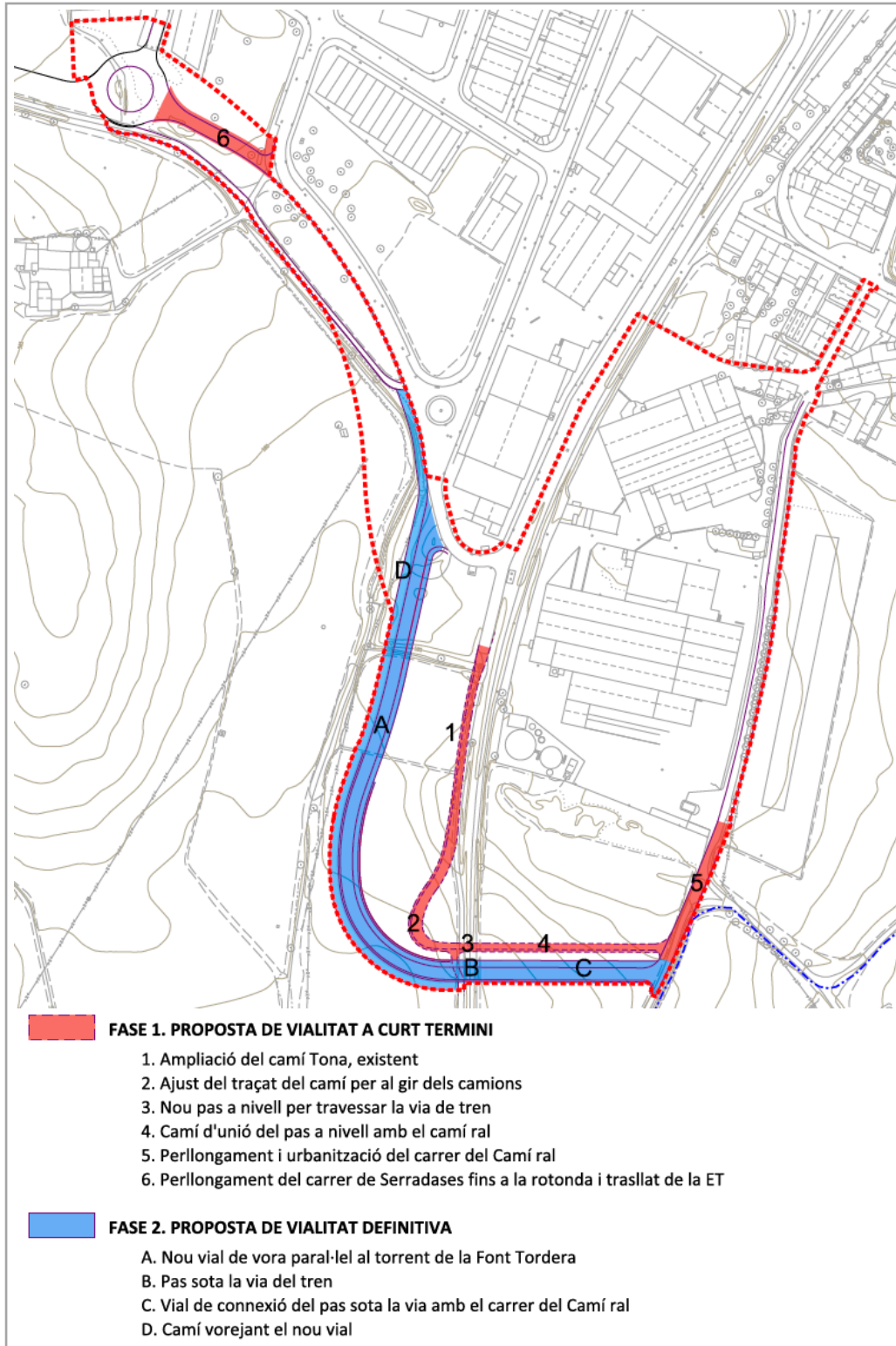
Retall de l'ordenació. **Vigent**



Retall de l'ordenació. **Modificada**

3.3 Fases d'actuació

Tal com s'ha descrit en l'apartat anterior, tenint en compte la complexitat de la proposta i la necessitat d'eliminar al pas dels vehicles pesants pel nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà a curt termini, es proposa el desenvolupament de les actuacions en dues fases:



3.4 Quadre de dades general

A continuació es comparen les superfícies de les diferents qualificacions, en el planejament vigent i en la modificació puntual proposada.

	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA
SUPERFÍCIE TOTAL	82.003 m²	82.003 m²	0 m²
SÒL URBÀ			
SISTEMES			
zona verda- C	2.288 m ²	2.808 m ²	520 m ²
sistema viari -A1	23.772 m ²	12.742 m ²	-11.030 m ²
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	0 m ²	132 m ²	132 m ²
sistema ferroviari -A2	2.489 m ²	5.526 m ²	3.037 m ²
ZONES			
clau 5e1-industrial	29.585 m ²	40.443 m ²	10.858 m ²
clau 5e2-industrial no edificable	0 m ²	6.955 m ²	6.955 m ²
TOTAL SISTEMES	28.549 m ²	21.208 m²	-7.341 m²
TOTAL ZONES	29.585 m ²	47.398 m²	17.813 m²
TOTAL SÒL URBÀ	58.134 m²	68.608 m²	10.474 m²
SÒL NO URBANITZABLE			
SISTEMES			
sistema viari	1.508 m ²	5.151 m ²	3.643 m ²
sistema viari- camins (Ap)	0 m ²	2.381 m ²	2.381 m ²
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	0 m ²	155 m ²	155 m ²
sistema ferroviari	2.954 m ²	0 m ²	-2.954 m ²
ZONES			
clau 20 - agrícola	19.407 m ²	3.298 m ²	-16.109 m ²
clau 22- protecció	0 m ²	2.411 m ²	2.411 m ²
TOTAL SISTEMES	4.462 m ²	7.687 m²	3.225 m²
TOTAL ZONES	19.407 m ²	5.709 m²	-13.698 m²
TOTAL SNU	23.869 m²	13.395 m²	-10.474 m²
TOTAL SISTEMES	33.011 m²	28.895 m²	-4.116 m²
TOTAL ZONES	48.992 m²	53.107 m²	4.115 m²
sistema viari	25.280 m²	17.893 m²	-7.387 m²

La modificació puntual suposa l'increment del sòl qualificat d'espais lliures del municipi, que s'incrementa en 520 m². El sòl destinat a infraestructures viàries es redueix considerablement, passant de 25.280 m² a 17.893 m², en bona part classificat com a sòl no urbanitzable.

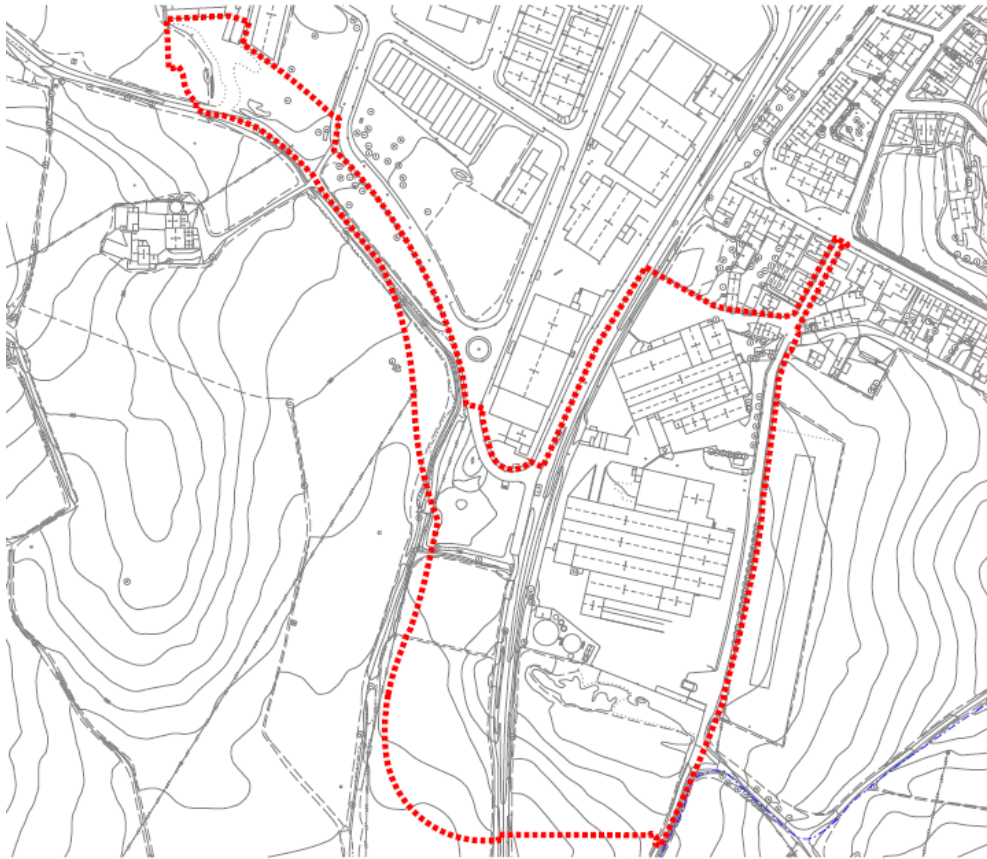
Pel que fa al sòl d'aprofitament privat, en sòl urbà hi ha un increment de 17.813 m² de sòl d'aprofitament privat, amb un increment de 10.858 m² de sòl qualificat amb la clau 5e1-industrial i un increment de 6.955 m² de sòl qualificat amb la clau 5e2-industrial no edificable (aparcament). En sòl no urbanitzable el sòl d'aprofitament privat es redueix 13.698 m², amb una reducció de 16.109 m² de sòl qualificat amb la clau 20-agrícola i un increment de 2.411 m² de sòl qualificat amb la clau 22- protecció.

La modificació puntual suposa l'increment de 10.474 m² classificat com a sòl urbà, el que comporta un increment d'un 0,19% de sòl urbà en el conjunt del municipi i una reducció de 0,04% de sòl no urbanitzable. Es tracta d'un ajust puntual, que no comporta l'adopció de nous criteris respecte el model de classificació del sòl preestablert.

AJUST EN LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA	
Sòl urbà	5.503.844 m ²	5.493.370 m ²	10.474 m ²	0,19%
Sòl no urbanitzable	24.684.363 m ²	24.694.837 m ²	-10.474 m ²	-0,04%

4 Suspensió de llicències i procediments urbanístics

En l'àmbit delimitat al plànol i04 de la present modificació puntual del POUM, cal suspendre pel termini d'un any la tramitació de plans urbanístics derivats concrets i de projectes de gestió urbanística i d'urbanització, com també de suspendre l'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, reforma, rehabilitació o enderrocament de construccions, d'instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial. Queden fora de la present suspensió tots els actes i tramitacions relacionats amb la implantació del projecte de la variant de Sant Miquel de Balenyà descrita en la present modificació.



Detall del plànol i04 de la present modificació del POUM



Ajuntament de Seva



EMD Sant Miquel de Balenyà

Modificació puntual del POUM de Seva
Àmbit de la Fàbrica Monells. Sant Miquel de Balenyà
APROVACIÓ INICIAL
Desembre de 2022

D2. Memòria descriptiva i justificativa

Índex de la memòria descriptiva i justificativa

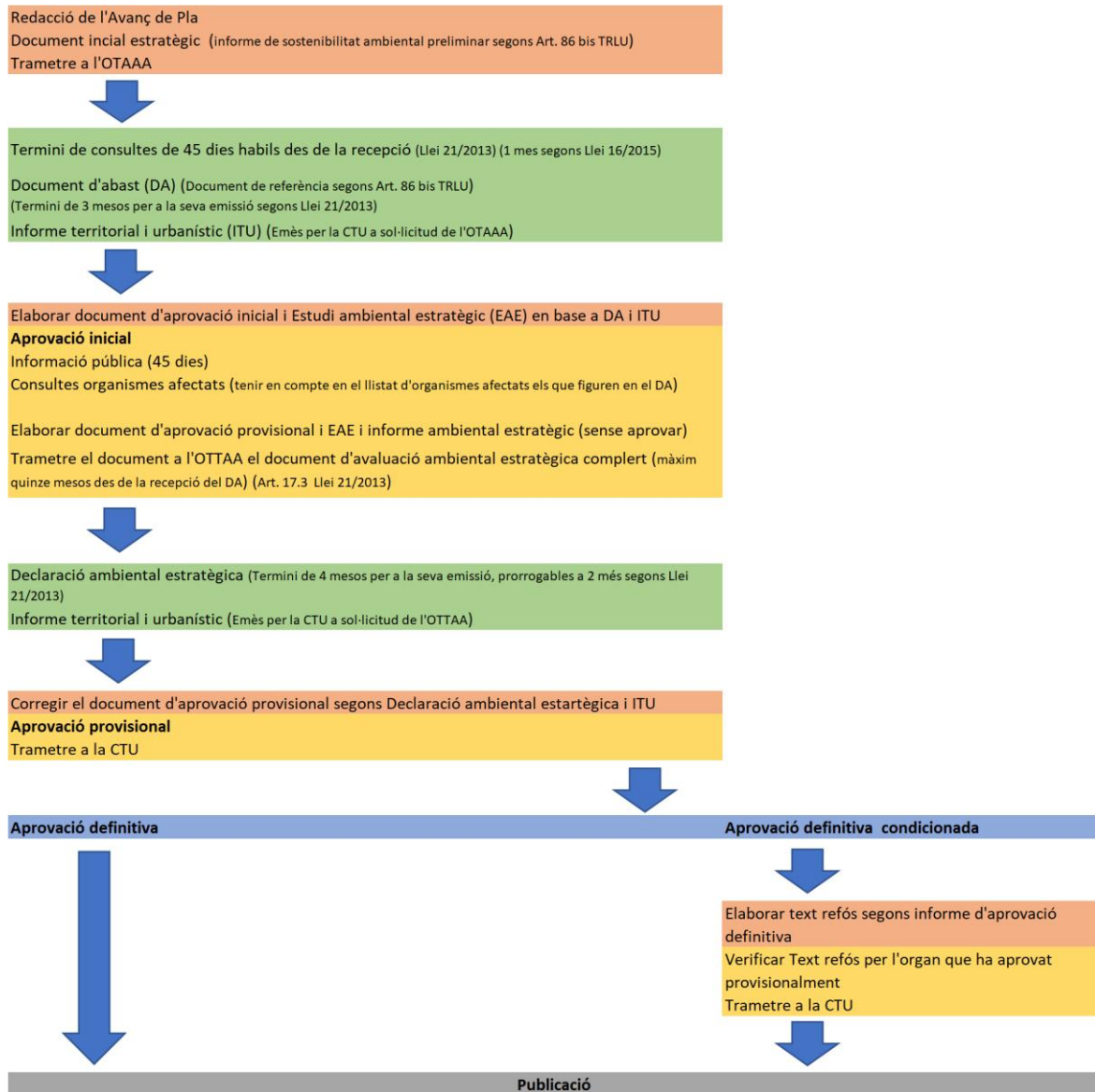
1 Introducció	3
1.1 Tramitació	3
1.2 Antecedents de la tramitació	4
1.2.1 L'Avanç de Modificació puntual	4
1.2.2 Consideracions dels Informes sectorials respecte l'Avanç de Modificació puntual	5
1.2.3 Acord de la Comissió de Territori de Catalunya. Tràmit article 1.14 Normes PTPCC	11
1.2.4 Convenis subscrits per a la tramitació de la present modificació puntual	11
1.3 Àmbit de la modificació.....	12
1.4 Situació actual de l'àmbit	12
1.5 Antecedents	17
1.5.1 El Planejament vigent	17
1.5.2 El Projecte de la nova variant.....	17
1.6 Anàlisi de la problemàtica actual	18
1.7 Objectius	19
1.8 Justificació de l'interès general la modificació.....	19
1.9 Documents modificats	20
2 Informació.....	21
2.1 Planejament vigent	21
2.1.1 Planejament territorial.....	21
2.1.2 Planejament urbanístic municipal.....	23
2.2 El projecte de la variant.....	24
2.2.1 Estudi informatiu 2015.....	24
2.2.2 Projecte constructiu de la variant, 2020.....	25
3 Modificacions proposades	27
3.1 Descripció de la proposta.....	27
3.2 Fases d'actuació	30
3.3 Quadres de dades comparatius POUM - Modificació puntual	31
3.4 Aprofitament.....	32
3.5 Gestió	33
3.5.1 Polígon d'Actuació P.A.U.12. Monells.....	33
3.6 Obres d'urbanització	37
3.7 Ordenació de l'edificació.....	37

3.8 Sistema ferroviari	39
3.9 Pla d'etapes	39
3.10 Documentació modificada	39
3.10.1 Incorporació d'un nou article 118bis a les Normes urbanístiques del POUM	39
3.10.2 Modificació de l'article 172.....	40
3.10.3 Incorporació d'un nou article 175ter a les Normes urbanístiques del POUM.....	41
3.10.4 Incorporació d'un nou article 175quater a les Normes urbanístiques del POUM.....	42
3.10.5 Modificació de l'article 182 de les Normes urbanístiques del POUM	43
3.10.6 Incorporació d'un nou article 182.12. Polígon d'Actuació Urbanística "Monells" (PAU12)	44
4 Estudi de mobilitat	49
5 Informació mediambiental.....	49
6 Inundabilitat.....	49
7 Memòria social i de gènere	52

1 Introducció

1.1 Tramitació

El present document de Modificació puntual de l'àmbit de Monells del POUM de Seva es promou per part de l'Ajuntament de Seva. La tramitació seguirà el següent recorregut:



1.2 Antecedents de la tramitació

1.2.1 L'Avanç de Modificació puntual

Durant l'any 2021 es va iniciar la redacció de la Modificació puntual del POUM de Seva en l'àmbit de la fàbrica Monells, amb l'elaboració de l'Avanç de Pla i del Document inicial estratègic ambiental.

L'Avanç de la Modificació puntual va estudiar diverses alternatives per a resoldre el pas de vehicles pesants pel nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, atenent a criteris de sostenibilitat, viabilitat econòmica i repercussió social.

Es van considerar tres alternatives:

- Alternativa 0: preveu el manteniment de les propostes del planejament vigent, amb la construcció d'una variant de la carretera BV-5303 pel sud del nucli urbà.
- Alternativa 1: proposa l'ajust del traçat de la vialitat prevista en el POUM, per tal de no afectar les instal·lacions actuals de la fàbrica d'embotits Monells i permetre la seva ampliació. També preveu la reserva d'un espai per a aparcament dels treballadors al sud del nou vial previst.
- Alternativa 2: també proposa l'ajust del traçat de la vialitat prevista en el POUM per tal de no afectar les instal·lacions actuals de la fàbrica Monells i permetre la seva ampliació, i preveu la reserva d'un espai per a aparcament pels treballadors a l'oest de la via del tren, entre el camí existent i el nou vial previst. Aquesta alternativa preveu una execució de la vialitat en dues fases, per tal de poder resoldre les afectacions en el nucli urbà a curt termini.



Alternativa 0



Alternativa 1



Alternativa 2

De l'anàlisi realitzat es va considerar que l'Alternativa més idònia és l'Alternativa 2, ja que:

- la forma i dimensió de la peça industrial resultant permet una bona mobilitat interior dels camions. Així mateix facilita el millor accés a la fàbrica des del vial perimetral evitant la necessitat de construir una rotonda pel gir de camions en una intersecció de tres carrers.
- proposa una execució de la vialitat en dues fases, de manera que es puguin resoldre les afectacions pel pas dels camions en el nucli urbà a curt termini.

- facilita una solució a curt termini per a resoldre els problemes derivats del trànsit de camions travessant el nucli urbà residencial de Sant Miquel de Balenyà, desplaçant i dotant de seguretat el pas a nivell actual de Can Roca. La solució a curt termini és compatible amb la construcció de la solució definitiva (pas soterrat de la via).
- manté la vialitat perimetral però amb un traçat més ajustat a les preexistències i a les necessitats, amb un caràcter urbà i no interurbà -El projecte de la variant nord ja redactat per la Generalitat i la Diputació fa que el vial perimetral deixi de tenir funció interurbana-. També és una vialitat més econòmica, que aprofita la vialitat existent allà on és possible (carrer de Serradases, carrer del Camí ral) i més respectuosa amb l'entorn natural, amb un traçat de vial paral·lel al torrent de la Font Tordera, que es podrà mantenir en el seu estat natural i amb la preservació dels camins existents, que es connectaran amb un camí que ressegueixi el nou vial.
- preveu un espai d'aparcament pels treballadors situat a oest de la via del tren, entre el camí existent i el nou vial previst, amb una forma adequada per l'ús previst, i una ubicació coherent, en continuïtat amb el polígon industrial l'Avellanet.
- proposa una execució de la vialitat en dues fases, de manera que es puguin resoldre les afectacions pel pas dels camions en el nucli urbà a curt termini.

1.2.2 Consideracions dels Informes sectorials respecte l'Avanç de Modificació puntual

L'Avanç de Modificació puntual es va trametre a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació ambiental de Barcelona (OTAAA), en data 21 de desembre de 2021, sol·licitant l'inici de l'avaluació ambiental de la Modificació Puntual i l'elaboració del Document d'abast ambiental.

L'OTAAA va fer les consultes al diferents organismes afectats per l'actuació i va sol·licitar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central l'Informe territorial i urbanístic.

A continuació es resumeixen les consideracions dels diferents informes sectorials.

1.2.2.1 Document d'abast de l'OTAAA

En data 15 de març de 2022, a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació ambiental de Barcelona (OTAAA) va emetre el Document d'abast de l'Estudi ambiental estratègic de la Modificació puntual. Les consideracions del Document d'abast en relació a la proposta de l'Avanç de Modificació puntual van ser les següents:

- per tal d'assolir l'objectiu de preservar els valors associats al rec de la Font Tordera i dels entorns més propers, així com en relació amb la fauna associada, caldrà que la vialitat que es proposa paral·lela al rec esmentat es planteji el més allunyat possible al mateix, amb la mínima amplada necessària. Així mateix, caldrà potenciar el bosc de ribera present en l'entorn del rec amb arbrat i vegetació autòctona de ribera, per tal de potenciar els seus valors i facilitar la integració de la futura zona d'aparcament, així com aprofundir en la previsió de mesures per tal que l'aparcament previst sigui permeable i adaptat al medi circumdant, en el sentit plantejat en la proposta.

S'ha ajustat el traçat del vial paral·lel al rec de la Font Tordera, separant-lo del rec amb l'objectiu de preservar-lo i potenciar el bosc de ribera i la vegetació autòctona existent a les seves vores.

S'han definit normativament les condicions d'integració de la zona d'aparcament i les mesures per tal que sigui permeable i adaptat al medi circumdant.

- caldrà incorporar en la proposta els condicionants del Catàleg de paisatge de les Comarques Centrals de la unitat de la Plana de Vic, tant pel que fa a evitar les debilitats i amenaces del paisatge actual, com per integrar els criteris i accions dirigides a la protecció del paisatge actual.

S'han incorporat les propostes dirigides a la protecció del paisatge actual i a la seva millora.

- **caldrà considerar les emissions de GEH** en el desenvolupament de la proposta, per la qual cosa caldrà estimar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associada al desenvolupament de l'alternativa escollida i preveure mesures per a la seva mitigació i per reduir la vulnerabilitat de l'àmbit als impactes derivats del canvi climàtic.

En l'Estudi ambiental estratègic s'ha incorporat l'estimació de les emissions de gasos amb efecte hivernacle associada al desenvolupament de l'àmbit

- caldrà incorporar les consideracions de l'informe del Consell Comarcal d'Osona, de 7 de febrer de 2022, en el qual s'especifica la necessitat de recollir els efectes de l'ampliació de l'activitat sobre la generació **d'aigües residuals** abocades a la xarxa pública, tant des del punt de vista del seu increment quantitatiu com des del punt de vista de la seva qualitat, preveient les mesures preventives i correctores pertinents.

En l'Estudi ambiental estratègic s'ha analitzat l'efecte de l'ampliació de l'activitat sobre la generació d'aigües residuals abocades a la xarxa pública i s'han previst les mesures preventives i correctores pertinents.

- pel que ja a la hidrologia, caldrà atendre les consideracions que pugui establir l'Agència Catalana de l'Aigua, en referència a la zona de policia de lleres, la zona de flux preferent i la zona inundable de l'àmbit.

1.2.2.2 Informe urbanístic i territorial de la Comissió Territorial de la Catalunya Central

En data 11 de maig de 2022, la Comissió territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central va emetre l'Informe territorial i urbanístic de l'Avanç de Modificació puntual, amb la següent valoració i consideracions:

Valoració territorial: Cal considerar l'actuació compatible amb el planejament territorial d'aplicació.

- Prèviament a l'aprovació inicial del Pla, caldrà fer el tràmit establert per l'article 1.14 del PTPCC.

S'ha realitzat el tràmit establert per l'article 1.14 del PTPCC. En data 19 de desembre de 2022, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya hi ha donat conformitat (veure apartat 1.2.3).

- Atès que dins l'àmbit discorre la línia ferroviària i que la modificació preveu el canvi del pas a nivell a curt termini i la creació d'un pas soterrat a llarg termini, caldrà sol·licitar com a mínim els informes sectorials en matèria de ferrocarrils i d'infraestructures viàries de mobilitat.

S'han sol·licitat i rebut els informes de Adif i del Ministeri de Foment.

Valoració urbanística i en matèria de paisatge: Cal considerar que l'estructura viària proposada no impedeix la consecució de l'objectiu establert pel POUM pel que fa a la millora de l'accessibilitat al nucli de Santa Maria de Seva i reduir el trànsit de pas pel poble de Sant Miquel de Balenyà, atès que el trànsit de pas queda resolt per la variant finalment escollida i que la modificació permetrà eliminar el trànsit urbà provinent de l'activitat econòmica existent.

Pel que fa a la proposta concreta d'ordenació es fan les següents consideracions:

- Es considera necessària la continuïtat de la via de ronda per l'adequació de la proposta, ja sigui a través del seu traçat explícit, seguint els criteris de l'alternativa 1, o a través del manteniment d'una secció contínua d'aquest eix en tot el seu traçat.

Fora de l'àmbit de la present modificació puntual, el planejament vigent possibilita la continuïtat de la via de ronda amb una secció contínua fins a connectar amb la carretera BV-5303 en direcció Seva.

- Pel que fa a la vialitat provisional, cal considerar-la una vialitat definitiva i justificar-la en termes de mobilitat.

La vialitat que s'executa a curt termini es justifica en termes de mobilitat com a vialitat definitiva.

- Pel que fa al vial de vora i el seu creuament soterrat, caldrà incloure la totalitat dels seus terrenys dins el sòl classificat com a sòl urbà. Es considera que aquests terrenys haurien d'estar inclosos dins del PAU-11 proposat, per tal de garantir la seva cessió obligatòria i gratuïta. Així mateix, en tant que es tracta d'un sistema general, caldrà que el document estabeixi qui costejarà i executarà les obres d'urbanització i caldrà programar la seva execució en el corresponent Pla d'Etapes.

Els terrenys necessaris per executar el vial de vora i el seu creuament soterrat, s'han vinculat a l'àmbit del PAU-12. Monells, als efectes de llur obtenció. S'ha mantingut la seva classificació com a sòl no urbanitzable però s'han vinculat com a càrrega externa al sector, tal com preveu l'article 35.2.b del RLUC. Es preveu que aquesta actuació es desenvolupi quan es desdoblí la via del tren, i així s'ha especificat en el Pla d'Etapes.

- Caldria atribuir al PAU-11 l'execució de la connexió de la rotonda existent en el polígon industrial amb el carrer Serradases, com a càrrega fora del sector, en la primera fase.

S'ha inclòs, com a càrrega externa al sector, la urbanització del vial de connexió de la rotonda del carrer del Serrat de la Creu amb el carrer de Serradases.

- Caldrà definir una única clau que abasti tot el sòl industrial, que cal que esdevingui parcel·la única i indivisible, en la qual s'identifiquin les àrees lliures d'edificació i d'ús exclusiu aparcament.

S'han definit dues noves subclaus 5 (5e1 i 5e2) per recollir les especificitats de la peça industrial de Monells i de l'aparcament vinculat (ordenació de l'edificació i dels usos) i per regular normativament que constituïran parcel·la única i indivisible. També en la fitxa del PAU-12. Monells s'ha indicat, en l'apartat de Parcel·la mínima, que el conjunt de sòls industrials inclosos en l'àmbit tindran la consideració de parcel·la única i indivisible i tindran el caràcter de parcel·la mínima.

- Caldrà que l'estudi de paisatge i integració paisatgística exigint per l'article 3.14 del PTPCC analitzi de forma detallada l'impacte de l'aparcament previst i estableixi les mesures correctores necessàries per tal de fer compatible l'actuació amb el paisatge agrari de l'àmbit i potenciar el rec de la Font Tordera. Aquestes mesures hauran d'estar degudament regulades a la normativa urbanística i vinculades al desenvolupament del PAU-11. Aquest estudi també haurà d'analitzar la correcta inserció del nou pas a desnivell, el qual es preveu soterrat, aspecte que es valora favorablement.

S'ha incorporat l'Estudi d'impacte i integració paisatgística de la modificació puntual, i s'han regulat les mesures correctores necessàries.

1.2.2.3 Informe sectorial de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA)

En data 3 de maig de 2022, l'Agència Catalana de l'Aigua va emetre l'informe sectorial, amb les següents consideracions:

Domini públic hidràulic (DPH), zona de policia (ZP) i zona de servitud (ZS):

- En el curs fluvial del rec de la Font Tordera, seran d'aplicació les condicions del RDPH i del TRLA en relació a la determinació de la llera natural, la zona de servitud i la zona de policia, i a les condicions per a poder realitzar obres en aquestes zones.

Abastament d'aigua:

- Atesa la naturalesa de la Modificació puntual, no són de preveure afeccions en quant a l'abastament d'aigua. De cara al desenvolupament de la present MP serà necessari descriure la xarxa d'abastament d'aigua del sector i obtenir, per part de l'ens gestor de l'abastament municipal, un certificat conforme la xarxa garanteix el futur volum d'aigua derivat del desenvolupament del planejament. I en cas que l'anàlisi posi de manifest una manca de recurs per cobrir la nova demanda caldrà que es defineixi les noves actuacions a realitzar per assegurar un correcte abastament del futur àmbit urbanístic i en prevegi la corresponent reserva econòmica.

En l'Estudi ambiental estratègic s'ha descrit la xarxa d'abastament d'aigua del sector i les necessitats previstes.

Sanejament:

- Atesa la tipologia i la naturalesa i dimensions de la Modificació puntual, no són de preveure afeccions en quant al sanejament d'aigua. De cara al desenvolupament de la present MP, caldrà que els documents urbanístics avaluin quantitativament la nova producció d'aigües de sanejament especificant si són residuals domèstiques, residuals industrials o pluvials, analitzin la infraestructura actual de sanejament i el grau de suficiència envers el nou creixement planificat, prevegin com es resoldrà la depuració de les aigües residuals i de com

i on es retornaran al medi, i defineixin com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions a tercers.

En l'Estudi ambiental estratègic s'ha analitzat l'efecte de l'ampliació de l'activitat sobre la generació d'aigües residuals abocades a la xarxa pública i s'han previst les mesures preventives i correctores pertinents.

- Caldrà que el document de planejament faci constar que "resta prohibit, amb caràcter general, l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element de domini públic hidràulic, excpete que es compti amb la prèvia autorització administrativa"

S'ha incorporat aquesta prohibició, en la fitxa urbanística de l'àmbit PAU-12. Monells, i també en les condicions de les obres d'urbanització del nou vial de ronda.

Hidrologia-hidràulica. Inundabilitat:

- Caldrà que el promotor del desenvolupament urbanístic redacti un estudi d'inundabilitat, que haurà de ser informat favorablement per l'administració hidràulica competent, per tal de justificar que les actuacions previstes són compatibles al que disposen els articles 9(bis) i 14(bis) del Reglament del Domini Públic Hidràulic (modificat pel RD 638/2016), pel que fa a les limitacions d'usos en sòl rural en la zona de flux preferent i en la zona inundable.

S'ha incorporat l'Estudi d'inundabilitat de la modificació puntual.

Afeccions mediambientals:

- Les actuacions hauran de fer-se d'acord amb els "Criteris d'intervenció dels espais fluvials" redactats per l'ACA el març de 2022 i publicats a la seva pàgina web.

1.2.2.4 Informe sectorial d'ADIF

En data 24 de maig de 2022, ADIF va emetre l'informe sectorial, amb les següents consideracions:

- Sistema general ferroviari: es recull correctament el sistema ferroviari (clau A2) en els plànols d'ordenació, tot i que seria adequat utilitzar la doble qualificació en els encreuaments dels passos superiors o inferiors ferroviari/viari. En la Memòria cal recollir els aspectes més rellevants, referents a la definició del Sistema general ferroviari (Clau A2).

S'ha utilitzat la doble qualificació en els encreuaments.

- Limitacions a la propietat: cal que la memòria, les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació recullin les limitacions a la propietat del sistema ferroviari (zona de domini públic, zona de protecció i línia límit d'edificació), d'acord amb la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari.

S'han descrit, regulat i representat gràficament les limitacions a la propietat dels terrenys colindants amb el sistema ferroviari.

- L'Ajuntament de Seva i Adif estan tramitant un Conveni pel desplaçament del pas a nivell i per dotar-lo de protecció automàtica. La formalització del Conveni i la seva inclusió en la Modificació puntual són necessàries per a l'aprovació del planejament proposat.

1.2.2.5 Informe sectorial de la Subdirecció general de Planificació Ferroviària del Ministeri de Transports, mobilitat i agenda urbana.

En data 29 de novembre de 2022, la Subdirecció general de Planificació ferroviària va emetre l'informe sectorial, amb les següents consideracions:

- Cal fer menció en els documents gràfics i escrits a la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari i al seu Reglament, que són d'obligat compliment.
- Cal descriure les limitacions a la propietat dels terrenys colindants amb el sistema ferroviari, i representar gràficament les línies delimitadores de l'explanació ferroviària, la plataforma ferroviària, la zona de domini públic, la zona de protecció i la línia límit d'edificació.
- Cal indicar l'obligatorietat de sol·licitud d'autorització per a activitats en domini públic i zona de protecció.
- Cal indicar que en els successius instruments de desenvolupament, projectes i obres, cal tenir en compte les limitacions a la propietat i proteccions al ferrocarril.
- Cal delimitar i qualificar els terrenys ocupats per totes les infraestructures ferroviàries d'interès general i les zones de servei ferroviari com a Sistema general ferroviari.

S'han descrit, regulat i representat gràficament les limitacions a la propietat dels terrenys colindants amb el sistema ferroviari. S'ha indicat l'obligatorietat d'autorització, s'ha indicat les condicions per als successius instruments de planejament i s'han delimitat i qualificat els terrenys que ocupen les infraestructures ferroviàries. I s'ha incorporat la menció a la legislació vigent en matèria ferroviària.

1.2.2.6 Informe sectorial Consell Comarcal d'Osona

En data 8 de febrer de 2022, el Consell Comarcal d'Osona va emetre l'informe sectorial, amb les següents consideracions:

- Cal que la documentació ambiental de la Modificació puntual reculli quins efectes tindrà la previsió de l'ampliació de l'activitat sobre la generació d'aigües residuals abocades a la xarxa pública, tant des del punt de vista del seu increment quantitatiu com des del punt de vista de la seva qualitat, i en cas que correspongui, caldrà preveure i descriure les mesures preventives i correctores pertinents.

En l'Estudi ambiental estratègic s'ha analitzat l'efecte de l'ampliació de l'activitat sobre la generació d'aigües residuals abocades a la xarxa pública i s'han previst les mesures preventives i correctores pertinents.

1.2.2.7 Altres informes rebuts en relació a l'Avanç de Pla i a l'Estudi ambiental estratègic

Informe forestal. Departament Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural:

- La modificació puntual no té afectacions significatives a la superfície forestal.
- Es considera adient l'abast i el grau d'especificació de l'estudi ambiental estratègic del Pla.

Informe medi agrari. Departament Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural:

- indica quines consideracions haurà d'incloure l'estudi ambiental estratègic pel que fa al medi agrari.

Institut cartogràfic i geològic de Catalunya:

- No té consideracions a emetre en relació a l'abast i grau d'especificació de l'estudi ambiental en relació als aspectes relacionats amb el medi geològic.
- No es considera necessària la realització d'un estudi complementari de riscos geològics, tenint en compte la ubicació geològica i geomorfològica de l'àmbit de la modificació

Protecció civil:

- No emet consideracions.

1.2.3 Acord de la Comissió de Territori de Catalunya. Tràmit article 1.14 Normes PTPCC

L'Avanç de Modificació puntual es va trametre a la Comissió de Territori de Catalunya, als efectes de reconèixer l'elevat interès territorial de l'actuació proposada en la modificació puntual, tal com determina l'article 1.14 de les Normes del Pla territorial parcial de les comarques centrals (PTPCC) per a les actuacions no previstes en el PTPCC en sòls considerats de potencial interès estratègic.

En data 19 de desembre de 2022, la Comissió de Territori de Catalunya va acordar reconèixer l'elevat interès territorial de l'actuació, als efectes del previst a l'article 1.14 de les Normes del Pla territorial parcial de les Comarques Centrals, de l'avanç de la modificació puntual del POUM de Seva en l'àmbit de la fàbrica Monells, amb les observacions realitzades en l'Informe territorial i urbanístic emès per la Comissió territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central en data 11 de maig de 2022.

1.2.4 Convenis subscrits per a la tramitació de la present modificació puntual

Conveni entre l'Ajuntament de Seva i ADIF

S'està tramitant un Conveni entre l'Ajuntament de Seva i Adif per desplaçar el pas a nivell de la via de tren i per dotar-lo de protecció (*"Convenio entre el Ayuntamiento de Seva i el Administrador de infraestructuras ferroviarias (Adif), para desplazar al PK 57/543 y dotar de protección automática clase A3 al paso a nivel actualmente situado en el PK 57/313 de la línea Montcada bifurcación- La Tour de Carol, en el término municipal de Seva"*).

En Annex s'adjunta l'esborrany del Conveni.

Conveni entre l'Ajuntament de Seva i Embotits Monells

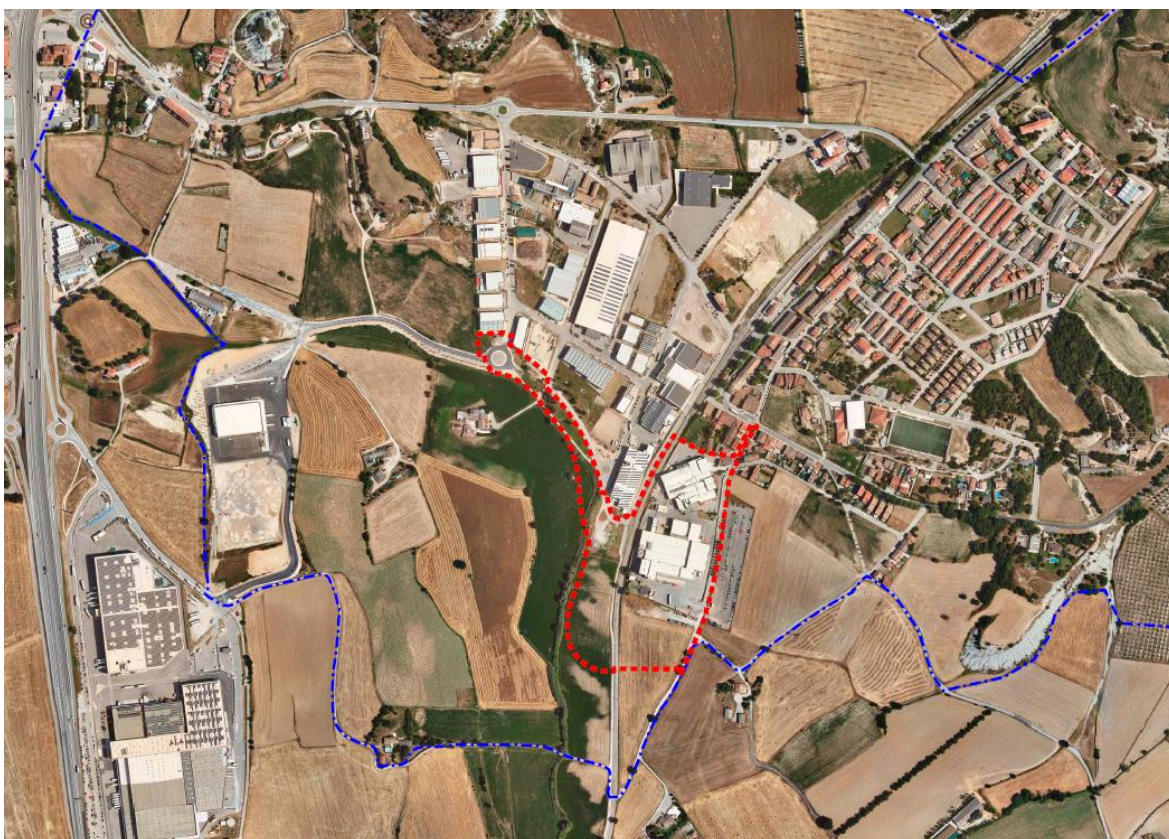
En data 19 d'abril de 2022, es va signar un Conveni entre l'Ajuntament de Seva i l'empresa "Embutidos Monells S.A." (*"Conveni urbanístic relatiu a la preparació d'una Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Seva a l'Àmbit del Sector industrial de l'Avellanet, entre Embotits Monells SA i l'Ajuntament de Seva"*), en el qual es defineixen les obligacions de les parts en la redacció i tramitació de la Modificació puntual.

En Annex s'adjunta el Conveni.

1.3 Àmbit de la modificació

La present modificació puntual està situada al sud del nucli de Sant Miquel de Balenyà. Comprèn els sòls situats entre el rec de la Font Tordera i la via del ferrocarril, al sud del carrer de Serradases, la peça de sòl qualificada com a sòl industrial corresponent a la fàbrica d'embotits Monells, situada entre la via del ferrocarril i el carrer del Camí ral i els sòls situats al sud d'aquesta peça industrial. També inclou una franja de sòl situada entre la rotonda situada al sud del carrer del Camp de la Creu i el carrer de la Feu, al sud del carrer de Serradases, que inclou un tram del rec de la Font Tordera.

La superfície total de sòl inclòs dins la present Modificació puntual és de 82.003 m².



Situació de l'àmbit

1.4 Situació actual de l'àmbit

La fàbrica d'embotits Monells S.A, actualment propietat d'ARGAL SA, es troba situada a la banda est de la via del ferrocarril de Barcelona a Puigcerdà, desproveïda, a causa d'aquesta infraestructura, de l'accessibilitat pròpia del polígon industrial l'Avellanet, situat a l'altra banda de les vies.

L'accés actual a la fàbrica Monells es realitza des de la travessera urbana de la carretera BV-5303 que travessa el nucli urbà residencial de Sant Miquel de Balenyà, i, a través del carrer del Camí Ral, el qual, en la seva trobada amb la BV-5303 té una amplada de 6 m entre façanes, el que no

permet el pas simultani de camions en els dos sentits. L'accés a la fàbrica es realitza travessant zones residencials i part del carrer del Camí Ral no està totalment urbanitzat, amb manca de voreres i d'enllumenat.

L'aparcament pels treballadors de la fàbrica Monells està situat, provisionalment, en una peça de sòl situada a l'altra banda del carrer del Camí Ral, en sòl urbanitzable.

Pel que fa als sòls inclosos en l'àmbit de la modificació puntual situats a l'altra banda de la via del ferrocarril, es tracta de sòls sense transformar. Al costat de la via del tren hi ha el camí de Tona, que transcorre paral·lel a la via des del carrer de Serradases fins als Hostalets de Balenyà. El primer tram del camí està asfaltat i té uns 5 metres d'amplada, i després passa a ser un camí de terra d'uns 3 metres d'amplada. A mig quilòmetre al sud del carrer de Serradases, just al límit del terme municipal, el camí de Tona i el camí ral -situat a la banda est de la via del tren- es connecten mitjançant un pas a nivell.

En el polígon industrial l'Avellanet, el carrer del Serrat de la Creu acaba actualment en una rotonda que connecta cap a oest amb l'àmbit industrial Estevenell Nou però manca realitzar la connexió cap a l'est amb el carrer de Serradases

Els terrenys situats al sud-oest del polígon industrial l'Avellanet, per on el planejament vigent preveu el nou vial de ronda, es troben actualment sense transformar i contenen el Rec de la Font Tordera i un camí que el voreja.



Fotografies de l'estat actual de l'àmbit



La carretera BV-5303 amb l'espai de gir pels camions



La carretera BV-5303 en la trobada amb el carrer del Camí ral



Cantonada del Carrer del Camí ral amb la carretera BV-5303, per on circulen els camions en els dos sentits



El carrer del Camí ral, per on circulen els camions en els dos sentits



Carrer del Camí ral en direcció sud, amb la fàbrica Monells i l'espai d'aparcament pels treballadors



La peça situada a oest de la via del tren, amb el primer tram del camí de Tona



El camí de Tona i els sòls sense transformar que s'inclouen en la modificació puntual



El final del carrer del Camp de la Creu



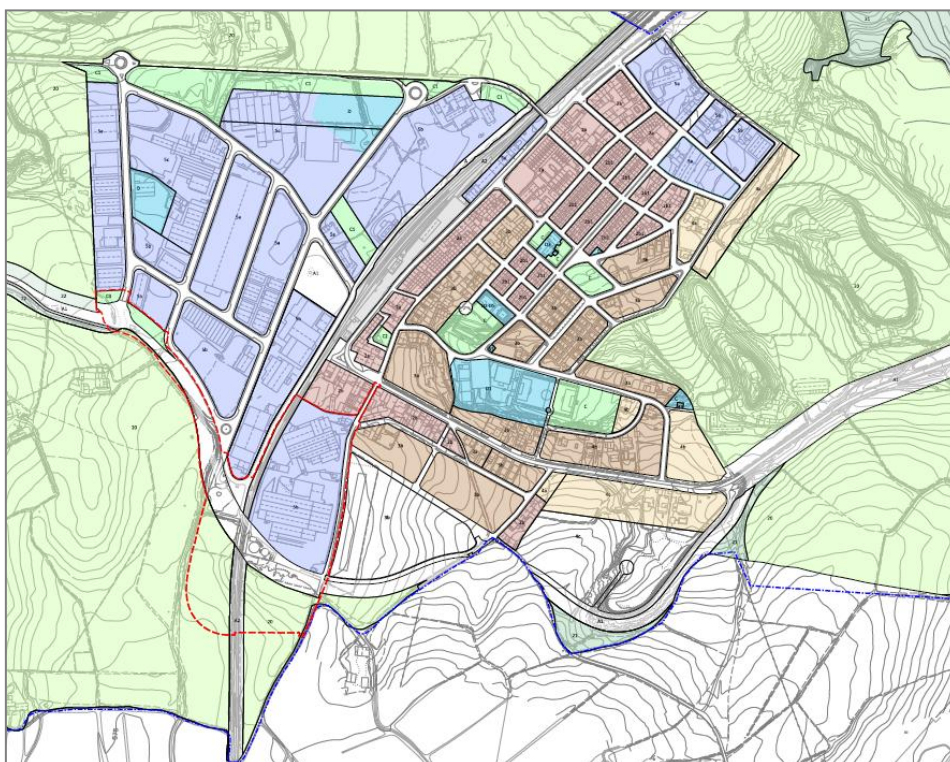
El final del carrer de Serradases i els sòls sense transformar al sud-oest del carrer

1.5 Antecedents

1.5.1 El Planejament vigent

En aquest àmbit, el POUM preveu un vial de ronda interurbana pel sud del nucli urbà, que connecti la C-17 amb la carretera BV-5303 en l'extrem est del nucli.

El vial previst transcorre paral·lel al carrer de Serradases, travessa la via del ferrocarril al sud de la peça industrial de la fàbrica Monells, i voreja els sòls urbanitzables situats al sud del nucli urbà. Part del traçat es situa dins el terme municipal del Brull.



L'ordenació de l'àmbit en el planejament vigent, amb el traçat del vial de ronda pel sud del nucli urbà

Per altra banda, el POUM qualifica la peça industrial on s'ubica la fàbrica d'embotits Monells amb la clau 5b-indústria mitjana, la regulació de la qual estableix unes distàncies mínimes de les edificacions a límits de 4 metres respecte el carrer i 3 metres respecte la resta de límits.

1.5.2 El Projecte de la nova variant

Tal com s'explica amb més detall en l'apartat 2.2 d'aquesta memòria, la Generalitat de Catalunya, en l'Estudi informatiu i en el Projecte constructiu acabat de redactar per la Generalitat de Catalunya i per la Diputació de Barcelona, s'ha escollit realitzar la variant de Sant Miquel de Balenyà pel nord del nucli urbà, descartant la variant sud, que tenia una traça que seguia pròxima al vial perimetral del POUM.

1.6 Anàlisi de la problemàtica actual

L'accés rodat a la fàbrica creuant pel pont actual de la Carretera BV 5303, i a través del nucli urbà residencial constituït per carrers de petit format, que resulten envaïts per un tràfic pesant no previst en la configuració de la vialitat, genera perill per a les persones i altera el normal funcionament de la mobilitat de vianants i cotxes d'aquest nucli amb afectacions ambientals, de soroll i contaminació per al veïnat.

L'actual gir dels vehicles des de la carretera comarcal en direcció a Seva cap al carrer del Camí Ral, possible per l'espai habilitat a l'altra banda de la carretera per permetre el gir dels camions és perillós. El carrer del Camí Ral, pel qual accedeixen a la fàbrica els camions, els vehicles particulars dels treballadors i els vianants, i pel qual també transiten els veïns de la zona, té una amplada estreta que no permet el pas simultani de camions en els dos sentits, i que suposa un element addicional de perillositat.



Per altra banda, l'alt nivell d'ocupació de sòl de la instal·lació industrial, que confronta amb sòl urbà residencial consolidat i amb sòl no urbanitzable, impedeix generar un espai adequat per a l'aparcament i maniobra dels vehicles que accedeixen a la fàbrica. Com a solució transitòria, els propietaris de la indústria van sol·licitar una llicència provisional d'aparcament en una superfície de sòl externa a l'àmbit industrial, restant pendent una solució definitiva.

Les edificacions existents en la peça industrial de Monells presenten algunes disconformitats amb el planejament vigent, ja que hi ha alguns volums edificats que no s'adeqüen a la distància mínima a límits i una franja de l'edificació actual que es situa fora de la zona qualificada amb la clau 5b. Aquesta situació irregular impedeix atorgar llicències per a inversions de reforma i millora de la indústria que podrien comportar la reducció dels impactes que causa el moviment de camions.

1.7 Objectius

L'objectiu de la modificació que es proposa és el de reduir l'afectació que provoca la mobilitat associada a l'activitat industrial de Monells sobre el sòl urbà residencial de Sant Miquel de Balenyà, alhora que es facilita el futur de l'activitat econòmica de l'empresa, donant cabuda a les seves necessitats actuals de reforma i les possibles necessitats futures, sense incrementar l'edificabilitat actual.

Adicionalment es proposa estudiar el traçat actual del vial perimetral que discorre al sud del Polígon industrial de l'Avellanet per fer un traçat més urbà i més respectuós amb el torrent existent. Per tal d'assolir aquests objectius es proposa:

- Ajustar el traçat de la vialitat prevista en el planejament vigent al sud del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, aprofitant l'actual traçat del carrer de Serradases, perllongant-lo amb un traçat paral·lel a la via del tren, continuïtat del carrer de la Feu, i connectant-lo amb el carrer del Camí Ral mitjançant un pas soterrat que travessi la via del ferrocarril, de manera que resolgui l'accessibilitat de la fàbrica Monells, especialment l'accessibilitat dels camions, evitant el seu pas pel nucli urbà residencial. Aquest nou traçat també evita l'afectació al torrent de Font Tordera.
- Preveure una solució d'accessibilitat a curt termini a la fàbrica Monells, mentre no s'executi el pas inferior de la via del tren. La solució plantejada és la connexió del camí situat a la banda oest de la via amb el carrer del Camí Ral mitjançant el perllongament del camí i la construcció d'un pas a nivell dotat del nivell de seguretat que permeti eliminar l'actual pas a nivell sense seguretat de Can Roca.
- Ajustar la classificació del sòl en el sud del nucli de Sant Miquel de Balenyà, incrementant el sòl urbà per tal de poder esgotar de forma racional el sostre actualment previst pel planejament. Això ha de permetre reformar a curt termini les instal·lacions de la fàbrica Monells i implantar l'edificabilitat que ja li atorga el POUM sense causar impactes ambientals ni socials, amb una reserva de sòl per a la fàbrica al sud de les instal·lacions actuals i una reserva de sòl per a la construcció d'un aparcament per als treballadors a l'altra banda de la via del tren.
- Ajustar les condicions d'ordenació de la zona industrial per tal de resoldre l'adequació urbanística de les edificacions existents amb el planejament vigent.

1.8 Justificació de l'interès general la modificació

L'interès general de la modificació és principalment l'eliminació del pas dels vehicles pesants travessant el poble de Sant Miquel de Balenyà, al llarg del carrer Bisbe Perelló i Carretera de Seva. Això suposarà una millora notable de la qualitat de l'aire, una reducció de la contaminació acústica i una reducció de la perillositat que actualment suposen els girs dels camions per accedir al carrer del Camí ral i el seu pas per carrers estrets en zones residencials.

La construcció de la variant nord permetrà transferir la titularitat de l'actual carretera comarcal a l'Ajuntament, que podrà reacondicionar-la com a carrer. El pas dels camions que es dirigeixen a la fàbrica Monells no s'hauria de poder continuar fent per aquests carrers.

La modificació puntual suposarà una millora en l'accessibilitat a la fàbrica d'embotits Monells, tant pels camions com pels treballadors que hi accedeixen en cotxe o a peu, i que actualment han de compartir el mateix accés pel carrer del Camí ral.

També permetrà a curt termini la reforma de les instal·lacions de la fàbrica d'embotits Monells, i la millora de la seva logística interior, una activitat econòmica molt important, amb uns 700 treballadors i una facturació superior als 120 milions d'euros en mitjana dels darrers tres anys, i també permetrà implementar l'edificabilitat que li atorga el planejament vigent.

Amb aquesta modificació de l'accessibilitat a la fàbrica Monells i amb la previsió de nova variant pel nord del nucli, la circulació de vehicles de pas pel nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà es reduirà notablement, el que suposarà una important millora de la qualitat de vida dels veïns i permetrà dur a terme projectes de millora de la qualitat urbana.

La modificació de traçat viari que es proposa suposa, en relació a la previsió del POUM, una gran millora respecte a la integració i manteniment del Torrent de Font Tordera, i permetrà potenciar i ampliar el bosc de ribera present entorn del rec amb arbrat i vegetació autòctona de ribera, afavorint la flora i fauna ripària i millorant la connectivitat. que podrà mantenir i potenciar la vegetació de ribera existent.

La modificació que es proposa té interès general, interès públic per les administracions afectades, i també interès particular pels veïns directament o indirectament afectats, i per a la pròpia fàbrica. No es produeix contradicció entre aquests interessos ja que la gravetat dels dèficits actuals afecta a tots els agents públics i privats implicats.

1.9 Documents modificats

Les modificacions proposades suposen la modificació dels següents plànols del POUM:

- Plànol 1. Règim urbanístic del sòl.
- Plànol 3. Qualificació del sòl.
- Plànol 4A. Qualificació i gestió del sòl. Sant Miquel

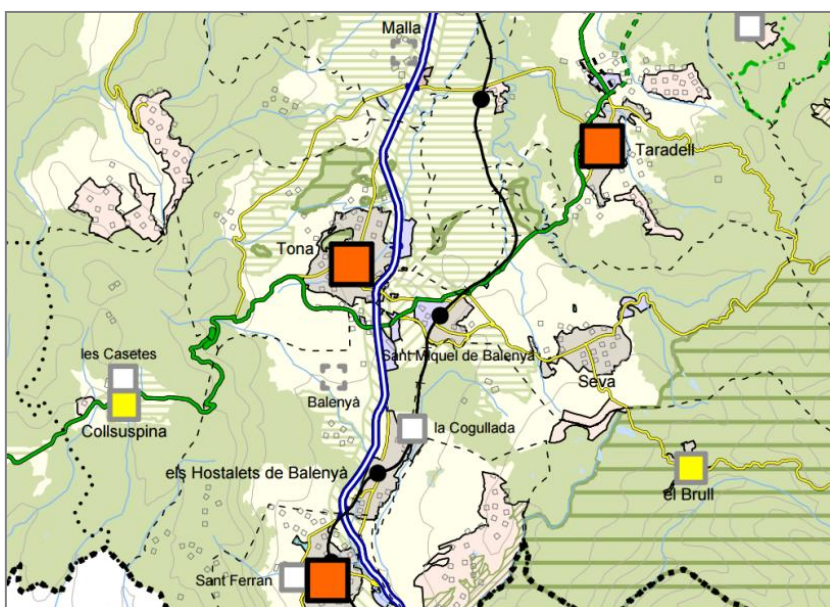
Les modificacions proposades suposen la modificació dels Articles 172 i 182 de la Normativa del POUM, i la incorporació de dos nous articles, el 175ter i el 182.12.

2 Informació

2.1 Planejament vigent

2.1.1 Planejament territorial

El Pla territorial parcial de les comarques centrals, aprovat definitivament el 16 de setembre de 2008 i publicat al DOGC el 22 d'octubre de 2008, considera tant Sant Miquel de Balenyà com Seva com a nuclis històrics sense atorgar-los cap nivell de polaritat urbana.

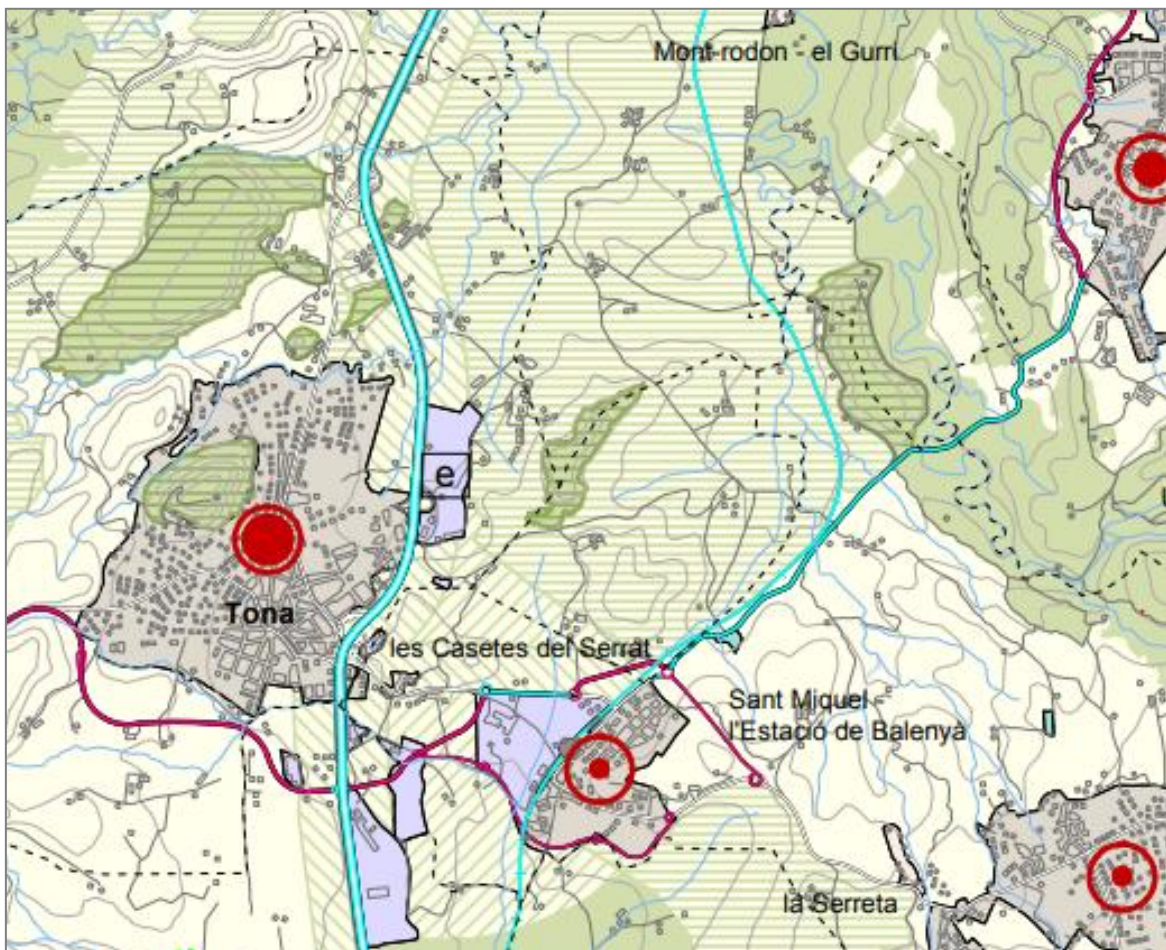


Fragment plànol O.2. Estructura nodal, del Pla territorial de les comarques centrals de Catalunya (Generalitat de Catalunya)

El Pla territorial preveu una nova infraestructura viària a Osona, el "Vial d'Osona" (*marcada amb color verd en el plànol*) que ha de connectar Tona -Taradell -Santa Eugènia de Berga -Roda de Ter - Torelló, que s'inicia a la sortida 49 de la C-17 i voreja el nucli de Sant Miquel de Balenyà per l'oest i el nord, seguint després cap a l'actual carretera BV-5305 a Taradell.

També incorpora una connexió d'aquest vial amb la carretera de Seva pel nord del nucli de Sant Miquel de Balenyà (*marcada amb color groc en el plànol*). El Pla territorial també recull del POUM de Seva el vial perimetral que voreja el nucli de Sant Miquel pel sud del sòl urbà, entra al municipi del Brull i connecta amb la carretera de Seva un cop travessat el poble.

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), també assenyala aquesta vialitat entre Tona i Torelló entre la xarxa viària comarcal.



Fragment plànol O.8 Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures d'Osona, del Pla territorial de les comarques centrals de Catalunya (Generalitat de Catalunya)

Pel que fa al Sistema d'Espais Oberts, el PTPCC inclou els sòls que es proposa transformar com a "Sòl de protecció territorial de potencial interès estratègic". En la memòria del Pla Territorial Parcial s'explica que el motiu d'incloure aquests sòls en aquesta categoria, és per tractar-se d'una cruïlla de comunicacions molt important a escala del sistema urbà sud de la Plana de Vic, on conflueixen activitats de diversos municipis i que es caracteritza per una proliferació anàrquica d'assentaments, que cal racionalitzar des de l'òptica de l'interès per a tot el territori.

L'article 2.9.5 de les normes del PTPCC, preveu que el sòl de protecció territorial de potencial interès estratègic pot ser objecte d'actuacions d'urbanització, o en general de transformació quan es tracti d'actuacions d'interès territorial i estratègic no previstes pel Pla. En aquests casos cal seguir el procediment que estableix l'article 1.14 de les normes del PTPCC.

2.1.2 Planejament urbanístic municipal

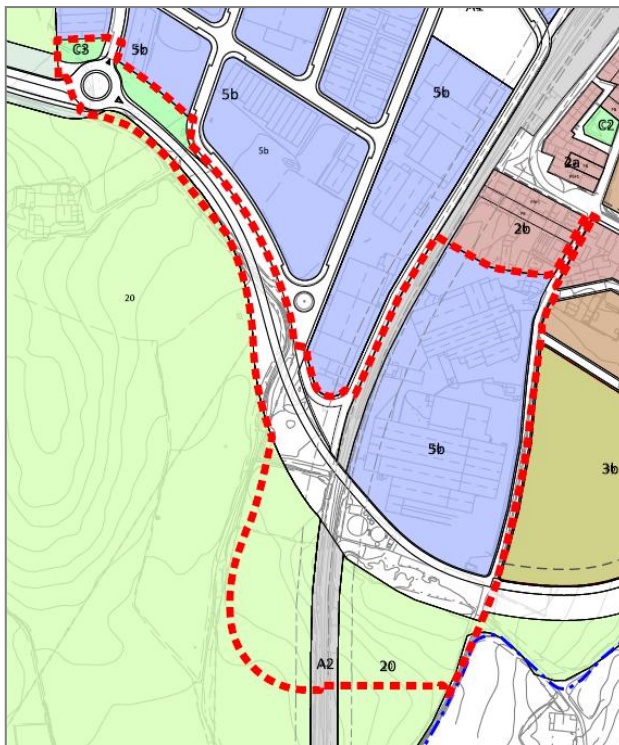
El POUM de Seva va quedar definitivament aprovat per la Comissió territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central en sessió de 20 de novembre de 2006 i publicat a efectes de la seva executivitat al Diari Oficial de la Generalitat número 4798 de 12 de gener de 2007.

Amb posterioritat a aquesta publicació, s'han tramitat diverses modificacions puntuals a l'objecte d'adequar-se en cada moment a la realitat física i exigències del territori.

2.1.2.1 Règim urbanístic dels sòls inclosos en la modificació puntual

D'acord amb el planejament vigent, els sòls inclosos en la present modificació puntual tenen la següent classificació i qualificació urbanística:

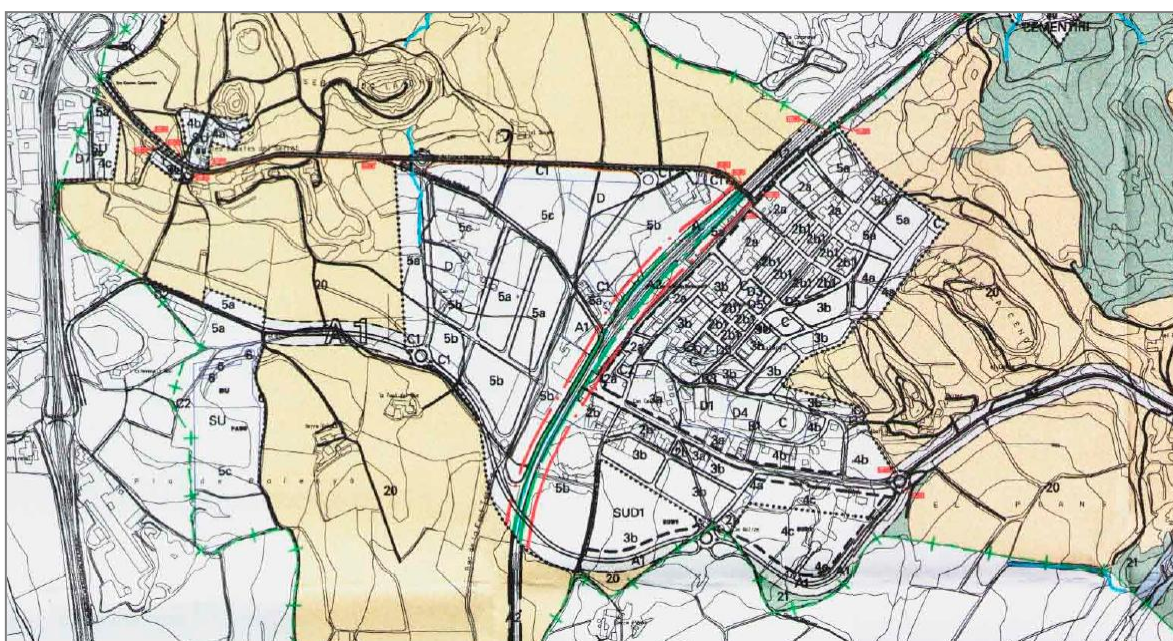
- la peça on actualment s'ubica la indústria Monells està classificada com a sòl urbà i qualificada com a zona industrial, clau 5b-Indústria mitjana.
- els sòls situats al sud de la peça industrial estan classificats com a sòl no urbanitzable i qualificats com a zona 20-zona agrícola permanent.
- els sòls situats entre la via del tren i el rec de la Font Tordera estan classificats com a sòl no urbanitzable i qualificats com a zona 20 -Zona agrícola permanent.
- L'àmbit és travessat per dues infraestructures: el vial perimetral previst pel POUM vorejant Sant Miquel de Balenyà pel sud (clau A1 -sistema viari) i classificat com a sòl no urbanitzable, i la via del ferrocarril que travessa el nucli de Sant Miquel de Balenyà de sud a nord (clau A2-sistema ferroviari).
- Al nord-oest de l'àmbit, entre el vial perimetral i la zona industrial, hi ha dues peces qualificades com a sistema de parcs i jardins urbans (clau C3).



2.1.2.2 Proposta de vial perimetral de Sant Miquel de Balenyà del POUM

El POUM de Seva preveu un vial que voreja el sòl urbà, per tal de millorar l'accessibilitat al nucli de Seva des de la C-17. En la memòria del POUM es descriu la proposta a nivell d'infraestructures viàries com segueix: *"Sobre el sistema d'accessos al poble, el Pla incorpora una nova via d'accés que millorarà les condicions d'accessibilitat, disminuint la distància i millorant el seu traçat"*

En els plànols d'ordenació es concreta aquesta nova via d'accés al poble mitjançant el traçat del vial perimetral que es proposa que transcorri pel sud del nucli urbà de Sant Miquel. És un vial municipal, que tot i tenir funcionalitat interurbana no hagués permès que l'actual travessera urbana deixés de ser carretera comarcal. L'ajuntament no va tenir els recursos financers ni la capacitat de gestió per executar un vial que per una banda entrava en el municipi veí d'El Brull i per altre requeria la construcció d'un pont o un pas inferior sota el ferrocarril. Aquest vial, incorporat al POUM del 2006, va deixar de tenir sentit quan el 2008 es va aprovar el Pla territorial que incorporava la variant de Sant Miquel de Balenyà com a carretera comarcal pel nord.



Fragment plànol 3. Qualificació del sòl, del POUM de Seva

2.2 El projecte de la variant

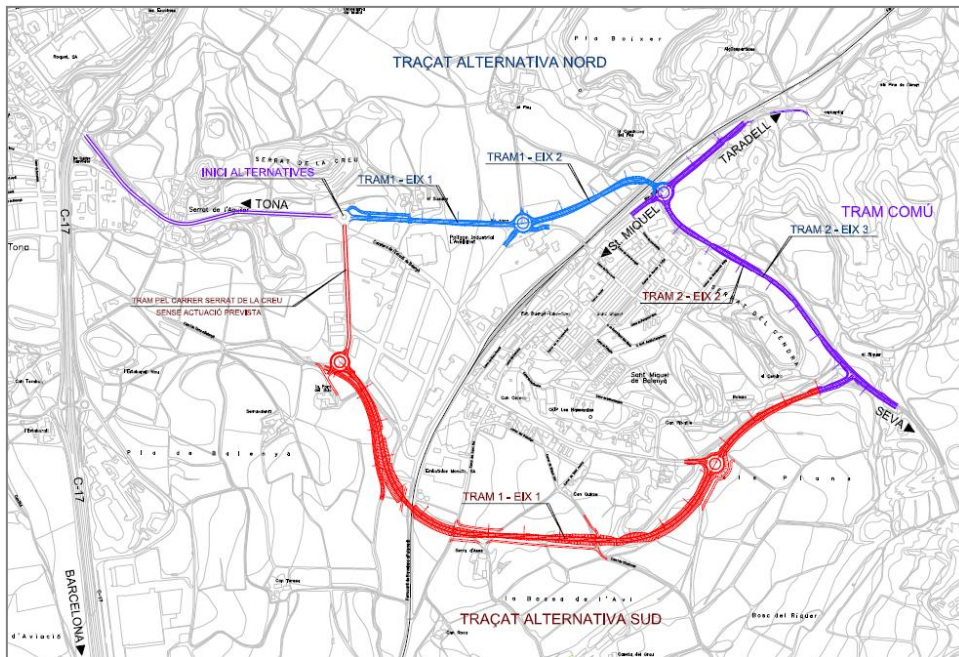
2.2.1 Estudi informatiu 2015

L'any 2015 la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, va aprovar definitivament l'Estudi Informatiu Variant de la carretera BV-5303 entre el PK4+450 i el PK 7+000. Tram. St. Miquel de Balenyà – Seva.

L'objectiu de l'Estudi Informatiu és dissenyar alternatives de traçat a nivell de variant viària que evitin el pas per la carretera BV-5303 de tots aquells vehicles de pas, donades les dificultats

actuals a nivell de traçat, de maniobrabilitat i gir de vehicles pesants al pont sobre el ferrocarril, i de fragmentació i barrera per als vianants al nucli urbà.

Es van contemplar dues alternatives de traçat (alternatives sud i nord). En ambdós casos, l'inici del traçat de les variants s'inicia en el PK 4+450 de la BV-5303, concretament a la rotonda existent en la cruïlla entre la BV-5303 i el carrer del Serrat de la Creu (Polígon Industrial l'Avellanet). Totes dues alternatives connecten amb les carreteres que van a Seva (BV-5303), i a Taradell (BV-5305).



Alternatives de variant de l'Estudi informatiu.

L'alternativa considerada més idònia tant des del punt de vista tècnic com ambiental, per la Generalitat de Catalunya, va ser l'Alternativa nord. Aquesta planteja una variant d'1,8 quilòmetres de longitud que voreja pel nord i nord-oest el nucli de Sant Miquel de Viladrau i comporta una inversió de 3,8 milions d'euros. El traçat s'inicia a l'actual BV-5303 a la rotonda del carrer del Serrat de la Creu, segueix la carretera actual uns 500 metres fins a una nova rotonda que es projecta per a derivar l'accés a l'actual pont del ferrocarril cap a la nova variant. La construcció de la variant permetrà reconvertir l'actual travessera en un carrer del poble.

2.2.2 Projecte constructiu de la variant, 2020

El projecte constructiu de la variant es redacta de fet en dos projectes per separat. Un primer projecte, redactat per la Generalitat, compren el tram entre la BV-5305 i l'accés est de Sant Miquel de Balenyà. Aquest projecte es troba, a dia d'avui, en un avançat estat de redacció. El segon projecte compren la resta del traçat, situat a ponent de la BV-5305, i es redactarà des del servei de carreteres de la Diputació de Barcelona.

Actualment el tram projectat per la Generalitat està en tràmit d'audiència prèvia als afectats, que es preveu resoldre abans de la fi del 2022. El tram de la Diputació està també pendent

d'aprovació final durant el 2022. Es preveu dur a terme la licitació i iniciar les obres abans de l'estiu del 2023.

3 Modificacions proposades

3.1 Descripció de la proposta

Per tal d'assolir els objectius marcats, la proposta es concreta en:

Proposta d'ajust de la vialitat en l'àmbit nord-oest:

1. Perllongar el carrer de Serradases fins a connectar amb la rotonda executada al sud del carrer del Serrat de la Creu.
2. Eliminar el vial previst paral·lel al carrer de Serradases i qualificar els sòls per on havia de transcórrer el vial com a sòls agrícoles, en continuïtat amb els sòls agrícoles contigus, mantenint els camins existents i respectant el traçat del torrent.
3. Ajustar les superfícies qualificades d'espai lliure entorn la rotonda del carrer del Serrat de la Creu al nou traçat del vial que la connecta amb el carrer de Serradases, de manera que es mantingui la dotació d'espais lliures en aquest àmbit i s'ordini una franja verda de transició entre la vialitat i el rec de la Font Tordera.

Proposta a curt i mig termini per millorar l'accessibilitat a la Fàbrica Monells:

1. Ampliar i perllongar el camí existent paral·lel a la via del tren (camí de Tona), i ajustar el seu traçat als requeriments per al gir dels camions.
2. Preveure l'espai per a la construcció d'un nou pas a nivell amb seguretat, que substitueixi l'actual de Can Roca sense seguretat que actualment connecta el camí ral i el camí de Tona, al sud de l'àmbit.
3. Urbanitzar el camí que connecti el pas a nivell amb el carrer del Camí Ral.
4. Completar la urbanització del carrer del Camí ral, des de la carretera de Seva fins a la seva connexió amb el nou camí que transcorre pel sud de l'àmbit, ampliant la vorera paral·lela a la fàbrica i reurbanitzant el tram entre la carretera de Seva i el carrer del Paisatge com un espai de prioritat per a vianants.

Proposta a mig i llarg termini per millorar l'accessibilitat a la Fàbrica Monells en l'escenari de duplicació de la via:

1. Preveure un nou vial que voregi l'aparcament i connecti el carrer de Serradases amb el carrer del camí Ral travessant la via del tren.
2. Preveure un pas per sota la via del tren.
3. Preveure un nou vial que connecti el pas sota la via del tren amb el carrer del Camí ral.
4. Preveure un camí de vora del nou vial connectat als camins que voregen el rec de la Font Tordera i els camins que voregen la via del tren i connecten amb els itineraris cap a l'ermita de Sant Jaume i el Brull.

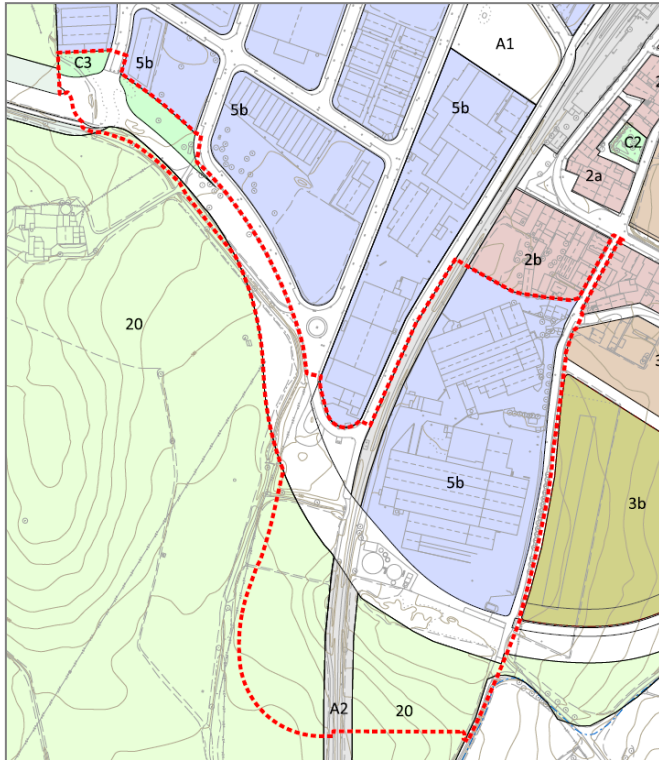
Propostes per possibilitar l'ampliació de la fàbrica Monells a partir de l'esgotament del sostre ja previst pel planejament vigent:

1. Qualificar de zona industrial (clau 5b) els sòls situats al sud de la fàbrica actual, fins al nou camí previst al sud de l'àmbit.
2. Ajustar les determinacions relatives a distàncies mínimes de les edificacions a límits en la clau 5b, per tal de solucionar les disconformitats de les edificacions existents.
3. Qualificar de zona industrial no edificable (clau 5e) la peça de sòl situada al costat del camí que voreja la via del tren, per tal de poder urbanitzar un aparcament per als treballadors de la fàbrica Monells. Establir la regulació normativa d'aquesta nova clau 5e.
4. Delimitar un àmbit de gestió (PAU 12-Monells) que inclogui la peça industrial de Monells i els sòls per a la seva ampliació, els sòls per resoldre l'aparcament dels treballadors, el camí de Tona, el pas a nivell i el carrer del Camí ral, per tal de millorar l'accessibilitat a la fàbrica a curt termini, dotar-la d'un espai d'aparcament pels treballadors i permetre l'ampliació de les seves instal·lacions.
5. Classificar com a sòl urbà no consolidat els sòls inclosos dins el nou PAU.
6. Incloure com a càrrega externa de l'àmbit la urbanització de la prolongació del carrer de Serradases fins a la rotonda del carrer del Serrat de la Creu, ja que la seva execució és necessària per millorar l'accessibilitat a la fàbrica Monells.

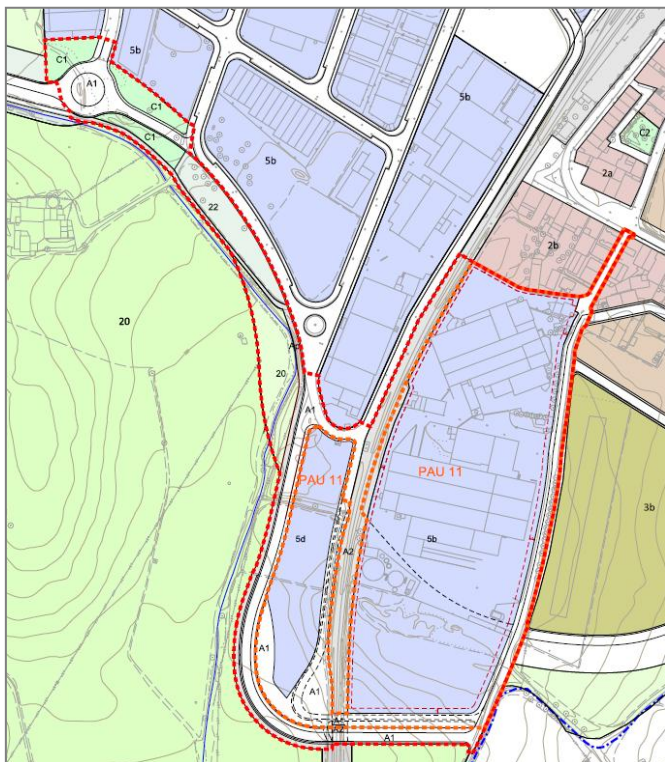
Propostes per garantir la preservació del rec de la Font Tordera i dels entorns propers:

1. Descartar el traçat del vial previst pel POUM per damunt del rec de la Font Tordera i preveure un vial que transcorri paral·lel al rec, per tal de preservar la continuïtat del curs fluvial.
2. Preveure el nou vial prou separat del curs fluvial per tal que la franja entre el vial i el rec sigui suficient per potenciar i ampliar el bosc de ribera present en l'entorn del rec amb arbrat i vegetació autòctona de ribera, afavorint la flora i fauna ripària i millorant la connectivitat.
3. Qualificar l'espai entre l'actual carrer de Serradases i el rec de la Font Tordera, de zona verda i de sòl de protecció, com a espai de transició entre el sòl industrial, el rec i el sòl agrícola, i fomenti la preservació del rec i el seu entorn.
4. Preveure que l'aparcament previst entre el rec i la via del tren sigui permeable i adaptat al medi circumdant, regulant, en la normativa urbanística, les condicions de disseny d'aquest espai.
5. Preveure, com a actuació vinculada a la urbanització del nou vial perimetral, actuacions per potenciar la seva singularitat i augmentar la biodiversitat i connectivitat del rec (increment de la secció del rec per poder recrear una comunitat riberenca estructurada, amb arbrat autòcton propi de la zona com el salze i la sarga; i creació de bassetes de laminació paral·leles a la llera, que facin la funció d'abeuradors de petits ocells i mamífers, així com refugi de petita fauna invertebrada i amfíbia)

Ordenació general vigent i proposada



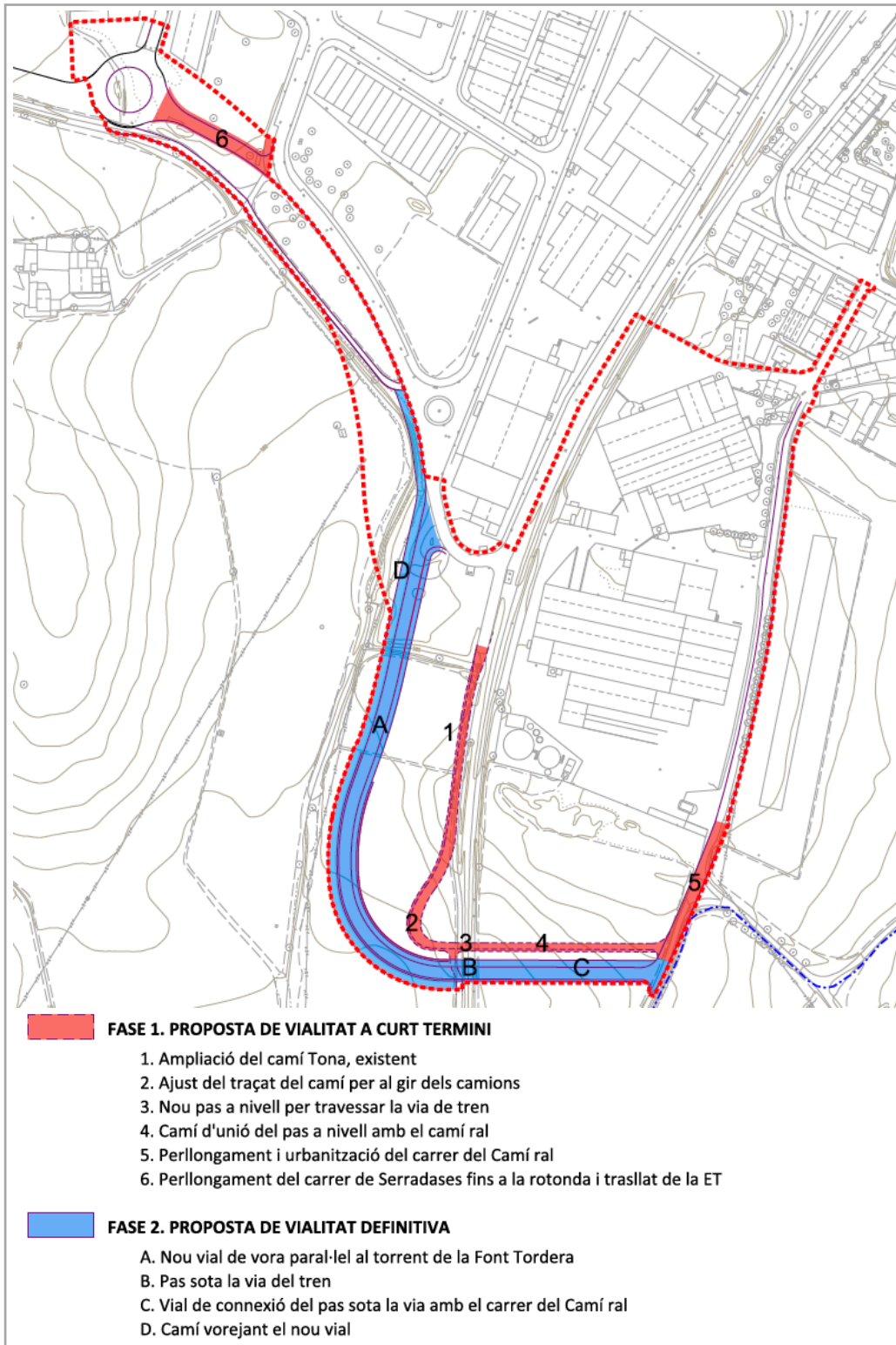
Retall de l'ordenació. **Vigent**



Retall de l'ordenació. **Modificada**

3.2 Fases d'actuació

Tal com s'ha descrit en l'apartat anterior, tenint en compte la complexitat de la proposta i la necessitat d'eliminar al pas dels vehicles pesants pel nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà a curt termini, es proposa el desenvolupament de les actuacions en dues fases:



3.3 Quadres de dades comparatius POUM - Modificació puntual

A continuació es comparen les superfícies de les diferents qualificacions, en el planejament vigent i en la modificació puntual proposada.

	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA
SUPERFÍCIE TOTAL	82.003 m²	82.003 m²	0 m²
SÒL URBÀ			
SISTEMES			
zona verda- C	2.288 m ²	2.808 m ²	520 m ²
sistema viari -A1	23.772 m ²	12.742 m ²	-11.030 m ²
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	0 m ²	132 m ²	132 m ²
sistema ferroviari -A2	2.489 m ²	5.526 m ²	3.037 m ²
ZONES			
clau 5e1-industrial	29.585 m ²	40.443 m ²	10.858 m ²
clau 5e2-industrial no edificable	0 m ²	6.955 m ²	6.955 m ²
TOTAL SISTEMES	28.549 m²	21.208 m²	-7.341 m²
TOTAL ZONES	29.585 m²	47.398 m²	17.813 m²
TOTAL SÒL URBÀ	58.134 m²	68.608 m²	10.474 m²
SÒL NO URBANITZABLE			
SISTEMES			
sistema viari	1.508 m ²	5.151 m ²	3.643 m ²
sistema viari- camins (Ap)	0 m ²	2.381 m ²	2.381 m ²
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	0 m ²	155 m ²	155 m ²
sistema ferroviari	2.954 m ²	0 m ²	-2.954 m ²
ZONES			
clau 20 - agrícola	19.407 m ²	3.298 m ²	-16.109 m ²
clau 22- protecció	0 m ²	2.411 m ²	2.411 m ²
TOTAL SISTEMES	4.462 m²	7.687 m²	3.225 m²
TOTAL ZONES	19.407 m²	5.709 m²	-13.698 m²
TOTAL SNU	23.869 m²	13.395 m²	-10.474 m²
TOTAL SISTEMES	33.011 m²	28.895 m²	-4.116 m²
TOTAL ZONES	48.992 m²	53.107 m²	4.115 m²
sistema viari	25.280 m²	17.893 m²	-7.387 m²

La modificació puntual suposa l'increment del sòl qualificat d'espais lliures del municipi, que s'incrementa en 520 m². El sòl destinat a infraestructures viàries es redueix considerablement, passant de 25.280 m² a 17.893 m², en bona part classificat com a sòl no urbanitzable.

Pel que fa al sòl d'aprofitament privat, en sòl urbà hi ha un increment de 17.813 m² de sòl d'aprofitament privat, amb un increment de 10.858 m² de sòl qualificat amb la clau 5e1-industrial i un increment de 6.955 m² de sòl qualificat amb la clau 5e2-industrial no edificable (aparcament). En sòl no urbanitzable el sòl d'aprofitament privat es redueix 13.698 m², amb una reducció de 16.109 m² de sòl qualificat amb la clau 20-agrícola i un increment de 2.411 m² de sòl qualificat amb la clau 22- protecció.

La modificació puntual suposa l'increment de 10.474 m² classificat com a sòl urbà, el que comporta un increment d'un 0,19% de sòl urbà en el conjunt del municipi i una reducció de 0,04% de sòl no urbanitzable. Es tracta d'un ajust puntual, que no comporta l'adopció de nous criteris respecte el model de classificació del sòl preestablert.

AJUST EN LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA	
Sòl urbà	5.503.844 m ²	5.493.370 m ²	10.474 m ²	0,19%
Sòl no urbanitzable	24.684.363 m ²	24.694.837 m ²	-10.474 m ²	-0,04%

3.4 Aprofitament

Tot i que s'incrementa el sòl d'aprofitament privat, es proposa mantenir l'edificabilitat del planejament vigent.

En la clau 5b-indústria mitjana, la normativa determina una edificabilitat neta màxima de 0,9 m²st/m²sòl. Amb el planejament vigent la peça industrial de la fàbrica d'embotits Monells té una superfície de 29.585 m² i per tant li correspon una edificabilitat màxima de 26.627 m²st. Es proposa mantenir aquest sostre màxim de 26.627 m²st. Per això es proposa definir una nova subzona industrial (5e1) que reculli les determinacions específiques per aquesta peça.

Per la peça d'aparcament pels treballadors es proposa definir una nova subzona industrial, amb la clau 5e2, en la qual no s'admetin edificacions, a banda de les instal·lacions mínimes imprescindibles pel control d'accés.

Per això caldrà incorporar dos nous articles 175ter i 175quater en la normativa del POUM, que reguli les subzones 5e1 i 5e2.

Tot el sòl industrial discontinu inclòs en l'àmbit de la modificació tindrà la condició de parcel·la única i indivisible, i així quedarà regulat en les subzones específiques i en la fitxa normativa de l'àmbit.

En conclusió, en el conjunt de la modificació puntual no hi ha increment d'edificabilitat ni increment del nombre de parcel·les.

3.5 Gestió

En l'àmbit de la present Modificació puntual es proposa delimitar un polígon d'actuació urbanística, PAU 12. Monells, que es descriu a continuació.

3.5.1 Polígon d'Actuació P.A.U.12. Monells

Delimitació. El polígon d'actuació urbanística Monells té una superfície total de 57.572 m² i està situat a l'extrem sud del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, a banda i banda de la via del ferrocarril. Abasta el carrer del Camí Ral, la peça de sòl qualificada com a zona industrial corresponent a la fàbrica d'embotits Monells, el sòl situat a sud d'aquesta peça, el camí de Tona, que ressegueix la via del tren per la banda oest, i els camps situats entre el camí i el rec de la Font Tordera, al sud del carrer de Serradases. Limita a nord amb el sòl urbà consolidat del nucli de Sant Miquel de Balenyà, a oest amb el Rec de la Font Tordera, a oest amb el sòl urbanitzable delimitat SUD1 i a sud amb camps de conreu.

També es vinculen a l'àmbit els sòls necessaris per a la urbanització de la vialitat de vora i el pas per sota la via del tren, de 7.532 m². Aquests sòls no formen part del polígon d'actuació i únicament es vinculen als efectes de llur obtenció.

També s'inclou com a càrrega externa al sector la urbanització del vial de connexió de la rotonda del carrer del Serrat de la Creu amb el carrer de Serradases.

Objectius. Els objectius de la delimitació del polígon d'actuació urbanística són:

1. Millorar l'accessibilitat a la fàbrica d'embotits Monells a curt termini, mentre no s'executi la vialitat prevista travessant la via del tren mitjançant un pas soterrat
2. Incrementar el sòl industrial per tal de possibilitar l'ampliació de les instal·lacions de la fàbrica
3. Reservar sòl per a la construcció d'un aparcament pels treballadors de la fàbrica
4. Obtenir el sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdoblí la via del tren.

Quadre de dades:

SUPERFÍCIE TOTAL	56.899 m²	
SISTEMES	9.500 m²	16,7%
sistema viari -A1	8.810 m ²	15,5%
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	132 m ²	0,2%
sistema ferroviari -A2	558 m ²	1,0%
ZONES	47.398 m²	83,3%
clau 5e1-industrial	40.443 m ²	71,1%
clau 5e2-industrial no edificable	6.955 m ²	12,2%
EDIFICABILITAT	26.627 m²	0,47 m²st/m²sòl

clau 5e1-industrial	26.627 m ²
clau 5e2-industrial no edificable	0 m ²
<hr/>	
CÀRREGUES EXTERNES	
urbanització externa	834 m ²
sistemes externs vinculats	5.151 m ²
<hr/>	

Reserves de sòl públic. El sòl públic mínim seran 9.500 m², dels quals 8.810 m² es qualificaran de sistema viari, 558 m² mantindran la qualificació de sistema ferroviari, i 132 m² tindran doble qualificació de sistema viari/sistema ferroviari (pas a nivell).

Fora de l'àmbit del polígon, es cedirà el sòl de reserva per a la construcció del vial i el pas per sota la via del tren, amb una superfície de 5.151 m².

Sòl d'aprofitament privat. El sòl d'aprofitament privat màxim serà de 47.398 m², dels quals 40.443 es qualificaran de subzona industrial Monells (clau 5e1) i 6.955 m² de subzona industrial no edificable (clau 5e2).

Edificabilitat bruta màxima. L'edificabilitat màxima de la zona qualificada amb la clau 5e1 serà de 26.627 m² st, que correspon a un índex d'edificabilitat bruta de 0,47 m²st/m²s. La zona qualificada amb la clau 5e2 no serà edificable.

Parcel·la mínima. El conjunt dels sòls industrials inclosos en l'àmbit tindran la consideració de parcel·la única i indivisible i tindran el caràcter de parcel·la mínima.

Cessió de l'aprofitament mig. Caldrà cedir a l'administració actuant el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic, respecte l'aprofitament previst en el planejament anterior a la modificació puntual.

Sistema d'actuació. Execució pel sistema d'actuació de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

Pla d'etapes: el PAU s'executarà en una sola etapa dins el primer quadrienni des de la publicació de la present modificació puntual, d'acord i amb els efectes que s'estableixen en l'article 99 del TRLU.

Obres d'urbanització: El desenvolupament de l'àmbit comportarà que els propietaris que hi són inclosos es facin càrrec de tots els costos d'urbanització del sistema viari que s'hi localitzen, així com els corresponent a les infraestructures de connexió amb els sistemes urbanístics exteriors, incloses les infraestructures de sanejament que siguin necessàries pel funcionament de l'actuació urbanística, d'acord amb les prescripcions vigents a l'ACA.

S'inclou com a càrrega urbanística externa al sector la urbanització del vial de connexió del carrer de Serradases amb la rotonda situada al sud del carrer del Serrat de la Creu.

Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat.

El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 de les Normes urbanístiques del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.

Les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'Ajuntament de Seva, lliures de càrregues i gravàmens i com a béns de domini públic.

Es preveu una única etapa per a l'execució de les obres d'urbanització necessàries, que es concentren en l'ampliació i urbanització del camí de Tona, la construcció del pas a nivell, la urbanització del camí que connecti el pas a nivell amb el carrer del Camí Ral i la compleció de la urbanització del carrer del Camí Ral. Fora de l'àmbit del polígon d'actuació també s'haurà d'urbanitzar, a càrrec dels propietaris de l'àmbit, el vial de connexió entre el carrer de Serradases i la rotonda situada al sud del carrer del Serrat de la Creu.

Els propietaris de les finques incloses en l'àmbit també s'hauran de fer càrrec de l'obtenció i cessió a l'Ajuntament dels sòls necessaris sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdobra la via, en els termes que determina l'article 133.4 del RLUC.

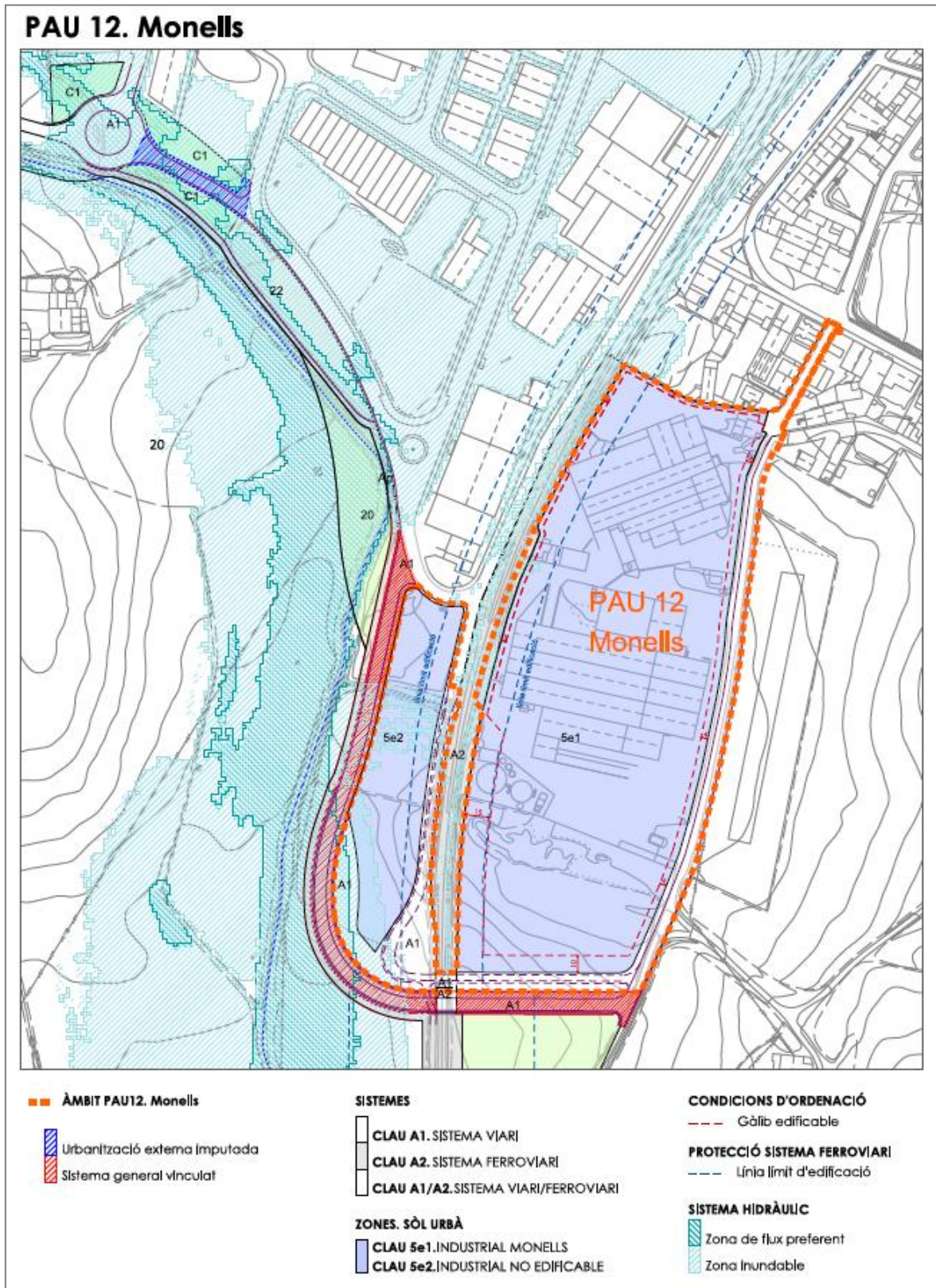
Inundabilitat: L'àmbit ocupa terrenys inundables per a avingudes associades a 500 anys de període de retorn i que es consideren Zona inundable d'acord amb l'article 14 del RDPH (modificat pel RD 638/2016, de 9 de desembre). De conformitat amb el que disposa l'article 14 bis de l'esmentat reglament les noves edificacions i usos associats previstos en la part de la superfície del sector que ocupa la Zona Inundable, es realitzaran tenint en compte el risc d'inundació existent. No es permetrà en els terrenys inundables la ubicació dels establiments recollits en l'apartat b de l'apartat 1 de l'article 14 bis) del RD 638/2016, de 9 de desembre que modifica el Reglament de Domini públic hidràulic.

El promotor haurà de subscriure una declaració responsable en la que expressi clarament que coneix i assumeix el risc existent i les mesures de disminució de la vulnerabilitat i d'autoprotecció, així com les de protecció civil aplicables al cas, compromentent-se a traslladar aquesta informació als possibles afectats, amb independència de les mesures complementàries que consideri oportú adoptar per a la seva protecció. Amb caràcter previ a l'inici de les obres, el promotor haurà de disposar del certificat del Registre de la Propietat en el que s'acrediti que existeix anotació registral indicant que la construcció es troba en zona inundable.

El projecte d'urbanització haurà de definir geomètricament de manera acurada (planta i perfil) les actuacions que variïn el nivell del terreny i justificar que les obres d'urbanització de l'àmbit no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació a tercers.

El projecte d'urbanització es remetrà per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.

Esquema gràfic:



3.6 Obres d'urbanització

Fase 1

Les obres d'urbanització de la Fase 1 descrita aniran a càrrec del propietaris inclosos en el Polígon d'actuació 12. Monells. La fitxa urbanística de l'àmbit especifica les característiques i condicions de les obres d'urbanització a executar a càrrec del Polígon d'Actuació.

Fase 2

Les obres d'urbanització de la Fase 2 descrita es podran portar a terme quan es dupliqui la línia de tren Barcelona-Vic.

Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat. El projecte d'urbanització haurà de tenir en compte les condicions d'inundabilitat de l'àmbit, preveient uns murs de protecció per impedir que el pas inferior pugui resultar inundat, tant per a l'avinguda de període de retorn de 100 anys com la de 500 anys, preveient l'adequat drenatge de les aigües que es puguin acumular entre el pas inferior i la via, i justificant que les obres d'urbanització no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació significativa a tercers.

El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 de les Normes urbanístiques del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions significatives a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.

El projecte d'urbanització haurà de remetre's per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.

En la normativa del POUM s'incorporarà un nou article 118bis que regularà les condicions específiques d'urbanització d'aquest vial i de l'entorn del rec de la Font Tordera.

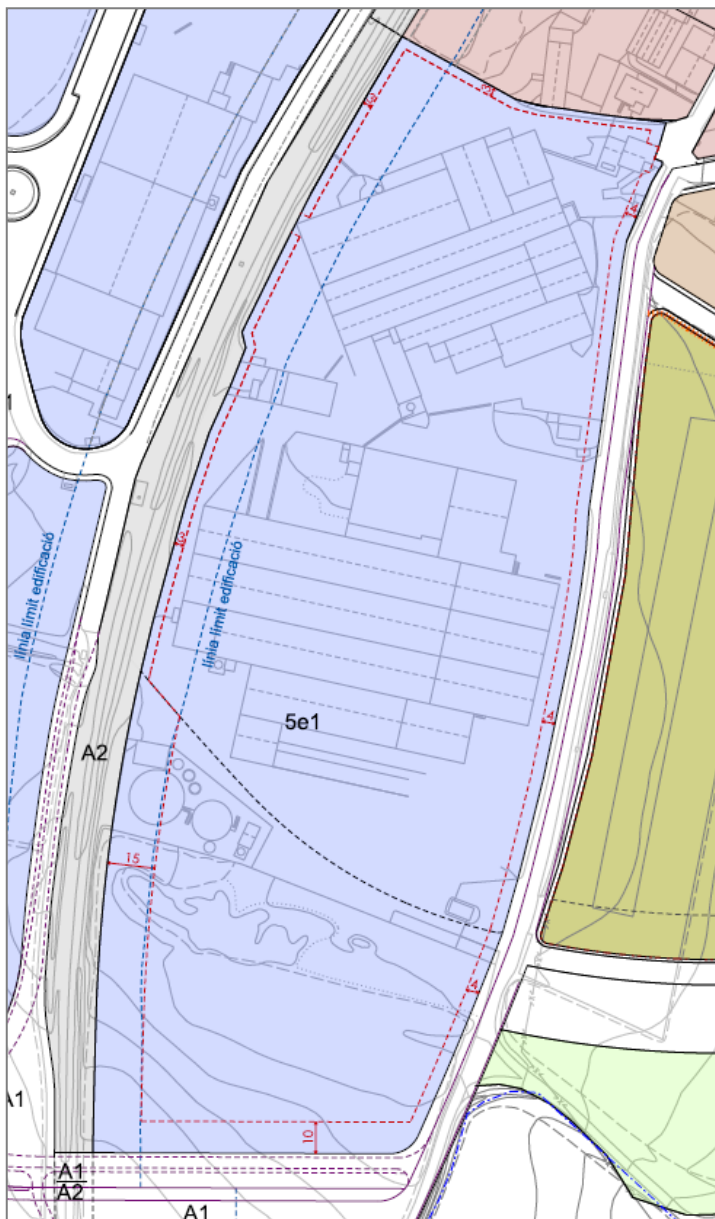
3.7 Ordenació de l'edificació

La parcel·la de l'actual fàbrica Monells està qualificada com a zona 5b. En aquesta zona, l'edificabilitat màxima és de 0,90 m²st/m²sòl, i la distància mínima de l'edificació a límits de parcel·la és de 4 metres respecte el vial i 3 metres respecte la resta de límits. Es proposa ajustar aquests paràmetres per la peça de la fàbrica Monells, de la següent manera:

1. Establir una edificabilitat neta de 26.627 m² st, per tal que s'ajusti a l'edificabilitat neta actual de la peça qualificada amb la clau 5b en el planejament vigent.
2. Ajustar les determinacions relatives a distàncies mínimes de les edificacions a límits, de manera que:

- En la zona edificada i actualment qualificada amb la clau 5b, es proposa ajustar les determinacions relatives a distàncies mínimes de les edificacions a límits per tal de solucionar les disconformitats de les edificacions existents.
- En la zona que es qualifica de nou com a zona industrial al sud de la fàbrica actual, tenint en compte la proximitat al sistema ferroviari i al límit del sòl urbà, es proposa definir unes distàncies mínimes a límits de 10 metres respecte la nova vialitat situada al sud de l'àmbit i de 15 metres respecte el límit amb el sistema ferroviari per tal de complir les determinacions de la legislació ferroviària.

Per això es proposa definir una nova subzona industrial (5e1) que reculli les determinacions específiques per aquesta peça.



3.8 Sistema ferroviari

Tenint en compte la proximitat de l'àmbit de la modificació puntual amb el sistema ferroviari, s'ha incorporat un article a la normativa de la modificació puntual on es descriuen les proteccions del sistema ferroviari i les limitacions a la propietat a les quals es subjecten els terrenys confrontants al ferrocarril, d'acord amb la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari i el seu Reglament (RD 2387/2004). En el referit article s'indica que els instruments de planejament que es desenvolupin i els projectes i les obres que es realitzin, hauran de tenir en compte aquestes condicions de protecció i limitació a la propietat.

Així mateix, en els plànols d'ordenació, s'indiquen les diferents línies de protecció del sistema ferroviari.

3.9 Pla d'etapes

El desenvolupament de les actuacions previstes en la present modificació puntual es realitzarà en dues etapes:

1. Execució del Polígon d'Actuació urbanística, que inclou la Fase 1 d'urbanització: es preveu que s'executi en una sola etapa dins el primer quadrienni des de la publicació de la present modificació puntual.
2. Execució del nou vial i del pas per sota la via del tren, execució del camí vorejant el vial (Fase 2 d'urbanització) i restauració del bosc de ribera i de l'entorn del rec de la Font Tordera: es preveu que s'executi quan es desdoblí la línia de tren Barcelona-Vic.

3.10 Documentació modificada

Es modifica el *Capítol Segon. Sistema general viari i comunicacions (clau A)* del *Títol Tercer. Ordenació de Sistemes*, incorporant un nou article 118bis. Es modifica el *Capítol Sisè. Zona industrial (Clau 5)* (article 172 i nous articles 175ter i 175quater) i el *Capítol Onzè. Polígons d'actuació urbana* (article 182 i nous articles 182.11 i 182.12) del *Títol Quart. Regulació del Sòl urbà*, de les Normes urbanístiques.

Es modifiquen els plànols d'ordenació i gestió del sòl del nucli de Sant Miquel de Balenyà.

3.10.1 Incorporació d'un nou article 118bis a les Normes urbanístiques del POUM

S'incorpora un nou article per regular les condicions d'urbanització del nou vial perimetral previst al sud del nucli urbà, entre el sector industrial l'Avellanet i el carrer del camí Ral, que inclou el pas soterrat travessant la via del tren.

Article 118bis. Condicions d'urbanització específiques del vial perimetral sud

La urbanització del vial perimetral previst al sud del nucli urbà, entre el carrer de Serradases i el carrer del camí Ral travessant la via del tren, complirà les següents condicions:

- El nou vial disposarà d'un camí lateral per a vianants i bicicletes, de 4 metres d'amplada.
- Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat.
- El projecte d'urbanització haurà de tenir en compte les condicions d'inundabilitat de l'àmbit, preveient uns murs de protecció per impedir que el pas inferior pugui resultar inundat, tant per a l'avinguda de període de retorn de 100 anys com la de 500 anys, preveient l'adequat drenatge de les aigües que es puguin acumular entre el pas inferior i la via, i justificant que les obres d'urbanització no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació significativa a tercers.
- El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 d'aquestes normes del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions significatives a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.
- El projecte d'urbanització haurà de remetre's per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.
- El projecte d'urbanització del nou vial incorporarà les actuacions necessàries en l'entorn del rec de la Font Tordera per potenciar la seva singularitat i augmentar la biodiversitat i connectivitat:
 - increment de la secció del rec fins a 10 m. possibilitant recrear una comunitat riberenca estructurada, amb arbrat autòcton propi de la zona, com el salze i la sarga.
 - creació de bassetes de laminació paral·leles a la llera, que facin la funció d'abeurador de petits ocells i mamífers, així com refugi de petita fauna invertebrada i amfíbia

3.10.2 Modificació de l'article 172

Es modifica l'article 172 que defineix la zona industrial (clau 5), i enumera les diferents subzones que conté, incorporant la nova clau proposada 5e-industrial no edificable. S'aprofita per incorporar també la clau 5d, que es va afegir d'ofici en el Text Refós del planejament vigent.

Article 172. Definició. *Redactat actual*

Aquesta zona comprèn les àrees de sòl urbà destinades a activitats industrials de petita indústria (Clau 5a) i indústria mitjana i gran (Clau 5b i 5c).

Article 172. Definició. *Redactat modificat*

Aquesta zona comprèn les àrees de sòl urbà destinades a activitats industrials de petita indústria (Clau 5a) i indústria mitjana i gran (Clau 5b i 5c), així com l'àrea d'implantació de serveis (clau 5d) i les àrees industrials específiques de Monells (Claus 5e1 i 5e2).

3.10.3 Incorporació d'un nou article 175ter a les Normes urbanístiques del POUM

S'incorpora un nou article per regular les condicions d'ordenació, edificació i ús de la subzona 5e1 (subzona industrial Monells), indicant les condicions d'ordenació i edificació específiques per a l'àmbit de la fàbrica Monells.

Article 175ter. Subzona industrial Monells (Clau 5e1)

Parcel·la mínima i alineacions de l'edificació

Les parcel·les qualificades com a subzona 5e1 i 5e2 pel planejament vigent tindran la consideració de parcel·la mínima, única i indivisible, de forma conjunta.

Les distàncies mínimes de l'edificació a vials i a la resta de límits de parcel·la seran aquelles indicades en els plànols d'ordenació. Aquesta condició no serà d'aplicació en el cas dels edificis corresponents a Estacions Transformadores que podran construir-se a línia de façana.

Edificabilitat, alçada i ocupació màxima

L'edificabilitat neta màxima es fixa en 26.627 m²st

L'alçada màxima permesa és de 10 (deu) metres. Aquesta mida podran sobrepassar-la els elements singulars necessaris per l'activitat industrial i també en un 35% de la superfície edificable en planta, si l'activitat industrial justifica aquesta major alçada i sempre que no s'incrementi sostre edificable.

L'ocupació màxima és d'un 60 (seixanta) %.

Usos

- Habitatge: S'admet un habitatge per porter o vigilant amb un límit d'un habitatge per indústria.
- Residencial: Prohibit
- Comercial i despatx: Admesos
- Industrial: Admeses les categories 1^a, 2^a, 3^a, 4^a i 5^a.
- Sanitari, Religios i Cultural: Prohibit
- Recreatiu i Esportiu: Admesos

Tanques

L'alçada màxima de les tanques opaques a límits de veïns serà de 1,50 metres, i la de les no opaques de 3,20 metres.

Integració paisatgística

Per integrar les necessitats de l'activitat en el marc paisatgístic proper, es compliran les següents condicions d'integració paisatgística:

- Les noves edificacions es dissenyaran tenint en compte la seva integració en el conjunt edificat.
- S'escolliran els colors i els materials de les façanes de manera que es minimitzi el seu impacte visual, optant per colors de baixa saturació, que suposin un contrast menor amb els colors de l'entorn natural proper.
- Els rètols no es col·locaran per damunt dels 10 metres ni sobrepassaran l'alçada de l'edificació.
- S'integraran els serveis necessaris mimetitzant i ocultant les instal·lacions

- S'ajustaran les instal·lacions lumíniques a les necessitats imprescindibles de l'activitat, prioritzant sempre sistemes d'il·luminació amb làmpades de poca alçada o integrades als elements construïts existents.
- Es definirà una franja arbrada d'un metre d'amplada en el límit amb el vial perimetral.

3.10.4 Incorporació d'un nou article 175quater a les Normes urbanístiques del POUM

S'incorpora un nou article per regular les condicions d'ordenació, edificació i ús de la subzona 5e2 (subzona industrial no edificable), destinada a l'ús d'aparcament a l'aire lliure, i també les condicions de disseny dels aparcaments a l'aire lliure que s'hi implantin.

Article 175quater. Subzona industrial no edificable (clau 5e2)

S'integren en aquesta subzona aquells sòls destinats a l'ús d'aparcament a l'aire lliure.

Parcel·la mínima:

Les parcel·les qualificades com a subzona 5e1 i 5e2 pel planejament vigent tindran la consideració de parcel·la mínima, única i indivisible.

Paràmetres d'edificació:

S'admetrà la instal·lació dels elements i construccions necessàries per a la vigilància i el control d'accés.

Usos admesos:

L'ús principal és el d'aparcament a l'aire lliure.

Condicions de disseny de l'aparcament a l'aire lliure:

Per tal de garantir la permeabilitat i adaptació al medi circumdant, i per fomentar la mobilitat sostenible, caldrà tenir en compte les següents consideracions:

- Com a mínim el 60% de la superfície de la subzona haurà de ser amb paviment drenant per garantir la permeabilitat del terreny (mitjançant sistemes de drenatge sostenible-SUDS).
- Haurà de disposar d'arbrat autòcton en mida i proporció que garanteixi (a mig termini) l'ombra de tots els vehicles.
- Haurà de disposar d'espais per a l'aparcament de bicicletes
- Haurà d'estar envoltat d'espais verds que l'integrin en l'entorn, formant una franja de transició entre l'aparcament i l'entorn rural, amb plantació de vegetació autòctona i formació de cunetes verdes.
- Es definirà una franja arbrada d'un metre d'amplada en el límit amb el vial perimetral que podrà formar part del paviment drenant
- S'ajustaran les instal·lacions lumíniques a les necessitats imprescindibles de l'activitat, prioritzant sempre sistemes d'il·luminació amb làmpades de poca alçada o integrades als elements construïts existents.
- S'integraran els serveis necessaris mimetitzant i ocultant les instal·lacions.

3.10.5 Modificació de l'article 182 de les Normes urbanístiques del POUM

Modificació del Capítol Onzè. Polígons d'actuació urbana. de les Normes urbanístiques del POUM, modificant l'apartat 4 de l'article 182, per tal d'afegir el nou polígon d'actuació previst en l'àmbit de la modificació puntual. Cal tenir en compte que actualment s'estan tramitant altres modificacions puntuals del POUM en les quals es preveuen 5 nous polígons d'actuació urbanística (PAU 7, PAU 8, PAU 9, PAU 10 i PAU 11), de manera que al polígon d'actuació urbanística de l'àmbit de la present modificació puntual li correspon la numeració PAU 12.

Art. 182. Definició i condicions comunes d'ordenació i gestió. *Redactat vigent*

1. Per a l'execució d'aquest Pla d'ordenació urbanística municipal i dels instruments de planejament que el desenvolupin, es delimiten els corresponents polígons d'actuació urbanística, d'acord amb els requisits establerts a l'article 112 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
2. Aquest Pla conté la delimitació dels diferents polígons d'actuació, els quals vénen grafiats en els seus plànols d'ordenació.
3. Es podrà modificar l'àmbit dels polígons d'actuació delimitats per aquest Pla, o pel planejament urbanístic derivat, amb l'objecte de facilitar la seva gestió o efectuar una millor equidistribució de beneficis i càrregues, d'acord amb el procediment establert a l'article 113 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
4. Els Polígons d'Actuació Urbanística són els següents:

Residencials

- | | |
|--|---------|
| - Polígon d'Actuació Urbanística "El Prat" | P.A.U.1 |
| - Polígon d'Actuació Urbanística "Els Roures" | P.A.U.2 |
| - Polígon d'Actuació Urbanística "Circumval·lació" | P.A.U.3 |
| - Polígon d'Actuació Urbanística "Muntanyeta" | P.A.U.6 |

Industrials

- | | |
|--|---------|
| - Polígon d'Actuació Urbanística "Montmany" | P.A.U.4 |
| - Polígon d'Actuació Urbanística "Estevenell Nou " | P.A.U.5 |

Art. 182. Definició i condicions comunes d'ordenació i gestió. *Redactat modificat*

1. Per a l'execució d'aquest Pla d'ordenació urbanística municipal i dels instruments de planejament que el desenvolupin, es delimiten els corresponents polígons d'actuació urbanística, d'acord amb els requisits establerts a l'article 112 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
2. Aquest Pla conté la delimitació dels diferents polígons d'actuació, els quals vénen grafiats en els seus plànols d'ordenació.
3. Es podrà modificar l'àmbit dels polígons d'actuació delimitats per aquest Pla, o pel planejament urbanístic derivat, amb l'objecte de facilitar la seva gestió o efectuar una millor equidistribució de

beneficis i càrregues, d'acord amb el procediment establert a l'article 113 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

4. Els Polígons d'Actuació Urbanística són els següents:

Residencials

- Polígon d'Actuació Urbanística "El Prat"	P.A.U.1
- Polígon d'Actuació Urbanística "Els Roures"	P.A.U.2
- Polígon d'Actuació Urbanística "Circumval·lació"	P.A.U.3
- Polígon d'Actuació Urbanística "Muntanyeta"	P.A.U.6

Industrials

- Polígon d'Actuació Urbanística "Montmany"	P.A.U.4
- Polígon d'Actuació Urbanística "Estevenell Nou "	P.A.U.5
- Polígon d'Actuació Urbanística "Monells"	P.A.U.12

3.10.6 Incorporació d'un nou article 182.12. Polígon d'Actuació Urbanística "Monells" (PAU12)

Modificació del Capítol Onzè. Polígons d'actuació urbana. de les Normes urbanístiques del POUM, afegint l'article 182.12:

Art. 182.12 Polígon d'Actuació Urbanística "Monells" (P.A.U.12).

1. **Delimitació.** El polígon d'actuació urbanística Monells té una superfície total de 57.572 m² i està situat a l'extrem sud del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, a banda i banda de la via del ferrocarril. Abasta el carrer del Camí Ral, la peça de sòl qualificada com a zona industrial subzona 5b corresponent a la fàbrica d'embotits Monells, el sòl situat a sud d'aquesta peça, el camí de Tona, que ressegueix la via del tren per la banda oest, i els camps situats entre el camí i el rec de la Font Tordera, al sud del carrer de Serradases. Limita a nord amb el sòl urbà consolidat del nucli de Sant Miquel de Balenyà, a oest amb el Rec de la Font Tordera, a oest amb el sòl urbanitzable delimitat SUD1 i a sud amb camps de conreu.

També es vinculen a l'àmbit els sòls necessaris per a la urbanització de la vialitat de vora i el pas per sota la via del tren, de 7.532 m². Aquests sòls no formen part del sector i únicament es vinculen als efectes de llur obtenció. Així mateix, anirà a càrrec de l'àmbit la urbanització del vial de connexió entre el carrer de Serradases i la rotonda executada al sud del carrer del Serrat de la Creu, ja que es tracta d'una vialitat necessària per resoldre la nova accessibilitat a la indústria.

2. **Objectius. Els objectius de la delimitació del polígon d'actuació urbanística són:**
 - Millorar l'accessibilitat a la fàbrica d'embotits Monells a curt termini, mentre no s'executi la vialitat prevista travessant la via del tren mitjançant un pas soterrat
 - Incrementar el sòl industrial per tal de possibilitar l'ampliació de les instal·lacions de la fàbrica
 - Reservar sòl per a la construcció d'un aparcament pels treballadors de la fàbrica
 - Obtenir el sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdoblí la via.

3. **Quadre de dades**

SUPERFÍCIE TOTAL	56.899 m²	
SISTEMES	9.500 m²	16,7%
sistema viari -A1	8.810 m ²	15,5%
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	132 m ²	0,2%
sistema ferroviari -A2	558 m ²	1,0%
ZONES	47.398 m²	83,3%
clau 5e1-industrial Monells	40.443 m ²	71,1%
clau 5e2-industrial no edificable	6.955 m ²	12,2%
EDIFICABILITAT	26.627 m²	0,47 m²st/m²sòl
clau 5e1-industrial Monells	26.627 m ²	
clau 5e2-industrial no edificable	0 m ²	
CÀRREGUES EXTERNES		
urbanització externa	834 m ²	
sistemes externs vinculats	5.151 m ²	

4. **Condicions d'ordenació.** El sòl d'aprofitament privat s'ordenarà: segons la Zona industrial Monells (clau 5e1) les actuals instal·lacions de la Fàbrica Monells i l'ampliació de sòl industrial al sud de les instal·lacions actuals, i segons la zona industrial no edificable (clau 5e2) l'espai destinat a aparcament situat a oest de la via del tren. El conjunt dels sòls industrials inclosos en l'àmbit tindran la consideració de parcel·la única i indivisible i tindran el caràcter de parcel·la mínima.
5. **Cessions de sòl públic:** Les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'Ajuntament de Seva, lliures de càrregues i gravàmens i com a béns de domini públic. L'administració actuant no participa en les càrregues d'urbanització dels terrenys que rep en compliment del deure de cessió de sòl amb aprofitament, d'acord amb allò que disposa l'article 46 del TRLU.
6. **Cessió de l'aprofitament mig.** Caldrà cedir a l'administració actuant el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic, respecte l'aprofitament previst en el planejament anterior a la modificació puntual.
7. **Sistema d'actuació.** Execució pel sistema d'actuació de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.
8. **Obres d'urbanització:** El desenvolupament de l'àmbit comportarà que els propietaris que hi són inclosos es facin càrrec de tots els costos d'urbanització del sistema viari que s'hi localitzen, així com els corresponent a les infraestructures de connexió amb els sistemes urbanístics exteriors, incloses les infraestructures de sanejament que siguin necessàries pel funcionament de l'actuació urbanística, d'acord amb les prescripcions vigents a l'ACA.
 Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat..
 El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 de les Normes urbanístiques del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es

retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.

Les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'Ajuntament de Seva, lliures de càrregues i gravàmens i com a béns de domini públic.

Es preveu una única etapa per a l'execució de les obres d'urbanització necessàries, que es concentren en l'ampliació i urbanització del camí de Tona, la construcció del pas a nivell, la urbanització del camí que connecti el pas a nivell amb el carrer del Camí Ral i la compleció de la urbanització del carrer del Camí Ral. Fora de l'àmbit del polígon d'actuació, també s'haurà d'urbanitzar, a càrrec dels propietaris de l'àmbit, el vial de connexió entre el carrer de Serradases i la rotonda situada al sud del carrer del Serrat de la Creu.

Els propietaris de les finques incloses en l'àmbit també s'hauran de fer càrrec de l'obtenció i cessió a l'Ajuntament dels sòls necessaris sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdoblí la via, en els termes que determina l'article 133.4 del RLUC.

9. **Inundabilitat:** L'àmbit ocupa terrenys inundables per a avingudes associades a 500 anys de període de retorn i que es consideren Zona inundable d'acord amb l'article 14 del RDPH (modificat pel RD 638/2016, de 9 de desembre). De conformitat amb el que disposa l'article 14 bis de l'esmentat reglament les noves edificacions i usos associats previstos en la part de la superfície del sector que ocupa la Zona Inundable, es realitzaran tenint en compte el risc d'inundació existent. No es permetrà en els terrenys inundables la ubicació dels establiments recollits en l'apartat b de l'apartat 1 de l'article 14 bis) del RD 638/2016, de 9 de desembre que modifica el Reglament de Domini públic hidràulic.

El promotor haurà de subscriure una declaració responsable en la que expressi clarament que coneix i assumeix el risc existent i les mesures de disminució de la vulnerabilitat i d'autoprotecció, així com les de protecció civil aplicables al cas, comproment-se a traslladar aquesta informació als possibles afectats, amb independència de les mesures complementàries que consideri oportú adoptar per a la seva protecció. Amb caràcter previ a l'inici de les obres, el promotor haurà de disposar del certificat del Registre de la Propietat en el que s'acrediti que existeix anotació registral indicant que la construcció es troba en zona inundable.

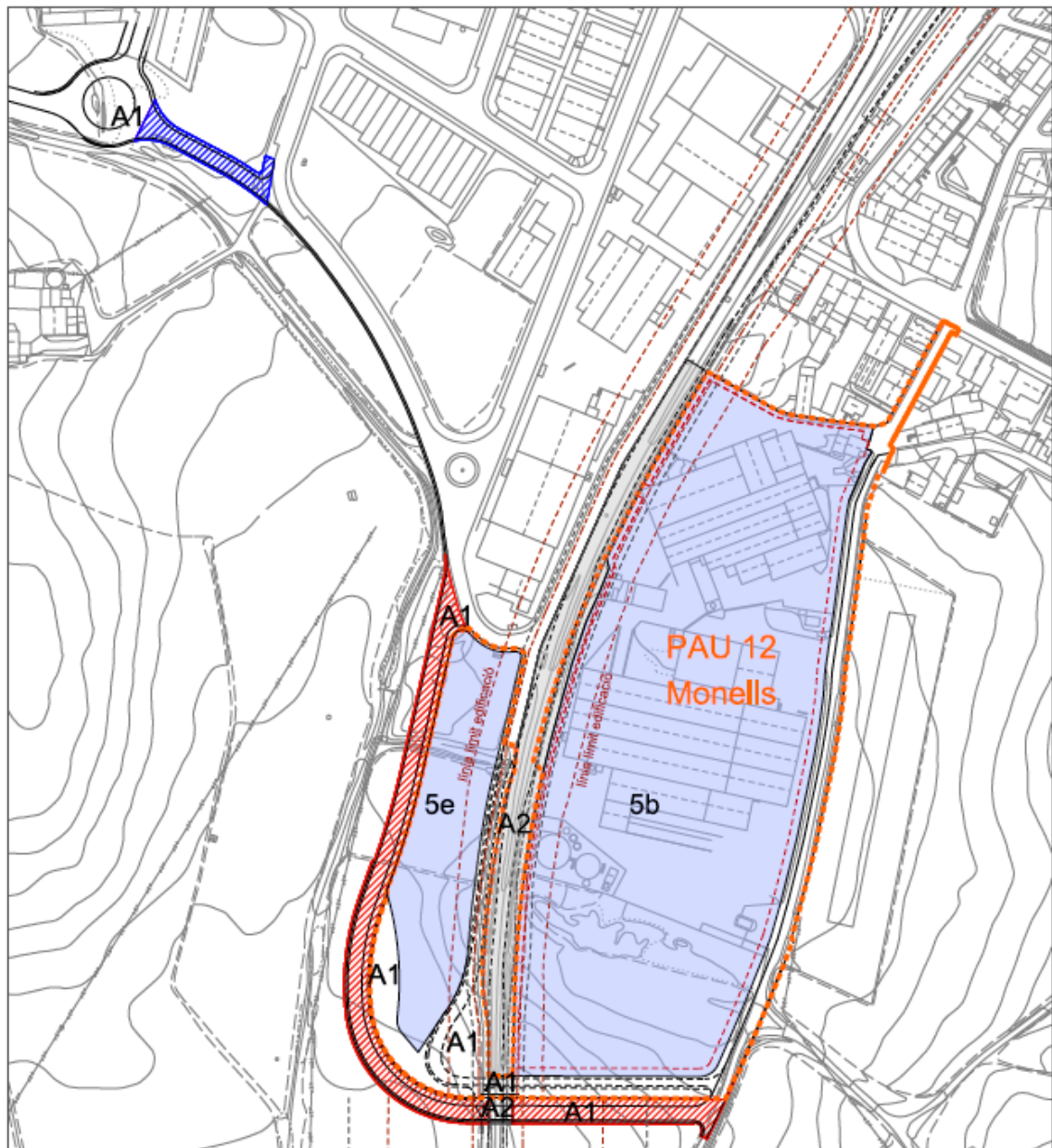
El projecte d'urbanització haurà de definir geomètricament de manera acurada (planta i perfil) les actuacions que variïn el nivell del terreny i justificar que les obres d'urbanització de l'àmbit no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació a tercers.

El projecte d'urbanització es remetrà per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.

10. **Pla d'etapes:** el PAU s'executarà en una sola etapa dins el primer quadrienni des de la publicació de la present modificació puntual, d'acord i amb els efectes que s'estableixen en l'article 99 del TRLU.

11. **Plànol de qualificació i ordenació del sòl de l'àmbit:**

PAU 12. Monells



--- ÀMBIT PAU12. Monells

Urbanització externa imputada
Sistema general vinculat

SISTEMES

CLAU A1. SISTEMA VIARI
CLAU A2. SISTEMA FERROVIARI
CLAU A1/A2. SISTEMA VIARI/FERROVIARI

ZONES. SÒL URBÀ

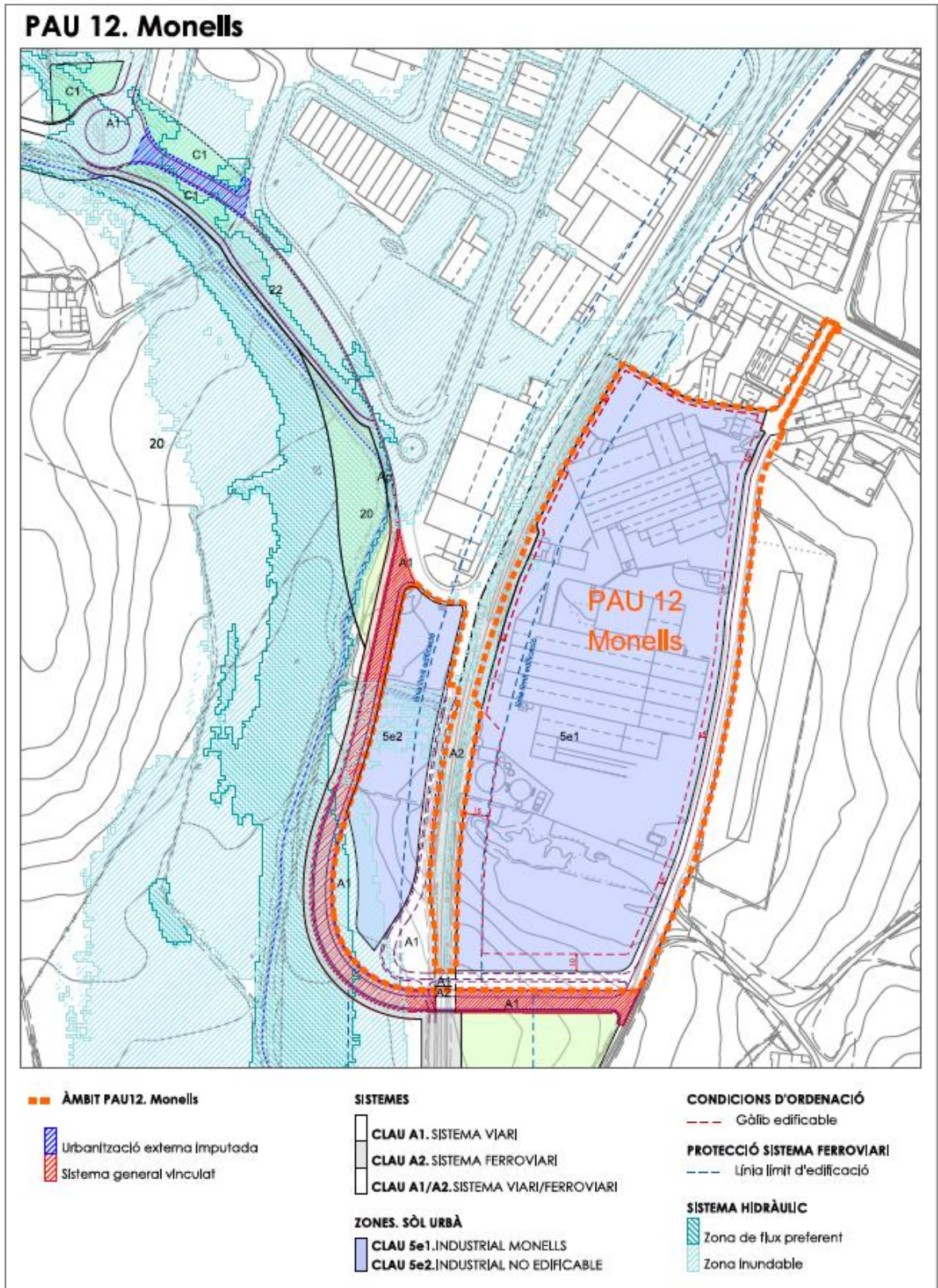
CLAU 5b. INDÚSTRIA MITJANA
CLAU 5e. INDUSTRIAL NO EDIFICABLE

CONDICIONS D'ORDENACIÓ

--- Gèl·l edificable

PROTECCIÓ SISTEMA FERROVIARI

--- aresta exterior plataforma
--- aresta exterior explanació
--- Zona de domini públic
--- Zona de protecció
--- Línia límit d'edificació



4 Estudi de mobilitat

S'incorpora el Document d'Avaluació de la mobilitat generada.

5 Informació mediambiental

S'incorpora l'Estudi ambiental estratègic (EAE) d'Avaluació ambiental.

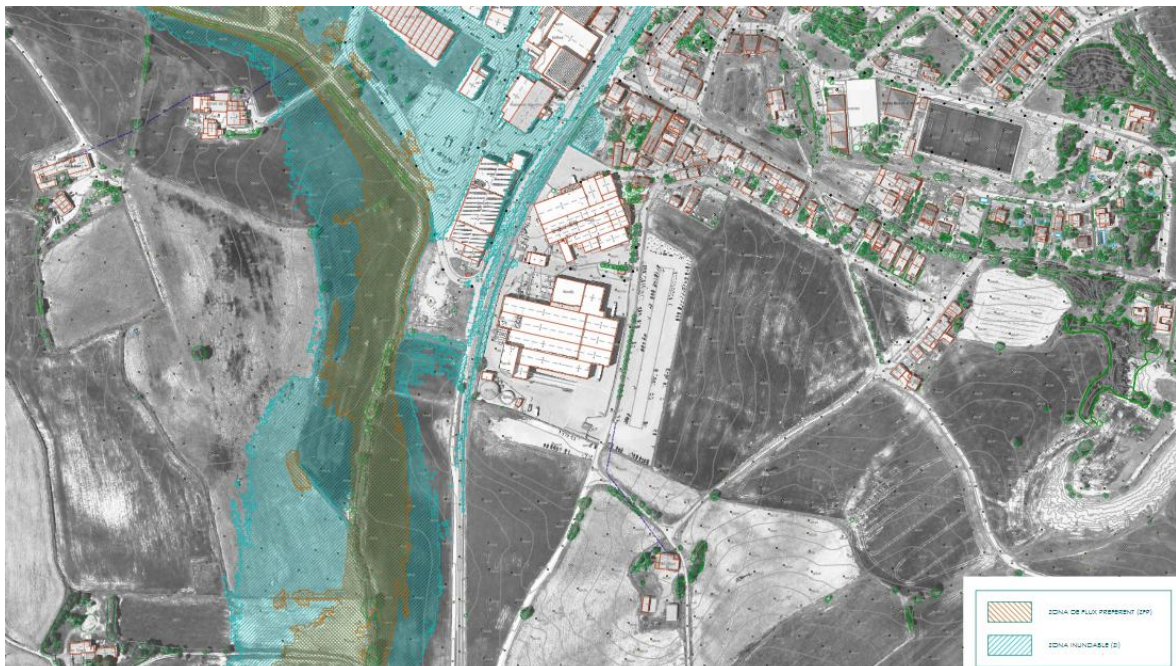
6 Inundabilitat

Tenint en compte que l'àmbit es situa proper al rec de la Font Tordera, s'incorpora un Estudi d'inundabilitat, per analitzar els riscos associats a aquest torrent i justificar que les actuacions previstes són compatibles amb el que disposen els articles 9bis, 9ter i 14bis del Reglament del Domini públic hidràulic.

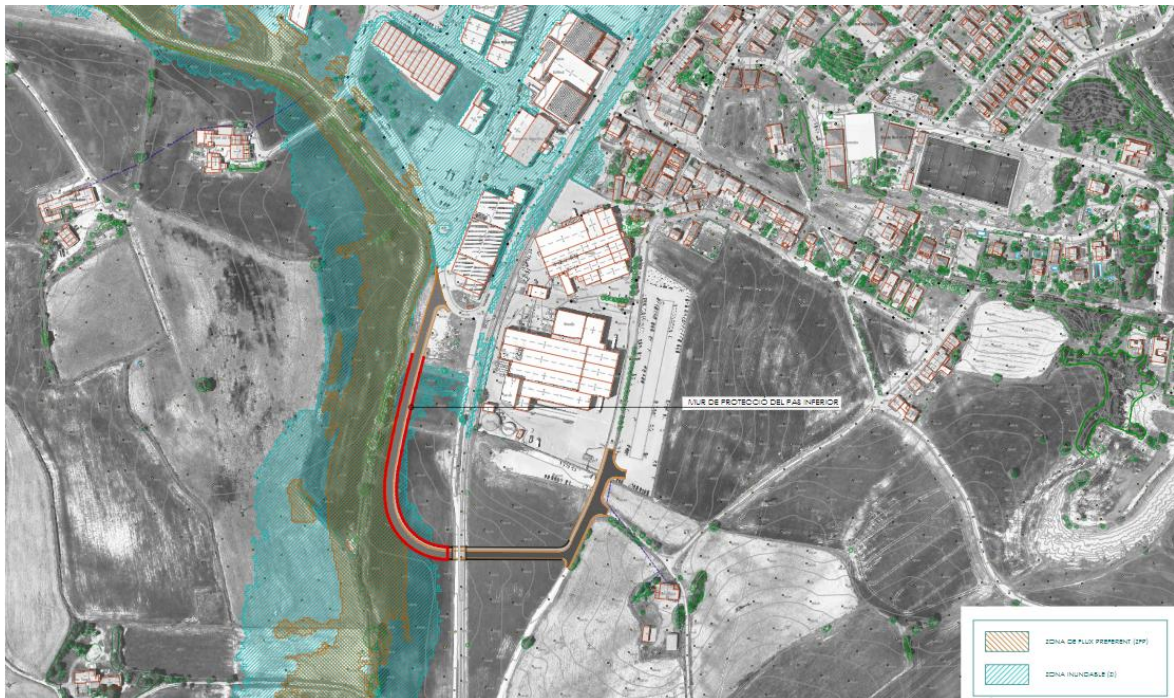
En l'estudi d'inundabilitat s'han analitzat dos escenaris: la situació actual i la situació amb la presència del pas inferior travessant la via de tren.

L'estudi d'inundabilitat indica que bona part dels terrenys situats entre la via del tren i el rec de la Font Tordera, estan dins la zona inundable, i que part dels terrenys més propers al rec estan dins la zona de flux preferent.

Els terrenys situats a est de la via del tren, entre la via del tren i el camí Ral, on es proposa l'ampliació de les instal·lacions de Monells no estan afectats pel risc d'inundació.



Fragment del plànol d'inundabilitat- Situació actual. En verd: zona de flux preferent, en blau: zona inundable



Fragment del plànol d'inundabilitat- Situació amb pas inferior. En verd: zona de flux preferent, en blau: zona inundable

Les conclusions de l'Estudi d'inundabilitat són:

A partir de les simulacions generades en aquest estudi s'han pogut definir la zona de flux preferent i la zona inundable tant per a l'escenari actual com en el futur amb la presència del pas inferior que preveu el MPPPOUM de Seva. Els resultats obtinguts ens permeten afirmar el següent:

- *Que en un escenari a curt termini és possible realitzar fora de la zona de flux preferent del rec de la Font Tordera tant el vial d'accés al pas a nivell com el nou aparcament previst a la franja que hi ha entre la línia de ferrocarril i l'esmentat rec.*
- *Que una adient disposició d'uns murs de protecció pot impedir que un futur pas inferior resultés inundat, tant per a l'avinguda de període de retorn de 100 anys com la de 500 anys. Les aigües que en el model es veuen acumulades entre el pas inferior i la via, on hi haurà l'aparcament, hauran de ser evacuades a través d'un adequat drenatge (a considerar en el projecte del pas inferior) que, passant paral·lel a la via, desaiçui aigües avall del creuament.*

Tenint en compte que els terrenys afectats pel risc d'inundació de l'àmbit de la present modificació puntual es troben en situació bàsica de sòl rural, als sòls afectats per la zona de flux preferent els és d'aplicació l'article 9bis i als sòls afectats per zona inundable els és d'aplicació l'article 14bis del Reglament del Domini públic hidràulic.

L'ordenació de l'àmbit s'ajusta a les condicions d'inundabilitat, de manera que:

- Els sòls afectats per la zona de flux preferent estan qualificats de vialitat o espais lliures.
- Les zones d'aprofitament privat es situen fora de la zona de flux preferent.

- La zona d'aprofitament privat que es situa en zona inundable està destinada a aparcament i no s'hi admeten edificacions.
- Les zones d'aprofitament privat edificables es situen fora de la zona inundable

Nova vialitat de vora i pas per sota la via del tren

La nova vialitat de vora prevista ocupa parcialment la zona de flux preferent.

L'article 9bis. *Limitacions als usos en la zona de flux preferent en sòl rural* del Reglament del Domini públic hidràulic determina:

“Amb l'objecte de garantir la seguretat de les persones i els béns, de conformitat amb el que preveu l'article 11.3 del TRLA, i sense perjudici de les normes complementàries que puguin establir les comunitats autònomes, s'estableixen les següent limitacions en els usos del sòl a la zona de flux preferent:

1. *En ens sòls que a la data d'entrada en vigor del Reial decret 638/2016, de 9 de desembre, estiguin en situació bàsica de sòl rural del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, aprovat pel Reial Decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, no es permet la instal·lació de noves:*

(...)

- i) Infraestructures lineals dissenyades de manera tendent al paral·lelisme amb el llit. Excepcionalment, quan es demostrï que no hi ha cap altra alternativa viable de traçat, es pot admetre una ocupació parcial de la zona de flux preferent, minimitzant sempre l'alteració del règim hidràulic i que es compensi, si s'escau, l'increment del risc d'inundació que eventualment es pugui produir, (...).”*

En aquest cas, tot i que la nova vialitat prevista transcorre paral·lela al rec de la Font Tordera i ocupa parcialment la zona de flux preferent, el traçat proposat té per objecte preservar el rec i el seu entorn i resoldre el pas a l'altra banda de la via del tren sense afectar les instal·lacions industrials existents. L'estudi d'inundabilitat justifica que amb aquesta infraestructura no s'incrementa el risc d'inundació ni s'altera el règim hidràulic.

L'estudi d'inundabilitat també justifica que amb la construcció d'uns murs de protecció a banda i banda del vial s'impedeix que el pas inferior resulti inundat per avingudes de període de retorn de 500 anys i que les aigües que es veuen acumulades entre el pas inferior i la via es poden evacuar a través d'un adequat drenatge.

El projecte d'urbanització del nou vial i pas soterrat haurà de definir geomètricament de manera acurada (planta i perfil) les actuacions que variïn el nivell del terreny i justificar que les obres d'urbanització de l'àmbit no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació a tercers. El projecte d'urbanització es remetrà per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua

Àmbit PAU-12. Monells

Tenint en compte que una part dels sòls inclosos en el PAU-12 Monells es situen en zona inundable, en la fitxa normativa del PAU s'inclou un apartat específic amb les següents determinacions normatives:

“L'àmbit ocupa terrenys inundables per a avingudes associades a 500 anys de període de retorn i que es consideren Zona inundable d'acord amb l'article 14 del RDPH (modificat pel RD 638/2016, de 9 de desembre). De conformitat amb el que disposa l'article 14 bis de l'esmentat reglament les noves edificacions i usos associats previstos en la part de la superfície del sector que ocupa la Zona Inundable, es realitzaran tenint en compte el risc d'inundació existent. No es permetrà en els terrenys inundables la ubicació dels establiments recollits en l'apartat b de l'apartat 1 de l'article 14 bis) del RD 638/2016, de 9 de desembre que modifica el Reglament de Domini públic hidràulic.

El promotor haurà de subscriure una declaració responsable en la que expressi clarament que coneix i assumeix el risc existent i les mesures de disminució de la vulnerabilitat i d'autoprotecció, així com les de protecció civil aplicables al cas, comproment-se a traslladar aquesta informació als possibles afectats, amb independència de les mesures complementàries que consideri oportú adoptar per a la seva protecció. Amb caràcter previ a l'inici de les obres, el promotor haurà de disposar del certificat del Registre de la Propietat en el que s'acrediti que existeix anotació registral indicant que la construcció es troba en zona inundable.

El projecte d'urbanització haurà de definir geomètricament de manera acurada (planta i perfil) les actuacions que variïn el nivell del terreny i justificar que les obres d'urbanització de l'àmbit no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació a tercers.

El projecte d'urbanització es remetrà per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.”

7 Memòria social i de gènere

Atès que la present Modificació puntual no té cap incidència en les determinacions sobre l'habitatge de protecció, ni es proposa sostre d'habitatge de nova implantació, no requereix la incorporació de cap memòria social.

Valoració de l'impacte social i de gènere de la Modificació puntual:

Anàlisi

Per a la valoració de l'impacte social i de gènere de la modificació puntual, s'ha pres com a base l'anàlisi realitzat el febrer de 2022 per l'elaboració de la Memòria de gènere de la Modificació puntual del POUM de l'àmbit de la Variant i entorn de carreteres, ja que l'àmbit d'actuació i l'objectiu principal de la proposta (eliminar trànsit de pas del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà) són coincidents. *(S'adjunta com Annex)*

Valoració

Aquest apartat té per objectiu justificar la coherència de l'ordenació proposada en la modificació puntual amb les necessitats detectades de les dones i els homes i de tots els col·lectius pel que fa en especial als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà, tenint en compte particularment les necessitats de les persones que realitzen tasques de cura i gestió domèstica així com les que reben aquesta atenció.

Les actuacions que es proposen suposaran una reducció important del trànsit pel nucli urbà residencial de Sant Miquel de Balenyà, en especial del trànsit de camions. També milloraran l'accessibilitat a peu des del centre del poble i des de l'estació de tren fins a la fàbrica amb un itinerari més segur i agradable. Al sud del polígon industrial l'Avellanet, l'ajust del vial perimetral permetrà mantenir els camins existents i preservar el rec de la Font Tordera i el seu entorn.

La reducció del trànsit de pas travessant el nucli urbà per accedir a la fàbrica representa una millora substancial per la vida dels habitants que viuen davant i al voltant de la carretera o del camí Ral o que utilitzen aquests vials per desplaçar-se per anar a treballar, a comprar, per anar als equipaments de l'entorn com són les escoles o la zona esportiva, o per accedir a l'estació de tren. La reducció del trànsit suposarà la reducció de la perillositat, de la contaminació i del soroll. Per tant serà un espai millor per viure i un espai més segur per realitzar les activitats quotidianes i per passejar.

Aquesta modificació puntual, juntament amb la proposta de variant de Sant Miquel de Balenyà que eliminarà el trànsit de pas pel nucli urbà, tindran un impacte molt rellevant en la qualitat de vida dels habitants del poble.

L'ajust del vial perimetral pel sud del polígon industrial, la preservació del rec de la Font Tordera i el seu entorn, i el nou camí que es proposa vorejant el nou vial, fomentaran la mobilitat a peu i en bicicleta i dotaran el poble de nous itineraris per passejar i accedir a l'entorn natural.

Conclusió

Les actuacions previstes en la modificació puntual representaran una millora de l'accessibilitat universal i de la seguretat, amb un impacte positiu pel conjunt de la població.



Ajuntament de Seva



EMD Sant Miquel de Balenyà

Modificació puntual del POUM de Seva
Àmbit de la Fàbrica Monells. Sant Miquel de Balenyà
APROVACIÓ INICIAL
Desembre de 2022

D3. Normativa

Normativa de la Modificació puntual Monells del POUM de Seva.

Article 1 Modificació puntual de POUM

La present modificació puntual del POUM de Seva suposa la modificació dels següents documents del POUM:

- 1 Plànols d'ordenació. Es modifiquen el següents plànols d'ordenació del POUM:
 - Plànol 1. Règim urbanístic del sòl
 - Plànol 3. Qualificació del sòl
 - Plànol 4A. Qualificació i gestió del sòl. Sant Miquel de Balenyà

- 2 Normes urbanístiques: Es modifiquen els Articles 172 i 182 de les Normes urbanístiques del POUM, i s'incorporen quatre nous articles, els 118bis, 175ter, 175quater i 182.12.

Article 2 Documentació

La present modificació incorpora la següent documentació:

D1 Document compresiu

D2 Memòria descriptiva i justificativa

D3 Normativa

D4 Avaluació econòmica i financera. Sostenibilitat econòmica i financera

D5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

D6 Estudi ambiental estratègic

D7 Estudi d'impacte i d'integració paisatgística

D8 Estudi d'inundabilitat

D9 Plànols

P1 Plànols d'informació

- i01. Situació general. Ortofotomapa
- i02. Situació general. Cartografia
- i03. Ortofotomapa
- i04. Cartografia i topografia
- i05. Cadastre
- i06. Règim urbanístic del sòl vigent
- i07. Qualificació del sòl vigent
- i08. Qualificació del sòl vigent. Planejament en tràmit
- i09. Qualificació i gestió del sòl vigent

110. Inundabilitat. Situació actual

P2 Plànols d'ordenació

- o01. Règim urbanístic del sòl MODIFICAT
- o02. Qualificació del sòl MODIFICAT
- o03. Qualificació del sòl MODIFICAT. Planejament en tràmit
- o04. Qualificació i gestió del sòl MODIFICAT
- o05. Fases d'actuació
- o06. Inundabilitat. Situació amb pas soterrat

Article 3 Modificació dels articles 172 i 182 de la normativa del POUM

Es modifiquen els articles 172 i 182 de les normes urbanístiques del POUM, que passen a tenir el següent redactat:

Article 172. Definició

Aquesta zona comprèn les àrees de sòl urbà destinades a activitats industrials de petita indústria (Clau 5a) i indústria mitjana i gran (Clau 5b i 5c), així com l'àrea d'implantació de serveis (clau 5d) i les àrees industrials específiques de Monells (Claus 5e1 i 5e2).

Art. 182. Definició i condicions comunes d'ordenació i gestió

1. Per a l'execució d'aquest Pla d'ordenació urbanística municipal i dels instruments de planejament que el desenvolupin, es delimiten els corresponents polígons d'actuació urbanística, d'acord amb els requisits establerts a l'article 112 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
2. Aquest Pla conté la delimitació dels diferents polígons d'actuació, els quals vénen grafiats en els seus plànols d'ordenació.
3. Es podrà modificar l'àmbit dels polígons d'actuació delimitats per aquest Pla, o pel planejament urbanístic derivat, amb l'objecte de facilitar la seva gestió o efectuar una millor equidistribució de beneficis i càrregues, d'acord amb el procediment establert a l'article 113 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
4. Els Polígons d'Actuació Urbanística són els següents:
 2. Residencials
 3. - Polígon d'Actuació Urbanístic "El Prat" P.A.U.1
 4. - Polígon d'Actuació Urbanístic "Els Roures" P.A.U.2
 5. - Polígon d'Actuació Urbanístic "Circumval·lació" P.A.U.3
 6. - Polígon d'Actuació Urbanístic "Muntanyeta" P.A.U.6
 7. Industrials
 8. - Polígon d'Actuació Urbanístic "Montmany" P.A.U.4

9. - Polígon d'Actuació Urbanística "Estevenell Nou " P.A.U.5
10. - Polígon d'Actuació Urbanística "Monells" P.A.U.12

Article 4 Incorporació de nous articles 118bis, 175ter, 175quater i 182.12 de la normativa del POUM

S'incorporen quatre nous articles a la normativa del POUM, amb el següent redactat:

Article 118bis. Condicions d'urbanització específiques del vial perimetral sud

La urbanització del vial perimetral previst al sud del nucli urbà, entre el carrer de Serradases i el carrer del camí Ral travessant la via del tren, complirà les següents condicions:

- El nou vial disposarà d'un camí lateral per a vianants i bicicletes, de 4 metres d'amplada.
- Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat.
- El projecte d'urbanització haurà de tenir en compte les condicions d'inundabilitat de l'àmbit, preveient uns murs de protecció per impedir que el pas inferior pugui resultar inundat, tant per a l'avinguda de període de retorn de 100 anys com la de 500 anys, preveient l'adequat drenatge de les aigües que es puguin acumular entre el pas inferior i la via, i justificant que les obres d'urbanització no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació significativa a tercers.
- El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 d'aquestes normes del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions significatives a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.
- El projecte d'urbanització haurà de remetre's per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.
- El projecte d'urbanització del nou vial incorporarà les actuacions necessàries en l'entorn del rec de la Font Tordera per potenciar la seva singularitat i augmentar la biodiversitat i connectivitat:
 - increment de la secció del rec fins a 10 m. possibilitant recrear una comunitat riberenca estructurada, amb arbrat autòcton propi de la zona, com el salze i la sarga.
 - creació de bassetes de laminació paral·leles a la llera, que facin la funció d'abeurador de petits ocells i mamífers, així com refugi de petita fauna invertebrada i amfíbia

Article 175ter. Subzona industrial Monells (Clau 5e1)

Parcel·la mínima i alineacions de l'edificació

Les parcel·les qualificades com a subzona 5e1 i 5e2 pel planejament vigent tindran la consideració de parcel·la mínima, única i indivisible, de forma conjunta.

Les distàncies mínimes de l'edificació a vials i a la resta de límits de parcel·la seran aquelles indicades en els plànols d'ordenació. Aquesta condició no serà d'aplicació en el cas dels edificis corresponents a Estacions Transformadores que podran construir-se a línia de façana.

Edificabilitat, alçada i ocupació màxima

L'edificabilitat neta màxima es fixa en 26.627 m²st

L'alçada màxima permesa és de 10 (deu) metres. Aquesta mida podran sobrepassar-la els elements singulars necessaris per l'activitat industrial i també en un 35% de la superfície edificable en planta, si l'activitat industrial justifica aquesta major alçada i sempre que no s'incrementi sotre edificable.

L'ocupació màxima és d'un 60 (seixanta) %.

Usos

- Habitatge: S'admet un habitatge per porter o vigilant amb un límit d'un habitatge per indústria.
- Residencial: Prohibit
- Comercial i despatx: Admesos
- Industrial: Admeses les categories 1^a, 2^a, 3^a, 4^a i 5^a.
- Sanitari, Religiós i Cultural: Prohibit
- Recreatiu i Esportiu: Admesos

Tanques

L'alçada màxima de les tanques opaques a límits de veïns serà de 1,50 metres, i la de les no opaques de 3,20 metres.

Integració paisatgística

Per integrar les necessitats de l'activitat en el marc paisatgístic proper, es compliran les següents condicions d'integració paisatgística:

- Les noves edificacions es dissenyaran tenint en compte la seva integració en el conjunt edificat.
- S'escolliran els colors i els materials de les façanes de manera que es minimitzi el seu impacte visual, optant per colors de baixa saturació, que suposin un contrast menor amb els colors de l'entorn natural proper.
- Els rètols no es col·locaran per damunt dels 10 metres ni sobrepassaran l'alçada de l'edificació.
- S'integraran els serveis necessaris mimetitzant i ocultant les instal·lacions
- S'ajustaran les instal·lacions lumíniques a les necessitats imprescindibles de l'activitat, prioritzant sempre sistemes d'il·luminació amb làmpades de poca alçada o integrades als elements construïts existents.
- Es definirà una franja arbrada d'un metre d'amplada en el límit amb el vial perimetral.

Article 175quater. Subzona industrial no edificable (clau 5e2)

S'integren en aquesta subzona aquells sòls destinats a l'ús d'aparcament a l'aire lliure.

Parcel·la mínima:

Les parcel·les qualificades com a subzona 5e1 i 5e2 pel planejament vigent tindran la consideració de parcel·la mínima, única i indivisible.

Paràmetres d'edificació:

S'admetrà la instal·lació dels elements i construccions necessàries per a la vigilància i el control d'accés.

Usos admesos:

L'ús principal és el d'aparcament a l'aire lliure.

Condicions de disseny de l'aparcament a l'aire lliure:

Per tal de garantir la permeabilitat i adaptació al medi circumdant, i per fomentar la mobilitat sostenible, caldrà tenir en compte les següents consideracions:

- Com a mínim el 60% de la superfície de la subzona haurà de ser amb paviment drenant per garantir la permeabilitat del terreny (mitjançant sistemes de drenatge sostenible-SUDS).
- Haurà de disposar d'arbrat autòcton en mida i proporció que garanteixi (a mig termini) l'ombra de tots els vehicles.
- Haurà de disposar d'espais per a l'aparcament de bicicletes
- Haurà d'estar envoltat d'espais verds que l'integrin en l'entorn, formant una franja de transició entre l'aparcament i l'entorn rural, amb plantació de vegetació autòctona i formació de cunetes verdes.
- Es definirà una franja arbrada d'un metre d'amplada en el límit amb el vial perimetral que podrà formar part del paviment drenant
- S'ajustaran les instal·lacions lumíniques a les necessitats imprescindibles de l'activitat, prioritzant sempre sistemes d'il·luminació amb làmpades de poca alçada o integrades als elements construïts existents.
- S'integraran els serveis necessaris mimetitzant i ocultant les instal·lacions.

Art. 182.12 Polígon d'Actuació Urbanística "Monells" (P.A.U.12).

1. **Delimitació.** El polígon d'actuació urbanística Monells té una superfície total de 57.572 m² i està situat a l'extrem sud del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, a banda i banda de la via del ferrocarril. Abasta el carrer del Camí Ral, la peça de sòl qualificada com a zona industrial subzona 5b corresponent a la fàbrica d'embotits Monells, el sòl situat a sud d'aquesta peça, el camí de Tona, que ressegueix la via del tren per la banda oest, i els camps situats entre el camí i el rec de la Font Tordera, al sud del carrer de Serradases. Limita a nord amb el sòl urbà consolidat del nucli de Sant Miquel de Balenyà, a oest amb el Rec de la Font Tordera, a oest amb el sòl urbanitzable delimitat SUD1 i a sud amb camps de conreu.

També es vinculen a l'àmbit els sòls necessaris per a la urbanització de la vialitat de vora i el pas per sota la via del tren, de 7.532 m². Aquests sòls no formen part del sector i únicament es vinculen als efectes de llur obtenció. Així mateix, anirà a càrrec de l'àmbit la urbanització del vial de connexió entre el carrer de Serradases i la rotonda executada al sud del carrer del Serrat de la Creu, ja que es tracta d'una vialitat necessària per resoldre la nova accessibilitat a la indústria.

2. Objectius. Els objectius de la delimitació del polígon d'actuació urbanística són:

- Millorar l'accessibilitat a la fàbrica d'embotits Monells a curt termini, mentre no s'executi la vialitat prevista travessant la via del tren mitjançant un pas soterrat
- Incrementar el sòl industrial per tal de possibilitar l'ampliació de les instal·lacions de la fàbrica

- Reservar sòl per a la construcció d'un aparcament pels treballadors de la fàbrica
- Obtenir el sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdoblí la via.

3. Quadre de dades

SUPERFÍCIE TOTAL	56.899 m²	
SISTEMES	9.500 m²	16,7%
sistema viari -A1	8.810 m ²	15,5%
Sistema viari/ferroviari (A1/A2)	132 m ²	0,2%
sistema ferroviari -A2	558 m ²	1,0%
ZONES	47.398 m²	83,3%
clau 5e1-industrial Monells	40.443 m ²	71,1%
clau 5e2-industrial no edificable	6.955 m ²	12,2%
EDIFICABILITAT	26.627 m²	0,47 m²st/m²sòl
clau 5e1-industrial Monells	26.627 m ²	
clau 5e2-industrial no edificable	0 m ²	
CÀRREGUES EXTERNES		
urbanització externa	834 m ²	
sistemes externs vinculats	5.151 m ²	

- 4. Condicions d'ordenació.** El sòl d'aprofitament privat s'ordenarà: segons la Zona industrial Monells (clau 5e1) les actuals instal·lacions de la Fàbrica Monells i l'ampliació de sòl industrial al sud de les instal·lacions actuals, i segons la zona industrial no edificable (clau 5e2) l'espai destinat a aparcament situat a oest de la via del tren. El conjunt dels sòls industrials inclosos en l'àmbit tindran la consideració de parcel·la única i indivisible i tindran el caràcter de parcel·la mínima.
- 5. Cessions de sòl públic:** Les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'Ajuntament de Seva, lliures de càrregues i gravàmens i com a béns de domini públic. L'administració actuant no participa en les càrregues d'urbanització dels terrenys que rep en compliment del deure de cessió de sòl amb aprofitament, d'acord amb allò que disposa l'article 46 del TRLU.
- 6. Cessió de l'aprofitament mig.** Caldrà cedir a l'administració actuant el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic, respecte l'aprofitament previst en el planejament anterior a la modificació puntual.
- 7. Sistema d'actuació.** Execució pel sistema d'actuació de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.
- 8. Obres d'urbanització:** El desenvolupament de l'àmbit comportarà que els propietaris que hi són inclosos es facin càrrec de tots els costos d'urbanització del sistema viari que s'hi localitzen, així com els corresponent a les infraestructures de connexió amb els sistemes urbanístics externs, incloses les infraestructures de sanejament que siguin necessàries pel funcionament de l'actuació urbanística, d'acord amb les prescripcions vigents a l'ACA.

Les característiques de les obres d'urbanització es definiran per mitjà d'un Projecte d'urbanització, que haurà de definir les rasants, seccions i serveis bàsics de la nova vialitat..

El projecte d'urbanització haurà de complir les determinacions dels articles 17 i 18 de les Normes urbanístiques del POUM i les prescripcions vigents de l'ACA, hauran d'especificar com i on es retornaran al medi les aigües pluvials, justificant que aquest retorn no originarà afeccions a tercers, i hauran de tenir en compte que, d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, resta prohibit, amb caràcter general l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa.

Les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'Ajuntament de Seva, lliures de càrregues i gravàmens i com a béns de domini públic.

Es preveu una única etapa per a l'execució de les obres d'urbanització necessàries, que es concentren en l'ampliació i urbanització del camí de Tona, la construcció del pas a nivell, la urbanització del camí que connecti el pas a nivell amb el carrer del Camí Ral i la compleció de la urbanització del carrer del Camí Ral. Fora de l'àmbit del polígon d'actuació, també s'haurà d'urbanitzar, a càrrec dels propietaris de l'àmbit, el vial de connexió entre el carrer de Serradases i la rotonda situada al sud del carrer del Serrat de la Creu.

Els propietaris de les finques incloses en l'àmbit també s'hauran de fer càrrec de l'obtenció i cessió a l'Ajuntament dels sòls necessaris sòl per poder urbanitzar el vial i el pas sota la via del tren en el moment que es desdoblí la via, en els termes que determina l'article 133.4 del RLUC.

9. **Inundabilitat:** L'àmbit ocupa terrenys inundables per a avingudes associades a 500 anys de període de retorn i que es consideren Zona inundable d'acord amb l'article 14 del RDPH (modificat pel RD 638/2016, de 9 de desembre). De conformitat amb el que disposa l'article 14 bis de l'esmentat reglament les noves edificacions i usos associats previstos en la part de la superfície del sector que ocupa la Zona Inundable, es realitzaran tenint en compte el risc d'inundació existent. No es permetrà en els terrenys inundables la ubicació dels establiments recollits en l'apartat b de l'apartat 1 de l'article 14 bis) del RD 638/2016, de 9 de desembre que modifica el Reglament de Domini públic hidràulic.

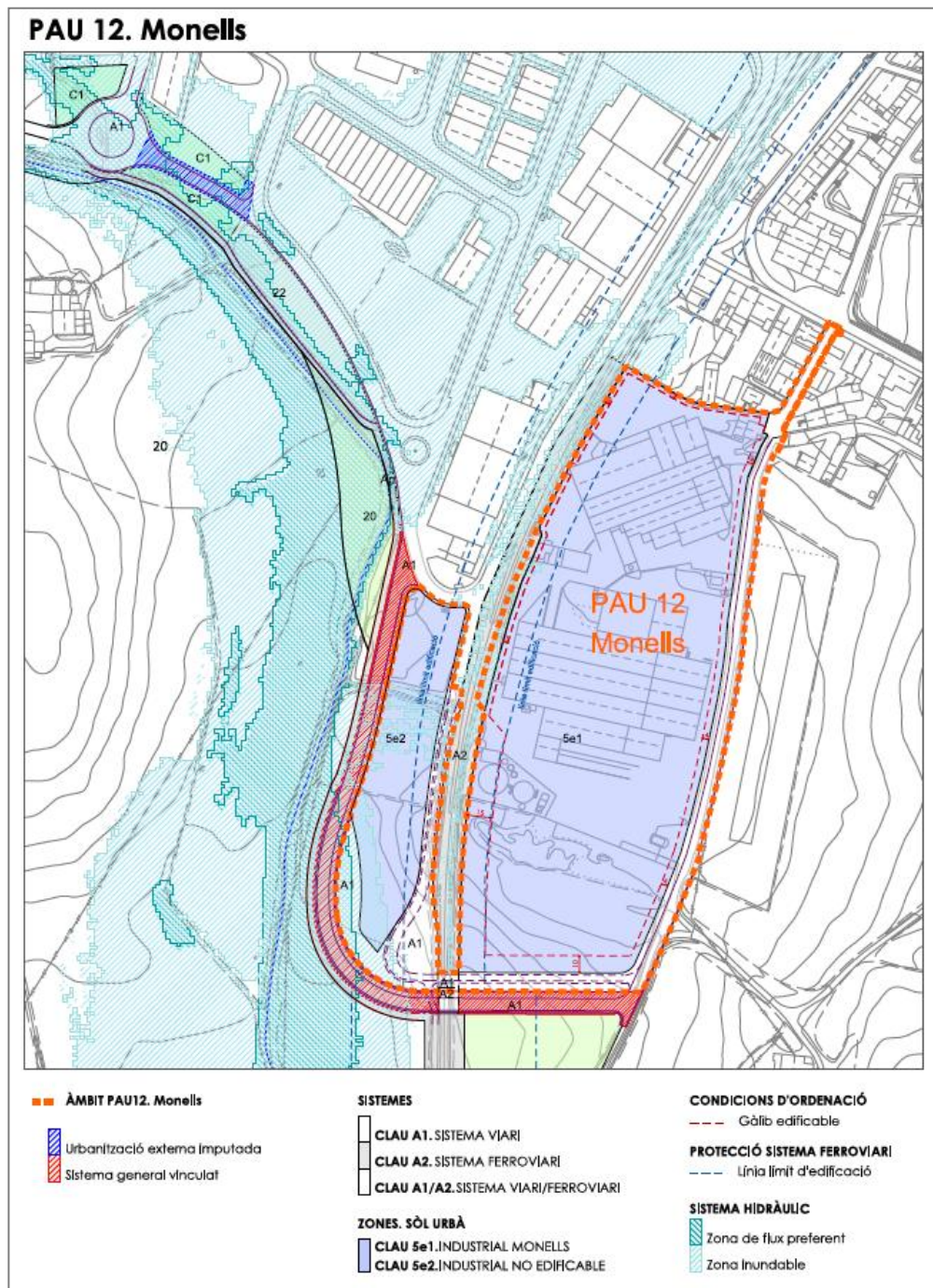
El promotor haurà de subscriure una declaració responsable en la que expressi clarament que coneix i assumeix el risc existent i les mesures de disminució de la vulnerabilitat i d'autoprotecció, així com les de protecció civil aplicables al cas, comproment-se a traslladar aquesta informació als possibles afectats, amb independència de les mesures complementàries que consideri oportú adoptar per a la seva protecció. Amb caràcter previ a l'inici de les obres, el promotor haurà de disposar del certificat del Registre de la Propietat en el que s'acrediti que existeix anotació registral indicant que la construcció es troba en zona inundable.

El projecte d'urbanització haurà de definir geomètricament de manera acurada (planta i perfil) les actuacions que variïn el nivell del terreny i justificar que les obres d'urbanització de l'àmbit no modifiquen substancialment les condicions d'inundabilitat ni suposen una afectació a tercers.

El projecte d'urbanització es remetrà per informe a l'Agència Catalana de l'Aigua.

10. **Pla d'etapes:** el PAU s'executarà en una sola etapa dins el primer quadrienni des de la publicació de la present modificació puntual, d'acord i amb els efectes que s'estableixen en l'article 99 del TRLU.

11. Plànol de qualificació i ordenació del sòl de l'àmbit:



Article 5 Limitacions a la propietat i proteccions del sistema ferroviari

En l'àmbit de la present modificació puntual, tant els instruments de planejament que es desenvolupin com els projectes i les obres que es realitzin, hauran de tenir en compte les condicions de protecció i limitació a la propietat a les quals es subjecten els terrenys confrontants al ferrocarril, que determina la Llei 38/2015 del sector ferroviari i el seu Reglament (Reial Decret 2387/2004, de 30 de desembre):

1. La **zona de domini públic**, que comprèn els terrenys ocupats per les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i una franja de terreny de 8 metres a cada costat de la plataforma (2), mesurada en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'esplanació (1).

Es pot determinar per reglament una distància inferior a la que estableix l'apartat anterior per delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària de què es tracti i de les característiques del sòl pel qual discorri la línia esmentada. No es pot autoritzar la reducció de la zona de domini públic, la de protecció ni la línia límit de l'edificació per interessos particulars.

En els casos en què les característiques del terreny no permetin definir l'aresta exterior de l'esplanació (1), conforma l'aresta exterior esmentada una línia imaginària, paral·lela a l'eix de la via, situada a una distància de tres metres, mesurats perpendicularment a l'eix esmentat, des de la vora externa del carril exterior.

En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres similars, com a regla general es poden fixar com a arestes exteriors de l'esplanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i és, en tot cas, de domini públic el terreny comprès entre les línies esmentades. En els casos en què l'altura de l'estructura sigui suficient, es pot delimitar com a zona de domini públic exclusivament la zona necessària per assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, i en tot cas el contorn dels suports i estreps i una franja perimetral suficient al voltant d'aquests elements.

2. La **zona de protecció** de les línies ferroviàries, que consisteix en una franja de terreny a cada costat de les línies, delimitada interiorment per la zona de domini públic definida a l'article anterior i, exteriorment, per dues línies paral·leles situades a 70 metres de les arestes exteriors de l'esplanació (1).

En el sòl classificat com a urbà o urbanitzable pel planejament urbanístic, i sempre que disposi del planejament més precís que requereixi la legislació urbanística aplicable, per iniciar la seva execució, les distàncies establertes a l'apartat anterior per a la protecció de la infraestructura ferroviària són de 5 metres per a la zona de domini públic i de 8 metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'esplanació (1).

3. La línia **límit d'edificació**, que es situa a 50 metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma (2). En els túnels i en les línies fèrries soterrades o cobertes amb lloses no és aplicable la línia límit de l'edificació. Tampoc no és aplicable la línia límit de l'edificació quan l'obra a executar sigui una tanca o un tancament.

En les línies ferroviàries que discorrin per zones urbanes, la línia límit de l'edificació se situa a 20 metres de l'aresta més pròxima a la plataforma (2).

(1) L'explanació és la superfície de terreny en la qual s'ha modificat la topografia natural del terreny, per a construir la línia fèrria, els seus elements funcionals i instal·lacions. L'aresta exterior de l'explanació és la intersecció del terreny natural amb el talús del desmunt, del terraplè o, en el seu cas, dels murs de suport.

En el cas de ponts, viaductes, estructures o obres similars, les arestes exteriors de l'explanació seran les línies de projecció vertical del caire de les obres sobre el terreny, essent en tot cas de domini públic el terreny comprès entre les esmentades línies.

En aquells casos en els quals les característiques del terreny no permetin definir l'aresta exterior de l'explanació, conformarà l'esmentada aresta exterior una línia imaginària, paral·lela a l'eix de la via, situada a una distància de tres (3) metres mesurats perpendicularment a l'esmentat eix, des del caire extern del carril exterior.

(2) La plataforma és la coronació de l'explanació sobre la qual es recolzen les infraestructures ferroviàries. Per tant, l'aresta exterior de la plataforma podrà, en cada cas concret, coincidir o no amb l'aresta exterior de l'explanació

