



Modificació puntual de la variant i l'entorn de les carreteres del POUM de Seva

Sant Miquel de Balenyà

Juliol 2022

Crédits

Redactors

Gamma d'Arquitectura, S.L.P.

Mauro Mas Pujó, arquitecte

Índex del document

D1 Document comprensiu

D2 Memòria descriptiva i justificativa

D3 Normes urbanístiques

D4 Document inicial estratègic d'avaluació ambiental

D5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

D6 Memòria social i de gènere

D7 Plànols

P1 Plànols d'informació

- I01. Situació general. Ortofotomapa
- I02. Situació general. Cartografia
- I03. Ortofotomapa
- I04. Cartografia i topografia
- I05. Estructura de la propietat
- I06. Règim urbanístic del sòl vigent
- I07. Qualificació del sòl vigent
- I08. Qualificació i gestió del sòl vigent

P2 Plànols d'ordenació

- O01. Règim urbanístic del sòl MODIFICAT
- O02. Qualificació del sòl MODIFICAT
- O03. Qualificació i gestió del sòl MODIFICAT



Modificació puntual de la variant i l'entorn de les carreteres del POUM de Seva

Sant Miquel de Balenyà

Juliol 2022

D1. Document comprensiu

1 Objectius de la modificació de POUM

L'objectiu de la modificació que es proposa és ajustar les determinacions del Planejament vigent per tal d'adequar-les al projecte de la nova variant de Sant Miquel de Balenyà.

La nova variant suposarà una millora important en l'accessibilitat dels pobles de Sant Miquel de Balenyà i de Seva, i una important reducció del trànsit de pas pel nucli de Sant Miquel, el que permetrà la reducció de les afectacions en les finques privades que donen front a l'actual travessera urbana de la carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà.

El projecte de la nova variant és també una oportunitat de reorganització de la mobilitat interior de Sant Miquel de Balenyà, millorant la mobilitat a peu i en bicicleta i l'accessibilitat a l'estació de ferrocarril.

Per tant, l'objectiu general de la present modificació puntual és assolir una mobilitat més optimitzada i sostenible i augmentar el benestar dels veïns del poble, amb la disminució del soroll i les emissions provocades pel trànsit de pas, i amb uns vials interns que permetin una mobilitat més accessible i segura.

2 Àmbit

La present modificació puntual abasta l'entorn de la nova variant prevista de la carretera BV-5303 al nucli de Sant Miquel de Balenyà, i l'entorn de l'actual carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà. Conté dos àmbits físicament discontinus:

1. **Àmbit de la nova variant:** situat al nord del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, entorn el traçat previst de la nova variant. La superfície total d'aquest àmbit és de 86.050 m².
2. **Àmbit de Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva:** situat al tram urbà de l'actual carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà, al sud del nucli urbà. La superfície total d'aquest àmbit és de 10.115 m².

La superfície total de sòl inclòs dins la present Modificació puntual és de **96.165m²**.



3 Descripció de la proposta

Les modificacions proposades en els dos àmbits són:

3.1 Àmbit de la Variant

En l'àmbit de la nova variant es proposa:

- **Tram 1. Entre la rotonda del carrer Serrat de la Creu i la rotonda del carrer de la Feu. En aquest tram el traçat de la nova variant és pràcticament coincident amb el de la carretera actual.** Es proposa ajustar les qualificacions dels sòls situats a banda i banda del traçat de la nova variant, i ajustar el límit de la classificació del sòl en aquest àmbit, per tal que coincideixin amb el nou traçat. El POUM qualificava la carretera actual de Tona a Sant Miquel de Balenyà com a zona agrícola (clau 20). Es proposa qualificar la carretera com a sistema viari (clau A1), ajustar la delimitació de la zona agrícola (clau 20) al límit nord de la carretera i ajustar la delimitació de les zones verdes situades al sud de la carretera al nou traçat.
- **Tram 2. Entre la rotonda del carrer de la Feu i la rotonda de la carretera de Taradell. En aquest tram el traçat de la nova variant es trasllada al nord de l'actual carretera.** Es proposa qualificar de sistema viari el traçat de la carretera i ajustar la delimitació de les zones contigües, mantenint la classificació de sòl no urbanitzable. La franja de sòls situats entre la nova variant i l'actual carretera mantenen la classificació de sòl no urbanitzable i les mateixes qualificacions actuals. També s'ajusta el límit del terme municipal a la delimitació oficial vigent. En aquest tram la nova variant transcorre parcialment pel terme municipal de Malla.

- **Tram 3. Entre la rotonda de la carretera de Taradell i el carrer de Montserrat Roig. En aquest tram la nova variant discorre paral·lela al límit del sòl urbà i al perllongament previst del carrer de Torrellebreta.** Es proposa eliminar l'enllaç del carrer de Ramon Llull amb la carretera de Taradell previst en el POUM. Amb la nova variant i amb la rotonda prevista en el seu enllaç amb la carretera de Taradell, aquesta connexió és inviable ja que coincideix amb el punt d'accés de la carretera a la rotonda. Per tant, es planteja que el traçat del carrer de Ramon Llull es perllongui únicament des del carrer de Torrellebreta fins el carrer Major. La franja de sòl entre el carrer Major i la carretera de Taradell que el POUM qualificava de sistema viari es classifica com a sòl no urbanitzable i es qualifica de zona de servitud i protecció (clau 22). Així mateix, tota la franja de terreny situada entre el carrer de Ramon Llull i la nova variant, mantenen la classificació de sòl no urbanitzable del POUM i es qualifiquen de zona de servitud i protecció (clau 22). També es proposa ajustar la qualificació de la parcel·la situada a la cantonada que confronta amb la rotonda, per tal de poder resoldre el desnivell existent entre la rotonda i aquesta peça de sòl privat qualificada amb la clau 5a.
- **Tram 4. Entre el carrer de Torrellebreta i l'enllaç amb la carretera de Seva. En aquest tram la variant discorre pel sòl no urbanitzable.** Es proposa qualificar de sistema viari el traçat de la nova variant, i ajustar la delimitació de les zones agrícoles contigües, qualificades de zona agrícola permanent (clau 20).

3.2 Àmbit de Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva

En aquest àmbit es proposa:

- Reduir l'amplada del sòl qualificat de vialitat corresponent a l'actual carretera de Seva, als límits de propietat de les finques situades al nord del vial, passant d'una amplada de 15,5-16,0m a una amplada d'uns 12-13 m en el tram entre el carrer del camí Ral i el carrer de Miquel Llor, i passant d'una amplada de 17,5-18,0m a una amplada de 14,5-15 m en el tram entre el carrer de Miquel Llor i el carrer de Sant Jaume. Aquestes amplades permeten mantenir la calçada actual de 6 metres d'amplada i uns itineraris per als vianants a banda i banda que garanteixin l'accessibilitat universal.
- Qualificar aquesta franja de sòl privat que amb el POUM estava qualificada de sistema viari, com les zones contigües. D'aquesta manera s'ajusta la qualificació als límits de propietat actuals i als jardins i tanques existents.
- Establir que aquest sòl d'aprofitament privat fruit de la reducció de la vialitat no serà edificable ni es considerarà en el càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima, incorporant aquesta restricció en la regulació de la clau 3 (article 158) i de la clau 4 (*La Modificació puntual del POUM de Seva en els àmbits de la Muntanyeta, els Jardins del Casal i l'entorn de l'església, actualment en tràmit, ha introduït aquesta restricció en la regulació de la clau 4 (article 165)*). D'aquesta manera, tot i que s'incrementa el sòl privat, es manté l'edificabilitat i la densitat d'habitatges del planejament vigent.

- Preveure un itinerari per a vianants i bicicletes (clau Ap) al sud de l'antiga travessera, en el tram més allunyat del poble (a partir del carrer de Sant Jaume), que en el futur pugui tenir continuïtat fins al poble de Seva.

3.3 Quadre de dades general

A continuació es comparen les superfícies de les diferents qualificacions i també dels diferents règims de sòl, en el planejament vigent i en la modificació puntual proposada:

MPUNTUAL	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA
TOTAL	96.165 m²	96.165 m²	0 m²
SOL URBÀ	39.291 m²	36.609 m²	-2.682 m²
SISTEMES			
zona verda	21.846 m ²	22.199 m ²	353 m ²
vialitat	17.422 m ²	12.292 m ²	-5.130 m ²
ZONES			
clau 3a-residencial-no edificat	0 m ²	1.215 m ²	
clau 4b-residencial-no edificat	0 m ²	903 m ²	
clau 5a-industrial	23 m ²	0 m ²	-23 m ²
SÒL NO URBANITZ.	56.738 m²	59.464 m²	2.726 m²
SISTEMES			
vialitat	15.318 m ²	34.105 m ²	18.787 m ²
ferroviari	4.658 m ²	4.656 m ²	-2 m ²
ZONES			
clau 20-agrícola permanent	36.762 m ²	15.489 m ²	-21.273 m ²
clau 22-servitud i protecció	0 m ²	5.214 m ²	5.214 m ²
TOTAL SISTEMES	59.244 m²	73.252 m²	14.008 m²
TOTAL ZONES	36.785 m²	22.821 m²	-13.964 m²
FORA TERME MUNICIPAL	136 m²	92 m²	-44 m²

Els ajustos de la modificació puntual suposen:

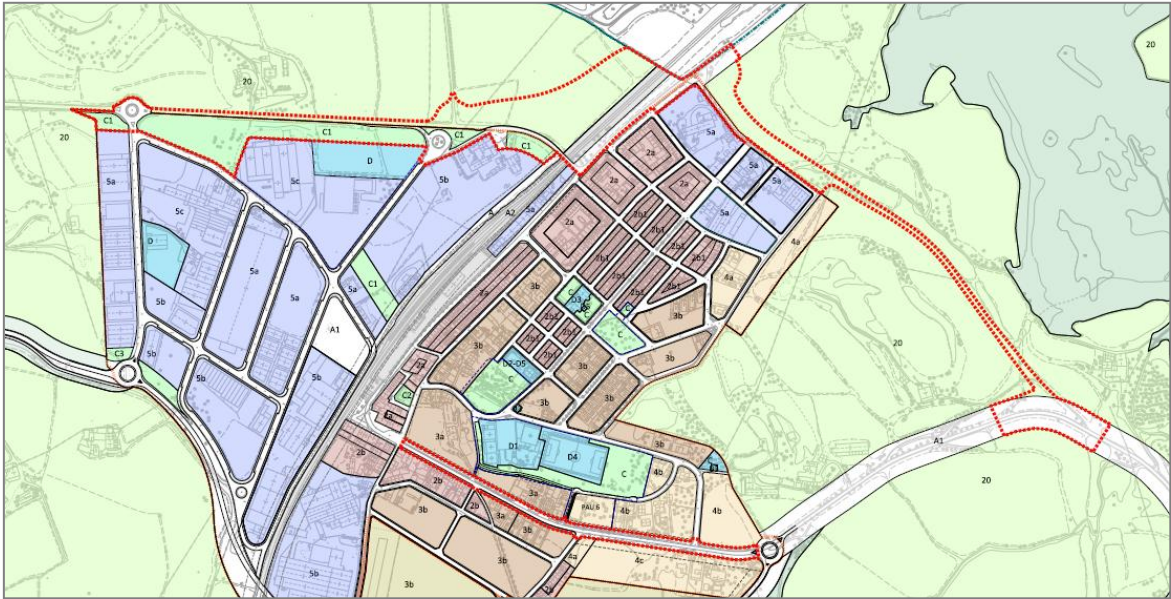
- l'increment del sòl destinat a sistemes urbanístics, de 59.244 m² a 73.252 m², bona part dels quals correspon al sistema viari de la nova variant prevista.
- l'increment dels sòls qualificats d'espais lliures, de 21.846 m² a 22.199 m²

- Pel que fa al sòl d'aprofitament privat, hi ha un increment 1.215 m² de sòl qualificat com a zona 3a, un increment de 903 m² de sòl qualificat com a zona 4b i una reducció de 23 m² de sòl qualificat com a zona 5a.

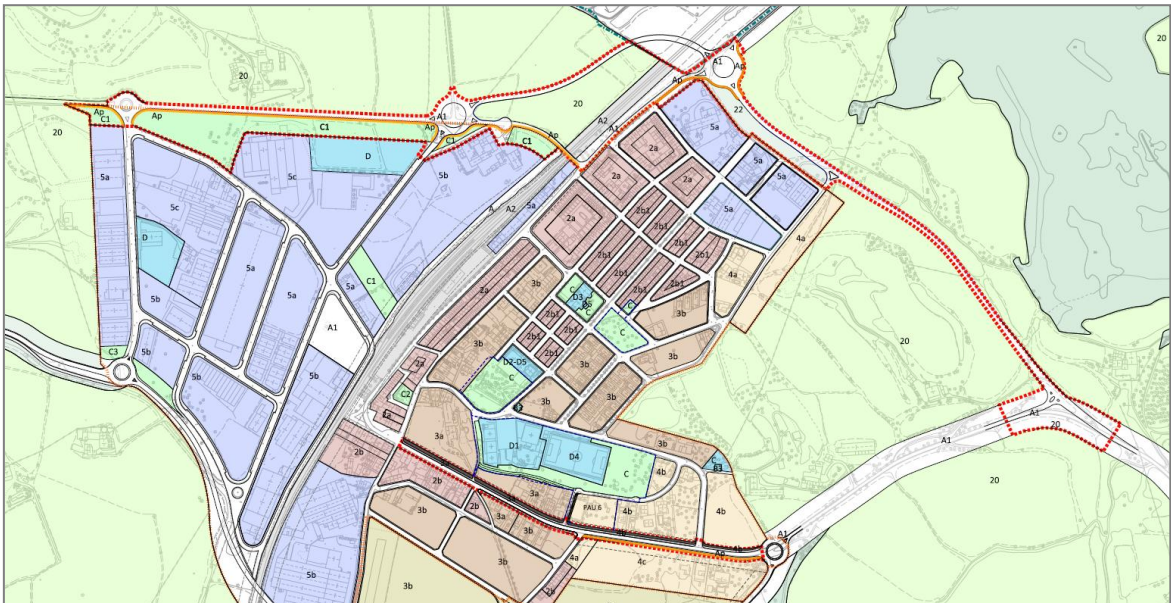
La modificació puntual també suposa un increment de 2.726 m² de sòl no urbanitzable, superfície de sòl que es redueix del sòl urbà consolidat. Aquesta diferència es deu a la supressió del perllongament del carrer de Ramon Llull i la seva classificació com a sòl no urbanitzable.

3.4 Ordenació

Ordenació de l'àmbit. Vigent



Ordenació de l'àmbit. **Modificat**





Modificació puntual de la variant i l'entorn de les carreteres del POUM de Seva

Sant Miquel de Balenyà

Juliol 2022

D2. Memòria descriptiva i justificativa

Índex de la memòria descriptiva i justificativa

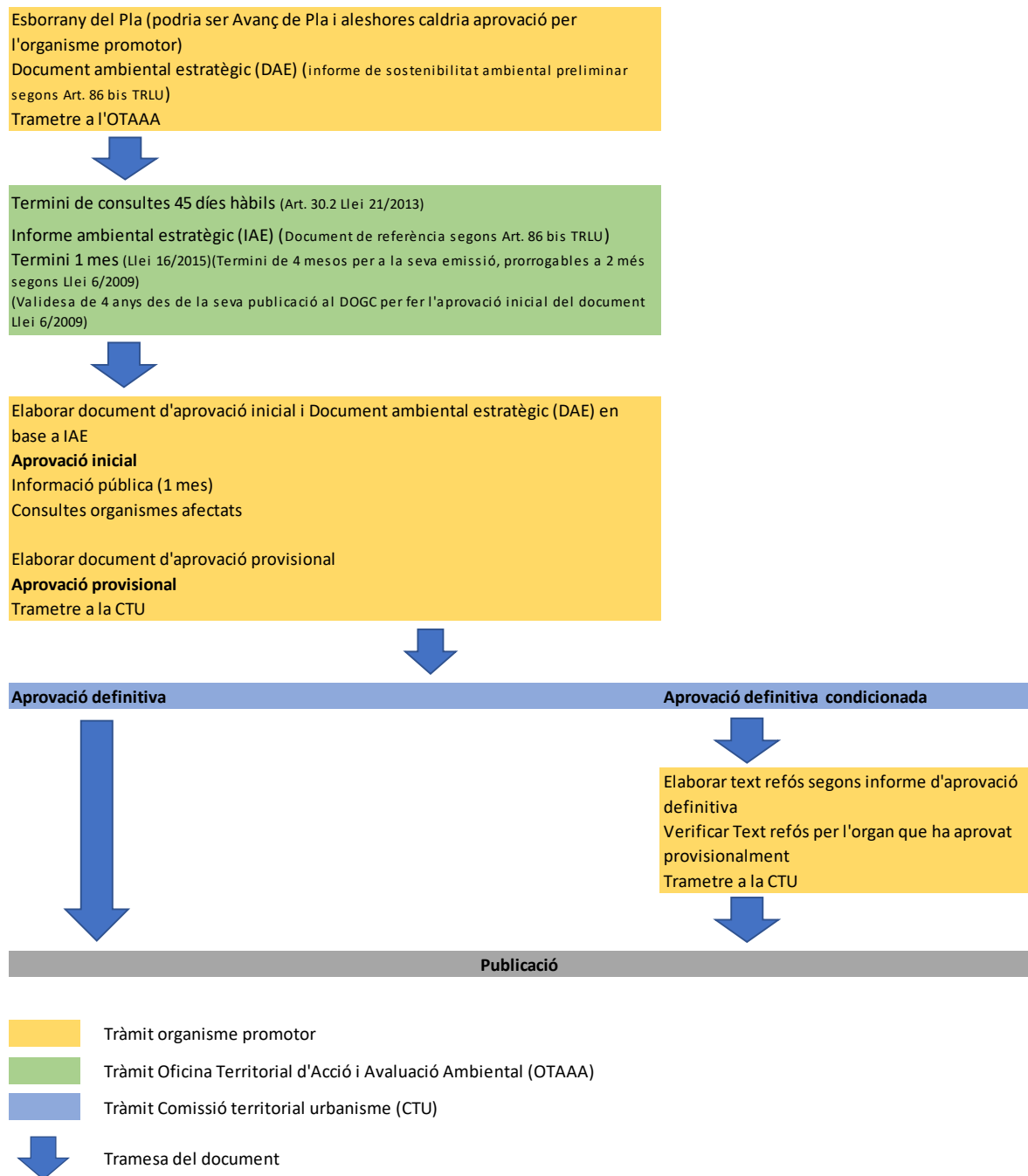
1 Introducció	3
1.1 Tramitació	3
1.2 Àmbit de la modificació.....	4
1.2.1 Àmbit 1. La nova variant	4
1.2.2 Àmbit 2. Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva	7
1.3 Estructura de la propietat	10
1.4 Objectius	12
1.5 Justificació de l'interès general la modificació.....	13
1.6 Documents modificats	13
2 Informació.....	14
2.1 Planejament vigent	14
2.1.1 Planejament territorial.....	14
2.1.2 Planejament urbanístic municipal.....	15
2.2 El projecte de la variant.....	16
2.2.1 Estudi informatiu 2015.....	16
2.2.2 Projecte constructiu de la variant, 2020	17
3 Modificacions proposades	18
3.1 Descripció de la proposta	18
3.1.1 Àmbit de la Variant	18
3.1.2 Àmbit de Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva	20
3.1.3 Proposta d'urbanització de l'antiga travessera urbana	21
3.2 Quadres de dades.....	23
3.3 Justificació de la no reducció del sòl destinat al sistema d'espais lliures i del manteniment de la seva funcionalitat	26
3.4 Aprofitament.....	26
3.5 Mobilitat.....	27
3.6 Sistema ferroviari	28
3.7 Documentació modificada	28
3.7.1 Modificació de les Normes urbanístiques del POUM	28
3.7.2 Modificació dels plànols d'ordenació del POUM	30
4 Estudi de mobilitat	30

5 Informació mediambiental.....	30
6 Memòria social i de gènere	30

1 Introducció

1.1 Tramitació

El present document per a l'Aprovació provisional de la Modificació puntual de la variant i l'entorn de la carretera del POUM de Seva es promou per part de l'Ajuntament de Seva. La tramitació seguirà el següent recorregut:



1.2 Àmbit de la modificació

La present modificació puntual abasta l'entorn de la nova variant prevista de la carretera BV-5303 al nucli de Sant Miquel de Balenyà, i l'entorn de l'actual carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà. Conté dos àmbits físicament discontinus:

1. **Àmbit de la nova variant:** situat al nord del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, entorn el traçat previst de la nova variant. La superfície total d'aquest àmbit és de 86.050 m².
2. **Àmbit de Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva:** situat al tram urbà de l'actual carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà, al sud del nucli urbà. La superfície total d'aquest àmbit és de 10.115 m².

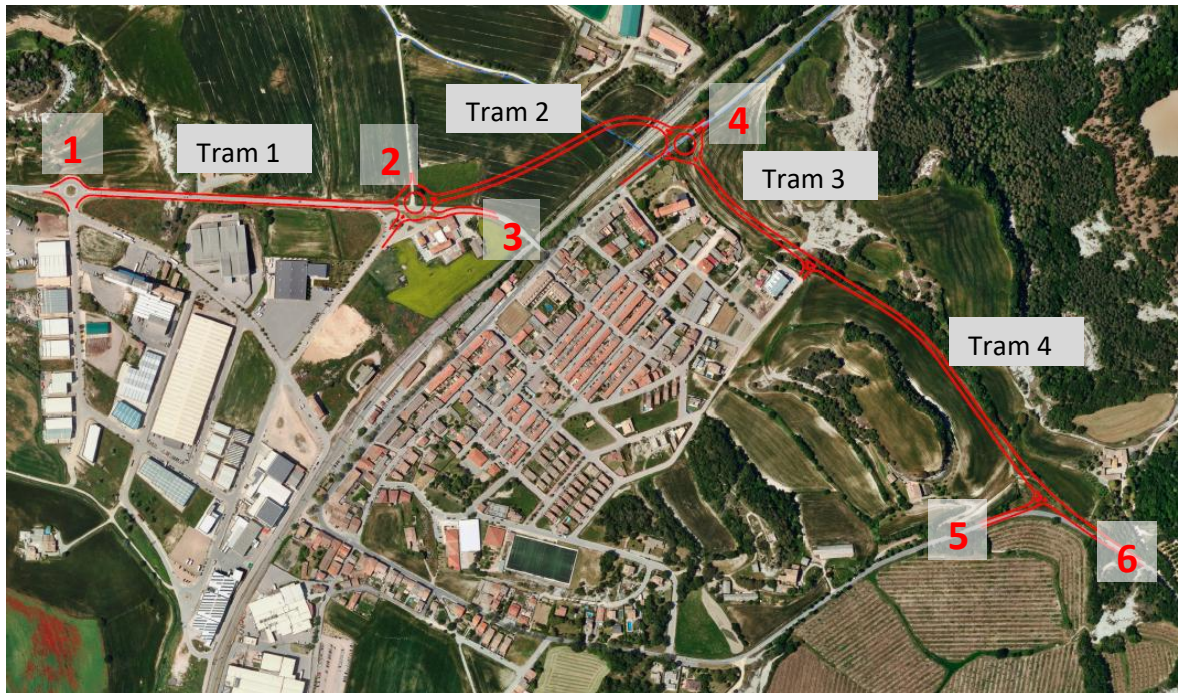
La superfície total de sòl inclòs dins la present Modificació puntual és de **96.165m²**.



1.2.1 Àmbit 1. La nova variant

El projecte de la nova variant de la carretera BV-5303 a Sant Miquel de Balenyà suposa la modificació del traçat actual de la carretera, que travessa el nucli de Sant Miquel de Balenyà, per un nou vial situat al nord del nucli urbà. El projecte del nou vial abasta des de la rotonda d'accés nord-oest al polígon industrial l'Avellanet (PK 4+450) fins a la connexió de la nova variant amb la carretera BV-5303 en el punt PK 7+000, entre el nucli de Sant Miquel i el de Seva. El primer tram del traçat de la variant és coincident amb la carretera actual, entre les dues rotondes d'accés al polígon industrial l'Avellanet. Es remodela l'actual accés est al polígon amb una nova rotonda i un ramal d'accés al nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà a través de l'actual pas superior de la línia de ferrocarril. A partir d'aquesta nova rotonda (*Tram 2*) el traçat de la variant abandona la traça de l'actual carretera en direcció nord-est on, en terme municipal de Malla, creua la línia de

ferrocarril mitjançant un nou pont i, just passat el pas superior de la línia de ferrocarril, una altra nova rotonda enllaça la variant amb el nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà i amb la BV-5305 en direcció Taradell. A partir d'aquesta rotonda (situada a cavall del terme municipal de Seva i el de Tona), la variant transcorre paral·lela al límit nord del sòl urbà (*Tram 3*), on es realitza un nou enllaç en T amb el carrer de Torrellebreta, i segueix en direcció sud-est pel nord del Serrat del Cendra fins a connectar de nou amb la carretera BV-5303 en el punt PK 7+000 (*Tram 4*). El tipus de via és de Xarxa comarcal amb un tipus de secció convencional 1+1. El nou traçat de la variant suposa alguns ajustos en les qualificacions dels sòls del seu entorn.



El traçat de la nova variant de Sant Miquel de Balenyà

Fotografies de l'estat actual de l'àmbit



1. Rotonda d'accés nord al polígon industrial l'Avellanet. Punt d'inici de la variant.



2. Accés est al polígon industrial l'Avellanet. Punt on es situarà la nova rotonda.



3. Pont actual per damunt la línia de ferrocarril.



4. L'accés al nucli de Sant Miquel de Balenyà des de la carretera de Taradell (BV-5305), segona rotonda.



5. BV-5303 direcció Seva en el punt d'enllaç est de la variant.



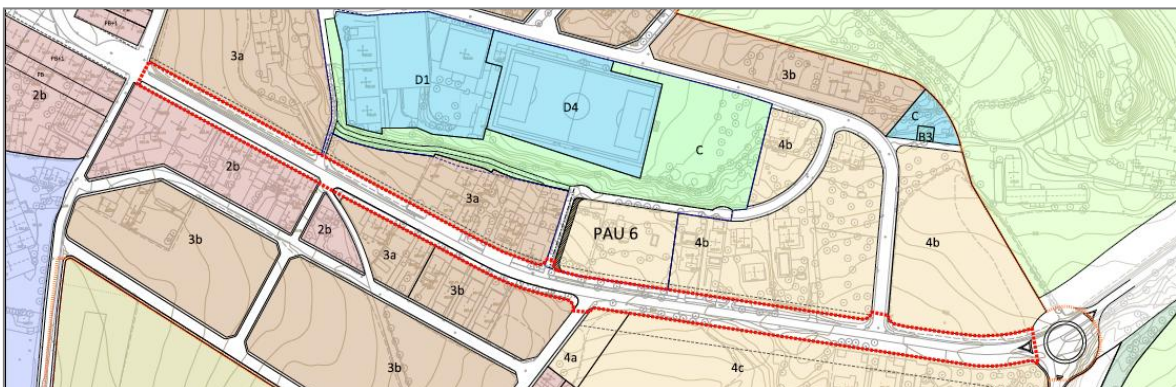
6. BV-5303 direcció Sant Miquel de Balenyà en el punt d'enllaç est de la variant.

1.2.2 Àmbit 2. Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva

Àmbit que ressegueix la vora nord de l'actual traçat de la BV-5303, entre el carrer del Camí ral i el límit del sol urbà. Es tracta d'una franja de sòl d'uns 2,5-3,2 m d'amplada, situada al nord de l'actual carretera, que el POUM va qualificar de vialitat però que actualment és de titularitat privada dels diferents solars que donen front a la carretera. Amb aquesta modificació puntual, aquest tram de la carretera BV-5303 deixarà de ser una travessera urbana i passarà a ser un viari local.



La delimitació vigent del sistema viari a la carretera de Seva



Planejament vigent en l'àmbit 2

Fotografies de l'estat actual de l'àmbit



La carretera de Seva en la confluència amb el carrer del Camí ral

Imatges dels diferents trams de l'actual travessera, amb les tanques actuals de les finques situades al nord de la carretera:



Tram entre el carrer del Camí ral i el carrer de Miquel Llor.



Tram entre el carrer de Sant Jaume i el carrer de la Muntanyeta



La sortida del poble, entre el carrer de Sant Jaume i el carrer de la Muntanyeta

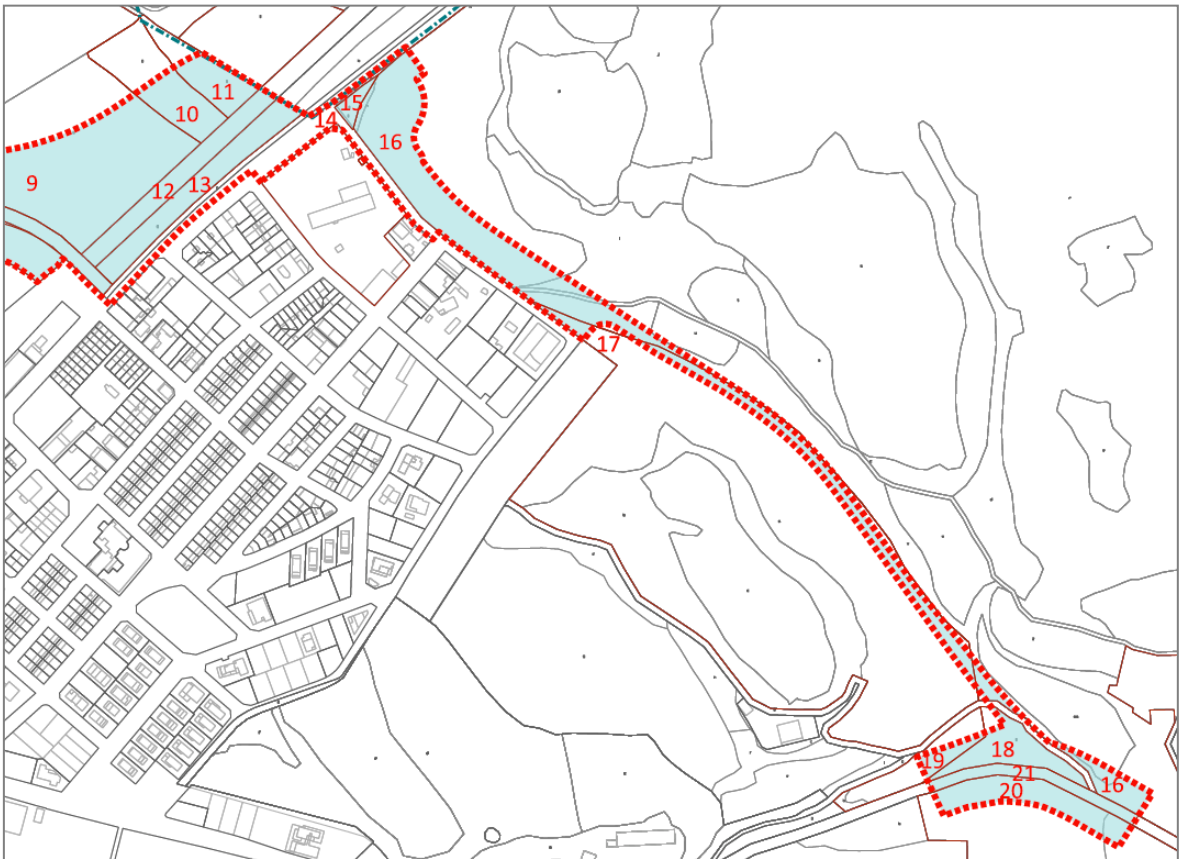
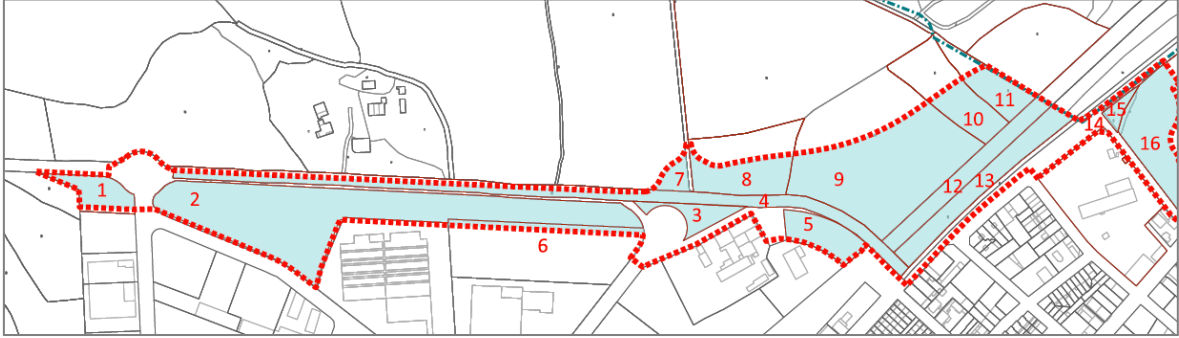


La carretera de Seva en la confluència amb el carrer de la Muntanyeta

1.3 Estructura de la propietat

Les finques cadastrals afectades per la modificació puntual són les que es llisten a continuació:

Àmbit 1. Variant



1	7128601DG3372N0001BY	SU	CL SERRAT DE LA CREU	
2	7429601DG3372S0001QF	SU	CM CAMI DE TONA	
3	7730101DG3373S0001HI	SU	CR BV-5303	
4	08269A017090020000BB	SNU	Polígono 17 Parcela 9002	carretera
5	7628401DG3372S0001KF	SU	CL FEU 44	

6	7429606DG3372S0001MF	SU	CR BV-5303
7	08269A017000130000BQ	SNU	Polígono 17 Parcela 13
8	08269A017000180000BM	SNU	Polígono 17 Parcela 18
9	08269A017000140000BP	SNU	Polígono 17 Parcela 14
10	08269A017000160000BT	SNU	Polígono 17 Parcela 16
11	08269A017000150000BL	SNU	Polígono 17 Parcela 15
12	08269A017090030000BY	SNU	Polígono 17 Parcela 9003 ferroviari
13	08269A017000170000BF	SNU	Polígono 17 Parcela 17
14	8130001DG3383S0001RS	SU	CL INDÚSTRIA 1
15	08269A013000850000BO	SNU	Polígono 13 Parcela 85
16	08269A013000840000BM	SNU	Polígono 13 Parcela 84
17	08269A013000880000BD	SNU	Polígono 13 Parcela 88
18	08269A013000770000BP	SNU	Polígono 13 Parcela 77
19	08269A013000780000BL	SNU	Polígono 13 Parcela 78
20	08269A012000070000BF	SNU	Polígono 12 Parcela 7
21	08269A012090010000BT	SNU	Polígono 12 Parcela 9001 carretera

Àmbit 2. Sant Miquel de Balenyà -carretera de Seva



1	7825012DG3372N0001BY	SU	CR SEVA 15
2	7825012DG3372N0001BY	SU	CR SEVA 15
3	7825011DG3372N0001AY	SU	CR SEVA 19
4	7825010DG3372N0001WY	SU	CR SEVA 21
5	7825008DG3372N0001AY	SU	CR SEVA 25

6	7825007DG3372N0001WY	SU	CR SEVA 27
7	7825006DG3372N0001HY	SU	CR SEVA 29
8	7825005DG3372N0001UY	SU	CR SEVA 31
9	7925004DG3372N0001DY	SU	PS DELS LLEDONERS 15
10	7925003DG3372N0001RY	SU	PS DELS LLEDONERS 11 N2-13
11	8024002DG3382S0001YK	SU	PS DELS LLEDONERS 9
12	8024003DG3382S0001GK	SU	PS DELS LLEDONERS 7
13	8024004DG3382S0001QK	SU	CR SEVA 45
14	8024005DG3382S0001PK	SU	CL MUNTANYETA
15	8024006DG3382S0001LK	SU	CR SEVA 51

1.4 Objectius

L'objectiu de la modificació que es proposa és ajustar les determinacions del Planejament vigent per tal d'adequar-les al projecte de la nova variant de Sant Miquel de Balenyà.

La nova variant suposarà una millora important en l'accessibilitat dels pobles de Sant Miquel de Balenyà i de Seva, i una important reducció del trànsit de pas pel nucli de Sant Miquel, el que permetrà la reducció de les afectacions en les finques privades que donen front a l'actual travessera urbana de la carretera BV-5303, tant al nucli de Sant Miquel de Balenyà com al de Seva.

El projecte de la nova variant és també una oportunitat de reorganització de la mobilitat interior de Sant Miquel de Balenyà, millorant la mobilitat a peu i en bicicleta i l'accessibilitat a l'estació de ferrocarril.

Per tant, l'objectiu general de la present modificació puntual és assolir una mobilitat més optimitzada i sostenible i augmentar el benestar dels veïns del poble, amb la disminució del soroll i les emissions provocades pel trànsit de pas, i amb uns vials interns que permetin una mobilitat més accessible i segura.

Per tal d'assolir aquests objectius es proposa:

- Ajustar les qualificacions dels sòls que limiten amb la nova variant al traçat del projecte constructiu redactat.
- Reduir l'amplada del sòl qualificat de sistema viari en el tram de l'actual carretera BV-5303 en el seu pas pel nucli de Sant Miquel de Balenyà, que passarà a tenir un caràcter urbà quan es construeixi la nova variant, ajustant les qualificacions als límits de propietat de les finques que hi donen front i a les tanques existents.

1.5 Justificació de l'interès general la modificació

El projecte constructiu de la nova variant de Sant Miquel de Balenyà requereix que l'ordenació del planejament vigent s'ajusti al nou traçat, que no estava concretat quan es va redactar el POUM.

La nova variant de la carretera BV-5303 reduirà de forma notable el pas de vehicles pel nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà, i millorarà la connectivitat dels nuclis de Santa Maria de Seva amb la C-17.

Amb la nova variant prevista, l'actual carretera de Sant Miquel de Balenyà a Seva deixarà de tenir trànsit de pas i adoptarà un caràcter més urbà i cívic. Aquest fet permet reduir l'amplada prevista d'aquest vial, estalviant expropiacions o cessions -difícils de materialitzar tenint en compte el grau de consolidació- i costos d'urbanització, i adequant la qualificació a la realitat preexistent. També permet planificar uns itineraris per a vianants adequats a la funcionalitat prevista per aquest vial, que garanteixin l'accessibilitat universal.

L'adequació de la zonificació a la realitat preexistent permetrà urbanitzar l'actual vial sense necessitat de realitzar expropiacions, enderrocs de murs i tanques, i permetrà als propietaris de les finques mantenir o completar, segons el cas, les tanques de les seves propietats.

La proposta suposa una reducció del sòl agrícola al nord del nucli de Sant Miquel de Balenyà, motivada pel traçat de la nova variant, on es reduiran en 19.000 m² els camps de conreu d'herbacis (melca) i de cereals. Tal com s'exposa detalladament en el Document ambiental de la modificació puntual, el traçat previst no té una incidència rellevant en la connectivitat ecològica ni afecta cap element protegit (gea, flora i/o fauna) o bé escàs o rar, no ocupa sòls de protecció especial (segons el PTPCC), té un impacte paisatgístic força limitat donada la manca de miradors i visuals generals del traçat, i tindrà un efecte neutre sobre el volum de trànsit rodat en el conjunt de l'àmbit.

El nou traçat suposarà un estalvi energètic i una reducció d'emissions donat que s'escurcen notablement els recorreguts. La reducció de mobilitat a l'interior del nucli de Sant Miquel de Balenyà suposarà una millora notable de la qualitat de l'aire i una reducció de la contaminació acústica en el poble.

La modificació que es proposa té interès general, interès públic per les administracions afectades, i també interès particular pels veïns directament o indirectament afectats. No es produeix contradicció entre aquests interessos.

1.6 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

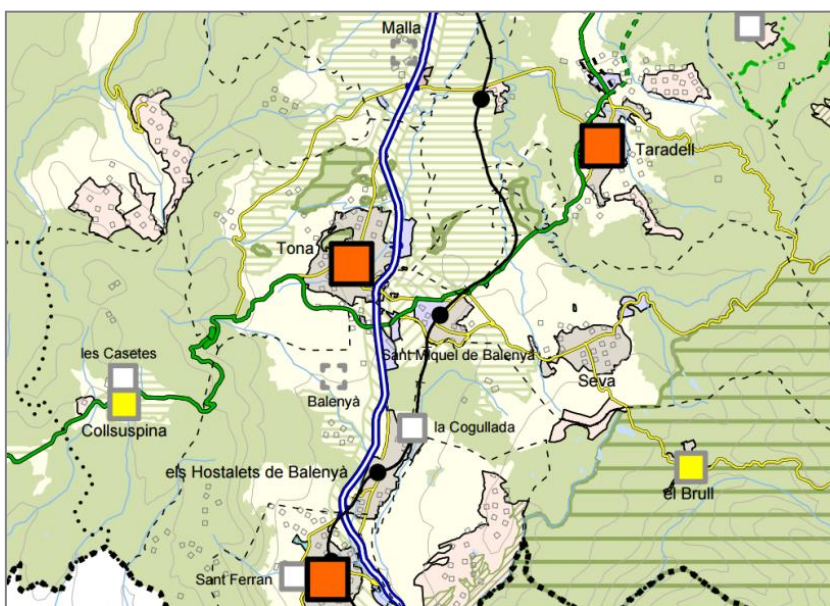
Les modificacions proposades suposen la modificació de l'Article 158 de la Normativa del POUM, que regula les condicions d'ordenació de la clau 3. *Zona d'edificació per volumetria específica*.

2 Informació

2.1 Planejament vigent

2.1.1 Planejament territorial

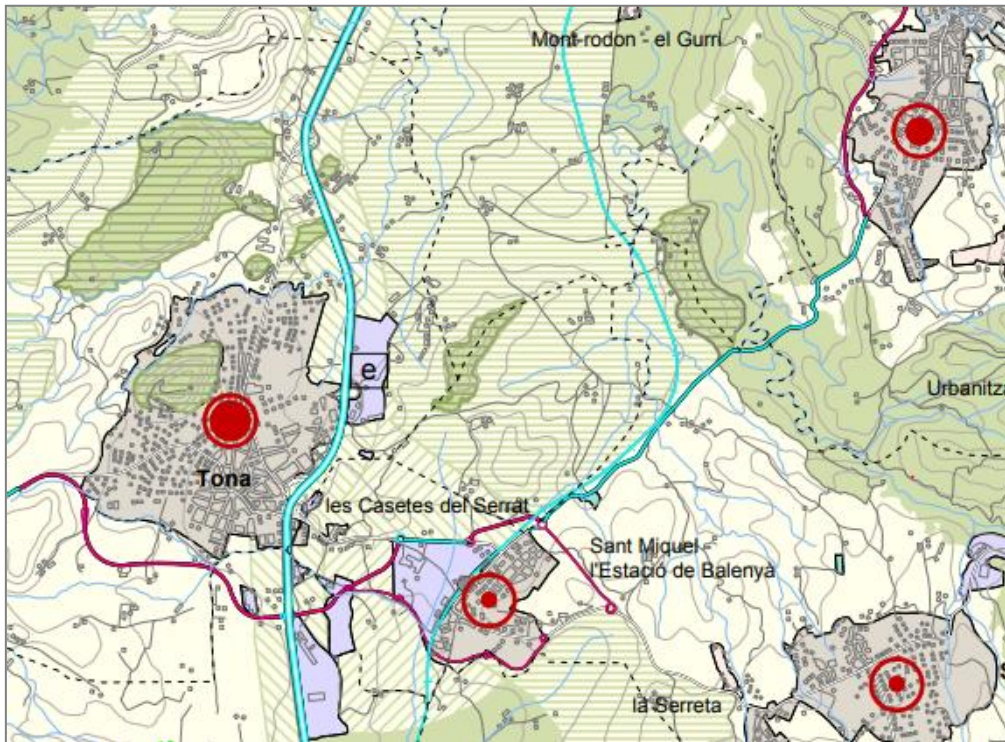
El Pla territorial parcial de les comarques centrals, aprovat definitivament el 16 de setembre de 2008 i publicat al DOGC el 22 d'octubre de 2008, considera tant Sant Miquel de Balenyà com Seva com a nuclis històrics sense atorgar-los cap nivell de polaritat urbana.



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" 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 preveu la connexió d'aquest vial amb la carretera de Seva pel nord del nucli de Sant Miquel de Balenyà, així com una variant que voregi el nucli de Sant Miquel pel sud del sòl urbà i connecti amb la carretera de Seva un cop travessat el poble.



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)

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

Pel que fa al Sistema d'Espais oberts, el PTPCC inclou els sòls pels quals transcorre la nova variant en dues categories: els sòls situats entre Tona i el traçat de la via ferroviària són sòls de protecció preventiva, mentre que els sòls situats al nord i est del nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà són sòls de protecció territorial. Ni en l'àmbit de la modificació puntual ni en les zones properes hi ha cap àmbit de protecció especial.

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.

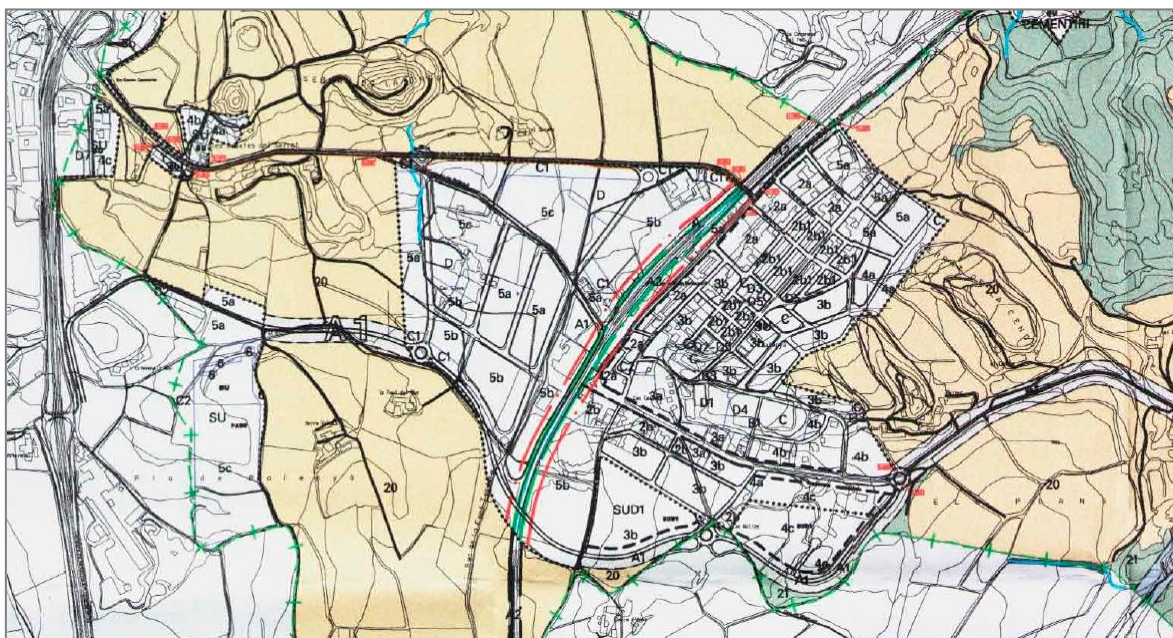
Amb posterioritat a aquesta publicació, s'han tramitat diverses modificacions puntuals a l'objecte d'adequar-se en cada moment a la realitat física i exigències del territori.

2.1.2.1 Proposta de Variant de Sant Miquel de Balenyà del POUM

El POUM de Seva preveu eliminar la travessera urbana de la BV-5303 pel nucli de Sant Miquel de Balenyà, mitjançant una variant que voregi el sòl urbà, per tal de millorar l'accessibilitat al nucli de Santa Maria de Seva i reduir el trànsit de pas pel poble de Sant Miquel de Balenyà.

En la memòria del POUM es descriu la proposta del Pla a nivell d'infraestructures viàries:
"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 de la variant de Sant Miquel de Balenyà, que es proposa que transcorri pel sud del nucli urbà de Sant Miquel.



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

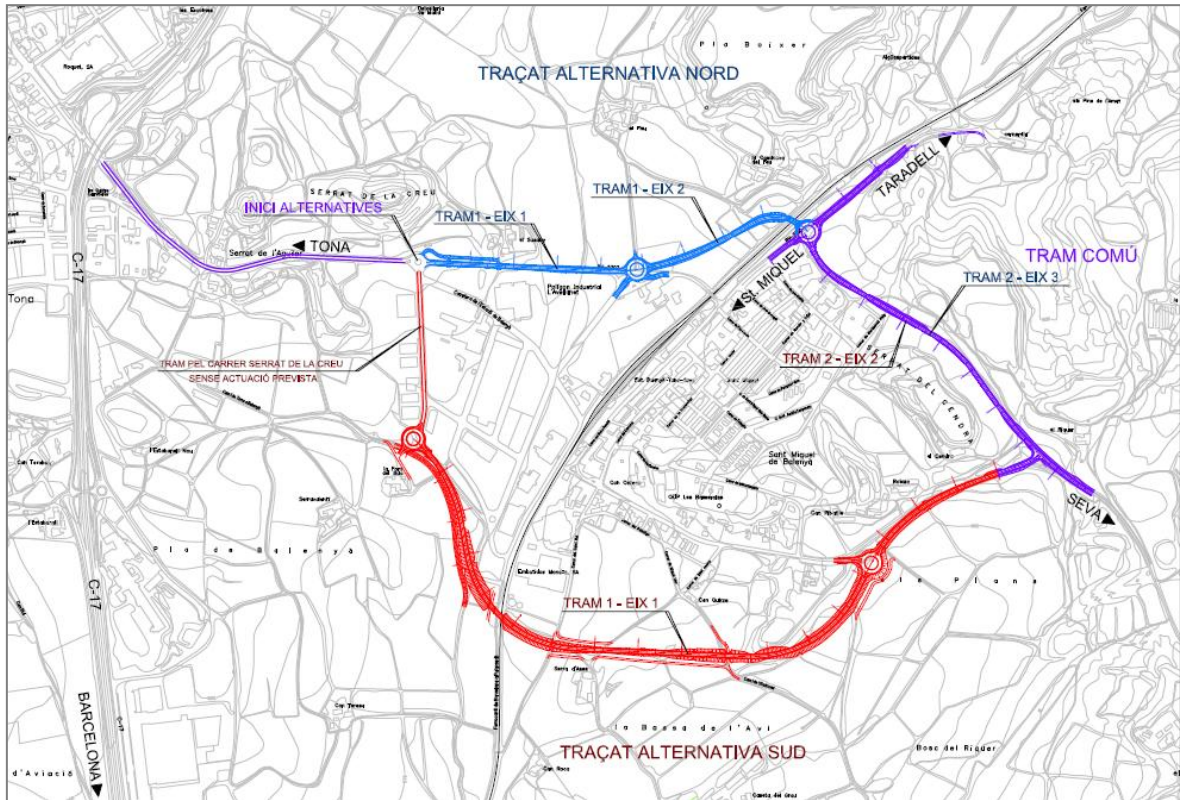
2.2 El projecte de la variant

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 va ser 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, comprèn el tram entre la BV-5305 i l'accés est de Sant Miquel de Balenyà. El segon projecte comprèn la resta del traçat, situat a ponent de la BV-5305, i es redacta des del servei de carreteres de la Diputació de Barcelona. Aquests projectes es troben, a dia d'avui, en un avançat estat de redacció, amb els traçats definitius definits.

3 Modificacions proposades

Les modificacions proposades abasten dos àmbits espacialment discontinus i suposen l'ajust de les qualificacions en cadascun d'ells per tal d'adequar-les al traçat de la nova variant i ajustar l'ordenació del sòl urbà a la nova funcionalitat de l'actual carretera.

3.1 Descripció de la proposta

A continuació es descriuen el detall de les modificacions proposades en els dos àmbits:

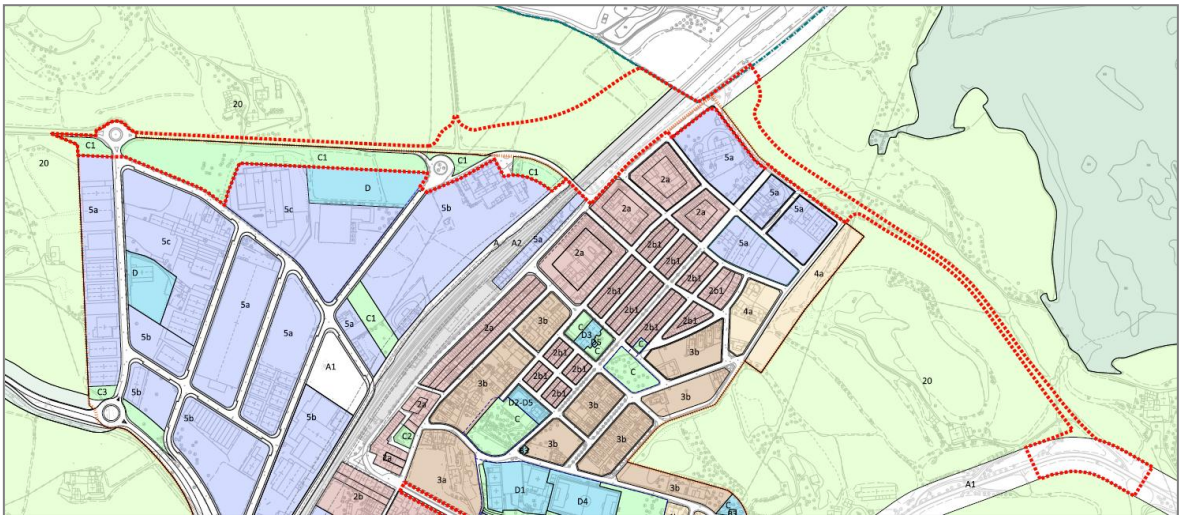
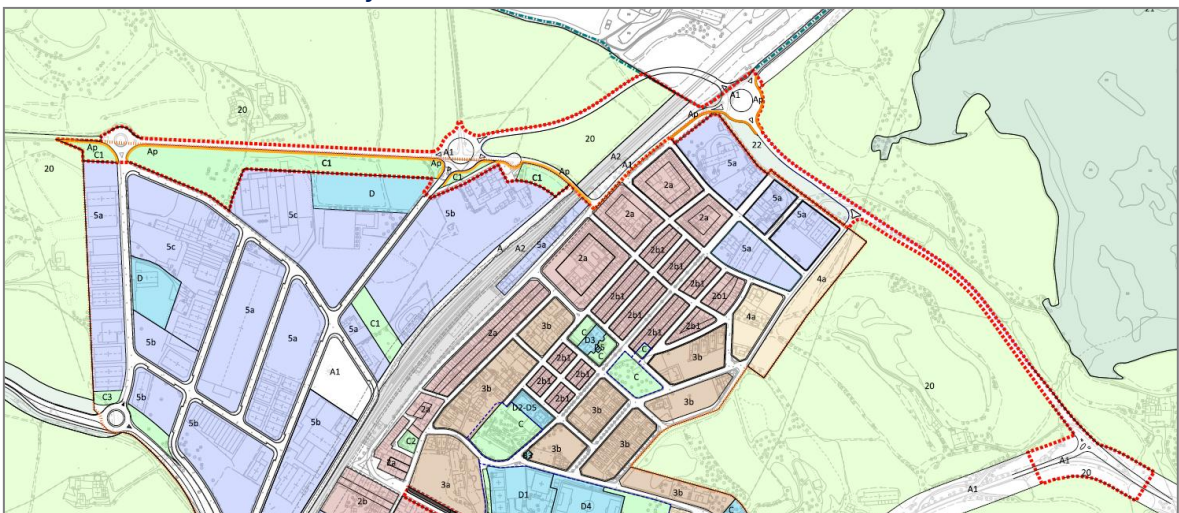
3.1.1 Àmbit de la Variant

En l'àmbit de la nova variant es proposa:

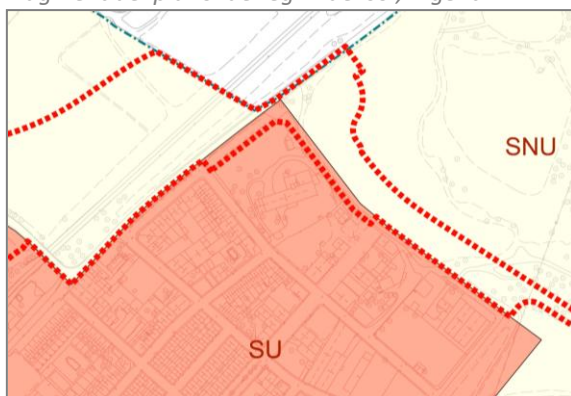
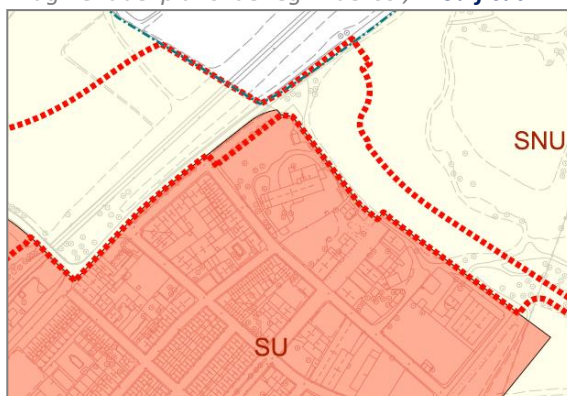
- **Tram 1. Entre la rotonda del carrer Serrat de la Creu i la rotonda del carrer de la Feu. En aquest tram el traçat de la nova variant és pràcticament coincident amb el de la carretera actual.** Es proposa ajustar les qualificacions dels sòls situats a banda i banda del traçat de la nova variant, i ajustar el límit de la classificació del sòl en aquest àmbit, per tal que coincideixin amb el nou traçat. El POUM qualificava la carretera actual de Tona a Sant Miquel de Balenyà com a zona agrícola (clau 20). Es proposa qualificar la carretera com a sistema viari (clau A1), ajustar la delimitació de la zona agrícola (clau 20) al límit nord de la carretera i ajustar la delimitació de les zones verdes situades al sud de la carretera al nou traçat.
- **Tram 2. Entre la rotonda del carrer de la Feu i la rotonda de la carretera de Taradell. En aquest tram el traçat de la nova variant es trasllada al nord de l'actual carretera.** Es proposa qualificar de sistema viari el traçat de la carretera i ajustar la delimitació de les zones contigües, mantenint la classificació de sòl no urbanitzable. La franja de sòls situats entre la nova variant i l'actual carretera mantenen la classificació de sòl no urbanitzable i les mateixes qualificacions actuals. També s'ajusta el límit del terme municipal a la delimitació oficial vigent. En aquest tram la nova variant transcorre parcialment pel terme municipal de Malla.
- **Tram 3. Entre la rotonda de la carretera de Taradell i el carrer de Montserrat Roig. En aquest tram la nova variant discorre paral·lela al límit del sòl urbà i al perllongament previst del carrer de Torrellebreta.** Es proposa eliminar l'enllaç del carrer de Ramon Llull amb la carretera de Taradell previst en el POUM. Amb la nova variant i amb la rotonda prevista en el seu enllaç amb la carretera de Taradell, aquesta connexió és inviable ja que coincideix amb el punt d'accés de la carretera a la rotonda. Per tant, es planteja que el traçat del carrer de Ramon Llull es perllongui únicament des del carrer de Torrellebreta fins el carrer Major. La franja de sòl entre el carrer Major i la carretera de Taradell que el POUM qualificava de sistema viari es classifica com a sòl no urbanitzable i es qualifica de zona de servitud i protecció (clau 22). Així mateix, tota la franja de terreny situada entre el carrer de Ramon Llull i la nova variant, mantenen la classificació de sòl no urbanitzable del POUM i es qualifiquen de zona de servitud i protecció (clau 22). També es proposa ajustar la qualificació de la parcel·la situada a la cantonada que confronta amb la rotonda, per tal de poder resoldre el desnivell existent entre la rotonda i aquesta peça de sòl privat qualificada amb la clau 5a.

- **Tram 4. Entre el carrer de Torrellebreta i l'enllaç amb la carretera de Seva. En aquest tram la variant discorre pel sòl no urbanitzable. Es proposa qualificar de sistema viari el traçat de la nova variant, i ajustar la delimitació de les zones agrícoles contigües, qualificades de zona agrícola permanent (clau 20).**

Retall de l'ordenació. Vigent

Retall de l'ordenació. **Modificat**

Fragment del plànol de règim del sòl, Vigent

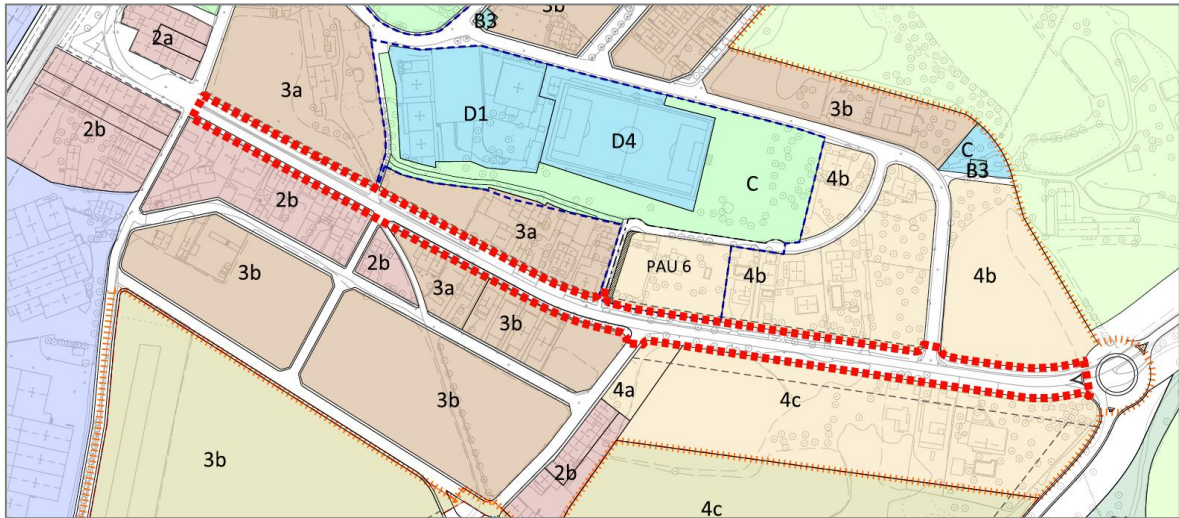
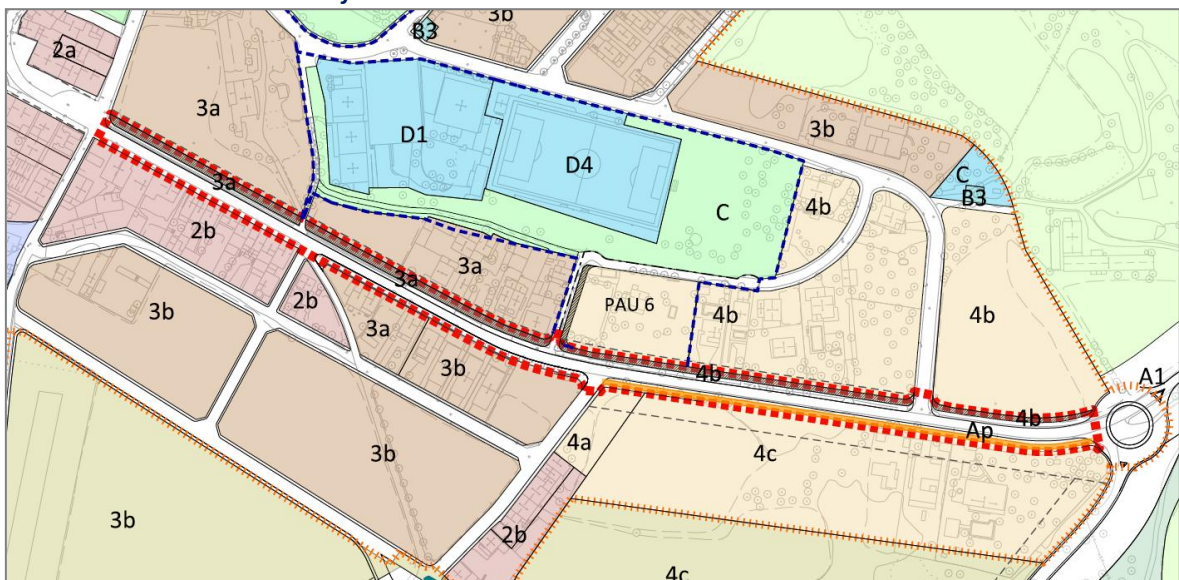
Fragment del plànol de règim del sòl, **Modificat**

3.1.2 Àmbit de Sant Miquel de Balenyà - carretera de Seva

En aquest àmbit es proposa:

- Reduir l'amplada del sòl qualificat de vialitat corresponent a l'actual carretera de Seva, als límits de propietat de les finques situades al nord del vial, passant d'una amplada de 15,5-16,0m a una amplada d'uns 12-13 m en el tram entre el carrer del camí Ral i el carrer de Miquel Llor, i passant d'una amplada de 17,5-18,0m a una amplada de 14,5-15 m en el tram entre el carrer de Miquel Llor i el carrer de Sant Jaume. Aquestes amplades permeten mantenir la calçada actual de 6 metres d'amplada i uns itineraris per als vianants a banda i banda que garanteixin l'accessibilitat universal.
- Qualificar aquesta franja de sòl privat que amb el POUM estava qualificada de sistema viari, com les zones contigües. D'aquesta manera s'ajusta la qualificació als límits de propietat actuals i als jardins i tanques existents.
- Establir que aquest sòl d'aprofitament privat fruit de la reducció de la vialitat no serà edificable ni es considerarà en el càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima, incorporant aquesta restricció en la regulació de la clau 3 (article 158) i de la clau 4 (*La Modificació puntual del POUM de Seva en els àmbits de la Muntanyeta, els Jardins del Casal i l'entorn de l'església, actualment en tràmit, ha introduït aquesta restricció en la regulació de la clau 4 (article 165)*). D'aquesta manera, tot i que s'incrementa el sòl privat, es manté l'edificabilitat i la densitat d'habitatges del planejament vigent.
- Preveure un itinerari per a vianants i bicicletes (clau Ap) al sud de l'antiga travessera, en el tram més allunyat del poble (a partir del carrer de Sant Jaume), que en el futur pugui tenir continuïtat fins al poble de Seva.

Retall de l'ordenació. Vigent

Retall de l'ordenació. **Modificat**

3.1.3 Proposta d'urbanització de l'antiga travessera urbana

Es proposa ajustar la vialitat rodada i realitzar un tractament dels itineraris per a vianants.

- En el tram entre el carrer del Camí ral i el carrer de Miquel Llor es proposa una vorera nord d'uns 2,8m d'amplada i una vorera sud d'uns 3,6m d'amplada. Tenen amplada suficient per poder plantejar una franja enjardinada i un itinerari per a vianants còmode que compleixi la normativa d'accessibilitat (1,8 m d'amplada mínima).

Planejament vigent. Imatge de la urbanització prevista



Modificació puntual. Imatge de la urbanització proposada



- Pel que fa a la franja més allunyada del nucli urbà, entre el carrer de Miquel Llor i el carrer de Sant Jaume, es proposa una vorera nord d'uns 3,2 m i una franja sud d'entre 5 i 6 m d'amplada. En aquesta franja es proposa urbanitzar la vorera amb un camí per a vianants i bicicletes (clau Ap) com el que s'ha construït entre Tona i Sant Miquel de Balenyà, menys urbà i que s'adapti millor a les condicions topogràfiques d'aquesta zona, i una franja enjardinada que resoldrà el desnivell entre el carrer i les parcel·les. Aquest camí en el futur pot tenir continuïtat cap al poble de Seva.

Planejament vigent. Imatge de la urbanització prevista



Modificació puntual. Imatge de la urbanització proposada



3.2 Quadres de dades

A continuació es comparen les superfícies de les diferents qualificacions, en el planejament vigent i en la modificació puntual proposada. En primer lloc es comparen les superfícies globals de tot l'àmbit de la modificació puntual i a continuació s'especifiquen les superfícies per a cadascun dels 2 àmbits de què consta la modificació:

MPUNTUAL	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA
TOTAL	96.165 m²	96.165 m²	0 m²

SOL URBÀ	39.291 m²	36.609 m²	-2.682 m²
-----------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

SISTEMES

zona verda	21.846 m ²	22.199 m ²	353 m ²
vialitat	17.422 m ²	12.292 m ²	-5.130 m ²

ZONES

clau 3a-residencial-no edificat	0 m ²	1.215 m ²	
clau 4b-residencial-no edificat	0 m ²	903 m ²	
clau 5a-industrial	23 m ²	0 m ²	-23 m ²

SÒL NO URBANITZ.	56.738 m²	59.464 m²	2.726 m²
-------------------------	-----------------------------	-----------------------------	----------------------------

SISTEMES

vialitat	15.318 m ²	34.105 m ²	18.787 m ²
ferroviari	4.658 m ²	4.656 m ²	-2 m ²

ZONES

clau 20-agrícola permanent	36.762 m ²	15.489 m ²	-21.273 m ²
clau 22-servitud i protecció	0 m ²	5.214 m ²	5.214 m ²

TOTAL SISTEMES	59.244 m²	73.252 m²	14.008 m²
-----------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

TOTAL ZONES	36.785 m²	22.821 m²	-13.964 m²
--------------------	-----------------------------	-----------------------------	------------------------------

FORA TERME MUNICIPAL	136 m²	92 m²	-44 m²
-----------------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------

ÀMBIT 1-VARIANT

MPUNTUAL	PVIGENT	MPUNTUAL	DIFERÈNCIA
TOTAL ÀMBIT 1	86.050 m²	86.050 m²	

SOL URBÀ	29.176 m²	26.494 m²	-2.682 m²
-----------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

SISTEMES

zona verda	21.846 m ²	22.199 m ²	353 m ²
vialitat	7.307 m ²	4.295 m ²	-3.012 m ²

ZONES

clau 3a-residencial-no edificat			0 m ²
clau 4b-residencial-no edificat			0 m ²
clau 5a-industrial	23 m ²	0 m ²	-23 m ²

SÒL NO URBANITZ.	56.738 m²	59.464 m²	2.726 m²
-------------------------	-----------------------------	-----------------------------	----------------------------

SISTEMES

vialitat	15.318 m ²	34.105 m ²	18.787 m ²
ferroviari	4.658 m ²	4.656 m ²	-2 m ²

ZONES

clau 20-agrícola permanent	36.762 m ²	15.489 m ²	-21.273 m ²
clau 22-servitud i protecció	0 m ²	5.214 m ²	5.214 m ²

TOTAL SISTEMES	49.129 m²	65.255 m²	16.126 m²
-----------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

TOTAL ZONES	36.785 m²	20.703 m²	-16.082 m²
--------------------	-----------------------------	-----------------------------	------------------------------

FORA TERME MUNICIPAL	136 m²	92 m²	-44 m²
-----------------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------

ÀMBIT 2-SANT MIQUEL**PVIGENT****MPUNTUAL****DIFERÈNCIA**

TOTAL ÀMBIT 2	10.115 m²	10.115 m²	
----------------------	-----------------------------	-----------------------------	--

SOL URBÀ	10.115 m²	10.115 m²	0 m²
-----------------	-----------------------------	-----------------------------	------------------------

SISTEMES

zona verda	0 m ²	0 m ²	0 m ²
vialitat	10.115 m ²	7.997 m ²	-2.118 m ²

ZONES

clau 3a-residencial-no edif.	0 m ²	1.215 m ²	1.215 m ²
clau 4b-residencial-no edif.	0 m ²	903 m ²	903 m ²
clau 5a-industrial	0 m ²	0 m ²	0 m ²

SÒL NO URBANITZ.	0 m²	0 m²	0 m²
-------------------------	------------------------	------------------------	------------------------

SISTEMES

vialitat	0 m ²	0 m ²	0 m ²
ferroviari	0 m ²	0 m ²	0 m ²

ZONES

clau 20-agrícola permanent	0 m ²	0 m ²	0 m ²
clau 22-servitud i protecció	0 m ²	0 m ²	0 m ²

TOTAL SISTEMES	10.115 m²	7.997 m²	-2.118 m²
-----------------------	-----------------------------	----------------------------	-----------------------------

TOTAL ZONES	0 m²	2.118 m²	2.118 m²
--------------------	------------------------	----------------------------	----------------------------

Els ajustos de la modificació puntual suposen:

- l'increment del sòl destinat a sistemes urbanístics, de 59.244 m² a 73.252 m², bona part dels quals correspon al sistema viari de la nova variant prevista.
- l'increment dels sòls qualificats d'espais lliures, de 21.846 m² a 22.199 m²

- Pel que fa al sòl d'aprofitament privat, hi ha un increment 1.215 m² de sòl qualificat com a zona 3a, un increment de 903 m² de sòl qualificat com a zona 4b i una reducció de 23 m² de sòl qualificat com a zona 5a.

La modificació puntual també suposa un increment de 2.726 m² de sòl no urbanitzable, superfície de sòl que es redueix del sòl urbà consolidat. Aquesta diferència es deu a la supressió del perllongament del carrer de Ramon Llull i la seva classificació com a sòl no urbanitzable.

3.3 Justificació de la no reducció del sòl destinat al sistema d'espais lliures i del manteniment de la seva funcionalitat

Els sòls qualificats d'espais lliures inclosos en la modificació puntual mantenen la funcionalitat del planejament vigent, de franja verda de protecció del sistema viari. La modificació puntual suposa un lleuger increment de sòl qualificat d'espai lliure, que augmenta 353 m².

En conclusió, la modificació puntual no suposa la reducció del sòl destinat al sistema d'espais lliures, i garanteix el manteniment de la funcionalitat d'aquest sistema.

3.4 Aprofitament

En sòl urbà, com a conseqüència dels ajustos en la vialitat, el sòl qualificat com a zona d'aprofitament privat augmentarà 2.188 m² en l'àmbit de l'antiga travessera de Sant Miquel de Balenyà i es reduirà 23 m² en la zona de la nova variant. Aquest sòl es qualificarà com les zones residencials contigües.

L'ordenació proposada suposa els següents ajustos en el sòl urbà, en relació al sòl d'aprofitament privat:

- Àmbit 1. Zona de la nova variant:
 - Es redueix 23 m² el sòl qualificat amb la clau 5b, fruit d'un petit ajust en la qualificació de la parcel·la situada al nord del nucli urbà, en la confluència de la nova variant amb la carretera de Taradell, on es preveu la nova rotonda.
- Àmbit 2. Sant Miquel de Balenyà.
 - S'incrementa 1.215 m² el sòl qualificat amb la clau 3a. Aquest sòl s'identificarà amb un ratllat en els plànols d'ordenació i en la seva regulació es concretarà que no és edificable i que la seva superfície no computa als efectes del càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima. Per tant aquest ajust no suposa l'admissió de noves parcel·les, ni l'increment de sostre edificable ni de la densitat d'habitatges.
 - S'incrementa 903 m² el sòl qualificat amb la clau 4b. Aquest sòl s'identificarà amb un ratllat en els plànols d'ordenació i en la seva regulació es concretarà que no és edificable i que la seva superfície no computa als efectes del càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima. Per tant aquest ajust no suposa l'admissió de noves parcel·les, ni l'increment de sostre edificable ni de la densitat d'habitatges.

En sòl no urbanitzable, es redueix el sòl qualificat com a zona agrícola permanent (clau 20) en 21.273 m², mentre que el sòl qualificat com a zona de servitud i protecció (clau 22) augmenta en 5.214 m². La clau de servitud i protecció no admet cap tipus d'edificació.

En conclusió, la present modificació puntual no suposa un increment de sostre edificable, ni de la densitat de l'ús residencial, ni la implantació de nous aprofitaments.

3.5 Mobilitat

L'actual legislació urbanística a Catalunya (la Llei d'urbanisme de Catalunya i el seu corresponent Reglament), estableix la necessitat de justificar en la memòria dels documents de planejament urbanístic general les mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible.

La present Modificació puntual és coherent amb els principis i objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat, pel que fa a l'aplicació de mesures per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible. La mateixa Llei estableix que la mobilitat sostenible és aquella que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.

Els criteris que inspiren l'esmentada Llei, i que poden ser aplicats en la present Modificació puntual, són:

- La visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat.
- La seguretat integral de les persones i el respecte al medi i als seus valors.
- La minimització del consum de recursos energètics i d'ocupació de sòl.

En el cas de Sant Miquel de Balenyà i de la modificació puntual que es proposa, els principals aspectes a tenir en compte i les conclusions de l'Estudi de mobilitat generada que s'inclou són:

- Actualment la travessera de la carretera BV-5303 provoca molt trànsit de pas pel poble i dificulta la mobilitat a peu i en bicicleta i l'accessibilitat a l'estació de ferrocarril.
- La cruïlla de la BV-5303 i la BV-5305, situada just a la sortida del pont per damunt la via ferroviària, de només 5,5 m d'amplada, suposa un punt conflictiu per a la seguretat viària i per a maniobrabilitat i gir dels vehicles pesants, i una important discontinuïtat per a l'accessibilitat a peu, ja que els vianants no poden travessar el pont.
- La nova variant de Sant Miquel de Balenyà suposarà una important millora pel que fa a la mobilitat del poble, tant pel que fa a l'accessibilitat als nuclis de Sant Miquel de Balenyà i de Seva des de la xarxa viària principal (C-17), com pel que fa a la reducció del trànsit de

pas pel nucli de Sant Miquel, que alliberarà espai per als vianants, facilitarà la mobilitat a peu i en bicicleta i millorarà la seguretat dels veïns del poble.

- La nova variant suposarà una reducció en el temps de recorregut del 25% amb la corresponent reducció de combustible i emissions
- El desenvolupament de la proposta de modificació del POUM, no generarà nova mobilitat i per tant no suposarà cap impacte negatiu sobre les xarxes de transport.

3.6 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.

3.7 Documentació modificada

3.7.1 Modificació de les Normes urbanístiques del POUM

- Modificació de l'article 158, del *Capítol Quart. Zona d'edificació per volumetria específica (Clau 3)* del Títol Quart de les Normes urbanístiques del POUM:

Art. 158. Tipus d'ordenació. *Redactat actual*

- Correspon a l'edificació segons alineació de vial o volumetria específica depenent del tipus d'edificació consolidada a l'entorn de la que es proposa.
- S'admetrà una ordenació diferent de la consolidada en l'entorn, sempre que a través d'un pla de millora urbana quedi justificada la modificació proposada.
- En el cas d'edificació segons alineació de vial la profunditat edificable serà la de l'entorn sense sobrepassar els 14 metres.

Art. 158. Tipus d'ordenació. *Redactat modificat*

- Correspon a l'edificació segons alineació de vial o volumetria específica depenent del tipus d'edificació consolidada a l'entorn de la que es proposa.
- S'admetrà una ordenació diferent de la consolidada en l'entorn, sempre que a través d'un pla de millora urbana quedi justificada la modificació proposada.

- En el cas d'edificació segons alineació de vial la profunditat edificable serà la de l'entorn sense sobrepassar els 14 metres.
 - Els sòl qualificats amb la clau 3 que els plànols d'ordenació identifiquin amb un ratllat no seran edificables, ni computaran als efectes del càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima.
- La Modificació puntual del POUM de Seva dels àmbits Muntanyeta, Jardins del Casal i Entorn església. Sant Miquel de Balenyà, actualment en tramitació, inclou la modificació de l'article 165, del *Capítol Cinquè. Zona de Ciutat jardí (Clau 4)* del Títol Quart de les Normes urbanístiques del POUM. A continuació s'incorpora el redactat de l'article 165 modificat per la modificació puntual en tramitació.

Art. 160. Condicions d'edificació. Redactat modificat (Modificació puntual Muntanyeta, Jardins del Casal i Entorn Església)

Es fixen les condicions per a cada subzona en el quadre que segueix.

Les parcel·les incloses dins del sector de "Sant Antoni" respectaran les següents condicions:

- La façana principal i fins al nivell de la primera planta serà de pedra natural, la resta de façanes portaran sòcol de pedra natural a l'alçada necessària perquè tingui harmonia amb la construcció
- Les finestres i obertures tindran dintell i escopidor de pedra
- Les cobertes seran amb pendents i amb teula ceràmica o equivalent.
- No es construiran edificis auxiliars separats de l'edifici principal.
- La tanca a vial serà de pedra.

Els sòl qualificats amb la clau 4 que els plànols d'ordenació identifiquin amb un ratllat no seran edificables, ni computaran als efectes del càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima.

ZONA CIUTAT JARDÍ (Clau 4)		4a	4b	4c	4d	4e
Parcel·la mínima		400	800	1000	1500	2000
Façana mínima	Habitatge aïllat	15	15	20	20	30
	Habitatge aparellat	25	25			
Separació mínima	frontal	6	6	6	8	10
	fons	3	5	6	6	10
	lateral	3	3	4	4	8
Edificabilitat	m ² st/m ² superfície	0,60	0,30	0,25	0,25	0,20
Ocupació màxima		30%	20%	20%	15%	15%
Nombre de plantes		PB+1PP	PB+1PP	PB+1PP	PB+1PP	PB+1PP
Pendent màxima de la coberta		30%	30%	30%	30%	30%

Can Garriga	A- 4a-4a'	Ciutat jardí	Colònia Forestal	Colònia Forestal
	B- 4c	Extensiva	A	B
	C- 4d	Hostal El Pinós		
		Perafita		
		Els Roures		
		Montanyà		

Els pendents de coberta podran arribar al 40% en teulades de pissarra.

3.7.2 Modificació dels plànols d'ordenació del POUM

La present modificació puntual suposa la modificació dels següents plànols d'ordenació del POUM:

- Modificació del plànol de règim del sòl
- Modificació del plànol de qualificació del sòl
- Modificació del plànol de qualificació i gestió del sòl del nucli de Sant Miquel de Balenyà

4 Estudi de mobilitat

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

5 Informació mediambiental

S'incorpora el Document Inicial Estratègic (DIE) d'Avaluació ambiental.

6 Memòria social i de gènere

S'incorpora la Memòria social i de gènere.



Modificació puntual de la variant i l'entorn de les carreteres del POUM de Seva

Sant Miquel de Balenyà

Juliol 2022

D3. Normativa

Normativa de la Modificació puntual de la variant i l'entorn de les carreteres 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 119 i 158 de les Normes urbanístiques del POUM.

Article 2 Documentació

La present modificació incorpora la següent documentació:

D1 Document compresiu

D2 Memòria descriptiva i justificativa

D3 Normes urbanístiques

D4 Document inicial estratègic d'avaluació ambiental

D5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

D6 Memòria social i de gènere

D7 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 i gestió del sòl vigent

P2 Plànols d'ordenació

O01. Règim urbanístic del sòl MODIFICAT

O02. Qualificació del sòl MODIFICAT

O03. Qualificació i gestió del sòl MODIFICAT

Article 3 Modificació de l'article 177 de la normativa del POUM

Es modifica l'article 158 de les normes urbanístiques del POUM, que regula les condicions d'ordenació de la clau 3. *Zona d'ordenació per volumetria específica*, que passa a tenir el següent redactat:

Art. 158. Tipus d'ordenació

- Correspon a l'edificació segons alineació de vial o volumetria específica depenent del tipus d'edificació consolidada a l'entorn de la que es proposa.
- S'admetrà una ordenació diferent de la consolidada en l'entorn, sempre que a través d'un pla de millora urbana quedi justificada la modificació proposada.
- En el cas d'edificació segons alineació de vial la profunditat edificable serà la de l'entorn sense sobrepassar els 14 metres.
- Els sòl qualificats amb la clau 3 que els plànols d'ordenació identifiquin amb un ratllat no seran edificables, ni computaran als efectes del càlcul de la parcel·la mínima, la façana mínima, l'edificabilitat màxima ni l'ocupació màxima.

Article 4 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 discorre 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 discorren 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

