

ÍNDEX

1. OBJECTE DEL PROJECTE..... 3

2. ANTECEDENTS 3

3. DESCRIPCIÓ DEL PROJECTE 3

 3.1. SITUACIÓ ACTUAL..... 3

 3.2. DESCRIPCIÓ GENERAL. SOLUCIÓ ADOPTADA..... 4

 3.3. TOPOGRAFIA 4

 3.4. GEOLOGIA I GEOTÈCNIA 4

 3.5. TRAÇAT 5

 3.5.1. TRAÇAT EN PLANTA..... 5

 3.5.2. SECCIONS TRANSVERSALS 5

 3.6. TRÀNSIT VIARI..... 5

 3.7. MOVIMENT DE TERRES 5

 3.8. FERMS I PAVIMENTS..... 7

 3.8.1. CATEGORIA DE TRÀNSIT PESANT 7

 3.8.2. CATEGORIA DE L'ESPLANADA..... 7

 3.8.3. ELECCIÓ DE LES SECCIONS ESTRUCTURAS DE PAQUETS DE FERM 8

 3.8.4. DETERMINACIÓ DEL MATERIALS DE LES SECCIONS TIPUS TRIADES (SECCIONS 231) 9

 3.9. SENYALITZACIÓ, ABALISAMENT I DEFENSES VIARIES..... 10

 3.9.1. SENYALITZACIÓ HORITZONTAL..... 10

 3.9.2. SENYALITZACIÓ VERTICAL 10

 3.9.3. DEFENSES 10

 3.10. HIDROLOGIA I XARXA DE DRENATGE..... 11

 3.11. XARXA DE SANEJAMENT..... 11

 3.12. XARXA DE ENERGIA ELÈCTRICA I ENLLUMENAT 12

 3.12.1. XARXA D'ENERGIA ELÈCTRICA..... 12

 3.12.2. XARXA D'ENLLUMENAT 13

 3.13. XARXA DE COMUNICACIONS 14

3.14. XARXA D'AIGUA POTABLE I CONTRA INCENDIS.....	14
3.15. JARDINERIA I MOBILIARI URBÀ	14
3.15.1. JARDINERIA I REG.....	14
3.15.2. MOBILIARI URBÀ	14
3.16. ACTUACIONS AMBIENTALS	14
3.16.1. INTEGRACIÓ AMBIENTAL	14
3.17. SERVEIS I CARRETERES AFECTADES, OCUPACIONS I EXPROPIACIONS.....	15
3.17.1. carreteres i infraestructures titularitat del mitma	15
3.17.2. LÍNIES ELÈCTRIQUES	15
3.17.3. LÍNIES DE GAS.....	15
3.17.4. AIGUA POTABLE	15
3.17.5. OLEODUCTE	16
3.17.6. JACIMENTS AQUEOLÒGICS.....	16
3.18. ESTUDI DE SEGURETAT I SALUT.....	16
3.19. PLA D'OBRES	16
30.20.1 Solucions proposades al transit durant l'execució de les obres	16
30.20.2 Termini de les obres	16
3.20. JUSTIFICACIÓ DE PREUS.....	16
3.21. TITULARITATS, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ.....	16
3.22. CLASSIFICACIÓ DEL CONTRACTISTA.....	16
3.23. PRESSUPOST	17
3.24. REVISIÓ DE PREUS	17
4. DOCUMENTS QUE INTEGREN EL PROJECTE.....	17
5. NORMATIVA D'APLICACIÓ	18
6. LIMITACIONS SECTORIALS FERROVIÀRIES	22
7. COMPLIMENT DEL DECRET 1098/2001	24
8. CONCLUSIÓ	25

1. OBJECTE DEL PROJECTE

L'objecte del present projecte és la definició detallada de les obres a executar, així com les característiques dels materials a emprar i les especificacions de les unitats d'obra a executar per la construcció de la FASE 1B URBANITZACIÓ DEL LOGIS INTERMODAL DE MONTBLANC, situat al terme municipal de Montblanc, comarca de la Conca de Barberà.

2. ANTECEDENTS

CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals de transport de mercaderies i la logística, és la propietària majoritària dels terrenys del Sector SUD 23-24 de Montblanc, amb un coeficient de participació en la Junta de Compensació del 96,44%, i hi té prevista la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc".

El futur polígon es coherent amb les previsions del planejament territorial, que aposten pel desenvolupament de la zona situada entre Montblanc i l'Espluga de Francolí amb l'objectiu de crear sòl per a activitat econòmica en contigüitat amb el sòl urbà ja existent, en una posició d'excel·lent accessibilitat i amb repercussió supramunicipal.

El present projecte té com primer antecedent el **"PROJECTE BÀSIC D'URBANITZACIÓ SECTOR SUD 23-24 "LA ROMIGUERA" DE MONTBLANC**". L'àmbit dels terrenys objecte d'aquest Projecte Constructiu d'Urbanització són els definits com Fase 1 del projecte bàsic.

El projecte bàsic va servir de base per a la redacció del "Pla Parcial del sector 23-24 la Romiguera de Montblanc." Durant la seva tramitació es van obtenir diversos informes vinculants sobre diferents aspectes de les obres d'urbanització i el planejament.

Posteriorment, l'any 2018, es va redactar el PROJECTE CONSTRUCTIU D'URBANITZACIÓ DEL POLÍGON 1 DEL LOGIS INTERMODAL MONTBLANC corresponent a la primera fase del polígon, amb una superfície de 43,5 Ha.

El Projecte d'Urbanització del LOGIS Montblanc, redactat amb data juny de 2022, inclou les prescripcions dels informes emesos a l'anterior projecte pels diferents organismes, les prescripcions de l'acord d'aprovació definitiva del Pla Parcial per part de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona de 21 de maig de 2015 i també la prescripció d'ofici segons l'acord de la CUT del 4 de desembre de 2015.

El "PROJECTE CONSTRUCTIU D'URBANITZACIÓ DEL LOGIS MONTBLANC". Projecte realitzat per IDP i lliurat i aprovat definitivament el 12/12/2022

Després de l'aprovació del projecte anteriorment indicat, es promou una modificació del Pla Parcial que és la que dona lloc a aquest projecte modificat.

Finalment, es promou una segona modificació del Pla Parcial que dona lloc a aquest segon projecte modificat.

3. DESCRIPCIÓ DEL PROJECTE

L'àmbit del projecte es tracta d'un sector de sòl urbanitzable anomenat LOGIS Intermodal Montblanc, ubicat al municipi de Montblanc, que té una superfície total de 81 Ha. Inclou la definició de la vialitat, escomeses de serveis, xarxes interior de serveis i escomeses a les diferents parcel·les.

Les obres a projectar són les següents:

- Accés est al polígon des de la rotonda d'intersecció entre la N-240 i la C-14 mitjançant la construcció d'un nou accés al sector, un nou pas inferior sota la N-240 i nou ramal d'incorporació a la rotonda per la sortida en direcció Tarragona i modificació del ramal d'incorporació en sentit Lleida.
- Accés oest al polígon
- Escomesa de residuals amb connexió a la xarxa existent del municipi de Montblanc.
- Escomesa de pluvials amb bassa de filtració i pous d'infiltració.
- Escomesa d'aigua potable mitjançant connexió a la xarxa existent del municipi de Montblanc.
- Escomesa de comunicacions.
- L'estudi de l'escomesa elèctrica ha estat sol·licitat a la companyia subministradora, per tant només caldrà projectar la xarxa interior de Mitja Tensió i Estacions Transformadores, d'acord amb l'assessorament de la companyia.
- Xarxes interiors de serveis: abastament d'aigua, col·lectors separatius de residuals i de pluvials, enllumenat, comunicacions, mitja i baixa tensió.
- Vialitat interna.
- Jardineria.
- Mesures d'integració paisatgística establertes en l'Informe Ambiental del Pla Parcial.
- També cal estudiar el desviament de d'una línia d'Alta Tensió i un gasoducte, però els projectes i les obres seran realitzats per les companyies titulars de les instal·lacions.

Els annexos inclosos en el projecte general es consideren vàlids i aplicables per a aquesta entrega corresponent a la fase 1B. Tota la informació, documentació i referències proporcionades en aquests annexos seran utilitzades i tingudes en compte en aquesta etapa del projecte, assegurant així la coherència i continuïtat en el desenvolupament del mateix.

3.1. SITUACIÓ ACTUAL

L'àmbit corresponent al projecte d'urbanització es situa al nord oest del municipi de Montblanc limitant, al nord, amb la via del tren d'alta velocitat (TAV); a l'est, amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2; al sud amb la línia ferroviària convencional; i a l'oest, amb sòls agrícoles.

3.2. DESCRIPCIÓ GENERAL. SOLUCIÓ ADOPTADA

El present projecte recull la definició de les obres d'urbanització d'acord amb les determinacions del "Pla Parcial del sector 23-24 la Romiguera de Montblanc" de maig de 2015, i la posteriors "Modificacions del Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 La Romiguera de Montblanc" a la data de lliurament del present projecte.

Es tracta d'un sector destinat a la implantació d'activitats logístiques i industrials, amb una superfície aproximada de 81 Ha de sòl, que es troba molt condicionada per les grans infraestructures del seu entorn que l'encaixen en sentit longitudinal: la via de ferrocarril convencional al sud y el tren d'alta velocitat al nord.

L'ordenació interna del centre logístic s'estructura a partir d'un vial principal que segueix en paral·lel al traçat de la línia d'alta velocitat.

Entre aquest vial principal i la línia de l'AVE es genera una franja longitudinal destinada a la protecció de sistemes i serveis tècnics d'infraestructures i la ubicació de les torres elèctriques necessàries pel desviament de les línies d'alta tensió, complint les distàncies a la línia ferroviària d'alta velocitat i les determinacions de Red Elèctrica, titular de les línies.

Els vials secundaris, es tracen ortogonalment i es connecten amb el carrer principal mitjançant rotondes per facilitar el girs a l'esquerra. Interiorment s'uneixen a un vial longitudinal tancant anells que donen servei a les diferents parcel·les projectades.

La proposta contempla un accés al sector des de la rotonda existent d'enllaç entre la N-240 i la C-14, mitjançant una intersecció en forma T i un altra accés a l'oest mitjançant un pas inferior sota la línia del ferrocarril i que connecta amb l'actual accés a les indústries existents de Frapé-Behr i Saint Gobain.

Es preveu donar continuïtat a la xarxa de camins existents que es veuran afectats per la nova ordenació. S'utilitzarà la franja de protecció de l'AVE, per restituir el traçat i connectar-los amb el passos existents.

Igualment es preveu incorporar un carril bici que en paral·lel al vial principal recorre longitudinalment l'àmbit i es connecta amb camins públics exteriors.

Al marge de la reserva d'aparcament en línia dels vials interiors es disposa una plataforma d'aparcament públic prop de l'accés principal al sector.

La proposta també integra aquells elements significatius i preexistències a conservar, com restes arqueològiques i elements naturals característics, a la vegada que és dona continuïtat a la xarxa de camins fora de l'àmbit.

A nivell de serveis, la urbanització contempla la dotació de les diferents xarxes de subministrament i evacuació d'aigües pluvials i residuals, incorporant les actuacions de connexió fora de l'àmbit.

Es preveu la reserva de sòls destinats a serveis tècnics per la ubicació i manteniment dels serveis, tots ells necessaris per al funcionament del sector.

3.3. TOPOGRAFIA

Dins aquest Projecte Constructiu s'hi poden trobar tres estudis topogràfics de la zona. Un de principal realitzat per Toyser s.a., es tracta d'un aixecament topogràfic mitjançant vol i restitució fotogramètrica del polígon 1 del Logis Intermodal Montblanc, amb corbes de nivell cada 0,5 m, un segon estudi complementari

de les obres de drenatge dut a terme per Altiplà Serveis Topogràfics i un tercer estudi, realitzat també per Toyser s.a. que consisteix en un aixecament topogràfic mitjançant vol i restitució fotogramètrica de la totalitat de l'àmbit del projecte d'urbanització del LOGIS Montblanc.

El primer i segon estudi has estat facilitats per CIMALSA i el tercer estudi, i més recent, ha sigut encarregat per l'empresa IDP, responsable de la redacció del projecte.

3.4. GEOLOGIA I GEOTÈCNIA

D'acord amb l'estudi geotècnic elaborat pel projecte bàsic i que s'adjunta com annex 3, podem considerar els següents aspectes com conclusions del estudi.

En general, es pot considerar el terreny de la zona de La Romiguera con de tipus T1 (Terrenys favorables) ja que presenta poca variabilitat en profunditat i a la zona habitualment es recorre a una solució de fonamentació directa per les edificacions.

Geològicament, els materials presents a la zona d'estudi corresponen a una sèrie detrítica associada al reblert de la conca, entre la que s'intercalen episodis de sedimentació carbonàtica i de guixos.

El substrat Terciari està format per potents paquets de lutites entre les que s'intercalen nivells de gresos, conglomerats, calcàries i guixos amb major o menor importància segons la zona. Tot i que des del punt de vista litològic, el substrat terciari es pot considerar bastant uniforme, les característiques de l'ambient deposicional que el van originar han donat lloc a variacions laterals constants.

La campanya de camp realitzada ha constatat la presència de dues de les unitats geològiques descrites en el context geològic de la regió:

- Reblerts Antròpics (R)
- Materials terciaris (T)

Es considera que el terreny de la zona és fortament agressiu, determinant un ambient d'exposició Qc, degut a la presència de sulfats.

S'estima un percentatge de roca no excavable per mitjans mecànica comprès entre un 70% i un 80% en funció de la potència dels mitjans d'excavació emprats per contractista.

L'anàlisi de desmunts mostra que per a inclinacions molt verticalitzades (1H:3V) s'assoleixen els factors de seguretat exigits (FS= 1,5) en la unitat considerada per talussos inferiors a 12 m d'alçada, es proposa adoptar en els talussos en sòls inclinacions del tipus 1H:1V.

Com a resultat de les operacions d'excavació o anivellament descrites en l'estudi, l'esplanació al terç est de la zona es situarà en sòls classificats majoritàriament con a seleccionats, adequats i tolerables. Pel contrari, els dos terços restants, situats més a l'oest, es situaran majoritàriament en sòls classificats con a marginals i inadequats.

De l'anàlisi d'assentament de la secció de terraplè tipus s'han obtingut uns valors màxims de deformació que es consideren admissibles. Es recomana adoptar una inclinació de 3H:2V per tots els terraplens de la zona amb una alçada inferior a 10 m.

En funció dels reconeixements realitzats, a la zona de la Romiguera es pot determinar un gruix mig de terra vegetal de 0,40 m.

L'estudi determina les dades bàsiques per al dimensionament dels fonaments de les estructures previstes a la urbanització del sector:

- Pas sota la N-240 en l'accés est. Es contemplen fonamentacions de tipus superficial amb càrregues admissibles entre 2,0 i 3,0 kg/cm².
- Pas inferior sota FFCC, en l'accés oest. Es contemplen fonamentacions de tipus superficial amb càrregues admissibles de fins a 3,0 kg/cm².

3.5. TRAÇAT

El present projecte defineix els vials del polígon corresponent a la FASE 1B:

3.5.1. TRAÇAT EN PLANTA

3.5.1.1. Generalitats

3.5.2. SECCIONS TRANSVERSALS

- Vials secundaris 1, 2, 3 i 5

La secció tipus d'aquests vials tenen una amplada total de 15 metres que es distribueix de la manera següent: una calçada de 9,5 metres formada per dos carrils de 3,5 metres amb doble sentit de circulació i una banda d'aparcament lateral de 2,5 metres. Les voreres seran de 2,5 i 3 metres.

- Rotonda 1, 2, 3 i 4

La secció tipus de les rotondes 1 i 2 tenen una amplada variable que es correspon a una calçada de 9,0 metres formada per dos carrils de 4,5 metres amb un únic sentit de circulació. No hi ha voral interior i hi ha una vorera exterior variable que depèn principalment dels vials que arriben a ella, en aquesta vorera s'incorpora un carril bici.

- Rotonda cul de sac.

La secció tipus de la rotonda del vial secundari 2 (cul de sac) té una amplada total de 5 metres que es correspon a una calçada d'un carril. No hi ha voral interior i hi ha una vorera exterior de 2 metres.

- Carril bici

El carril bici es tracta d'un eix que defineix la continuació de la vorera i el carril bici associat al vial 2 accés N-240 fins arribar a la xarxa de camins existents, té una amplada de 3,50 metres.

3.5.2.1. Peralts

En els vials del polígon s'ha definit la inclinació transversal de la plataforma amb bombeig donant prioritat a la evacuació de l'aigua cap al exterior i poder recollir-la en aquest punt.

En els vials fora del polígon com són els accessos a la N-240 els peralts que s'han adoptat són els establerts en la "Instrucció de Carreteres. Norma 3.1-IC/març de 2016. Traçat". D'acord amb això, els peralts adoptats varien entre el 2,0 % en alineacions rectes i el 7,0% (corba de radi 35,0 m).

Les transicions de peralts s'han realitzat amb els criteris de la citada Norma.

3.6. TRÀNSIT VIARI

Dins de l'informe del Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera" de Montblanc es troba definit un estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la zona. Pel present projecte s'ha utilitzat aquest estudi per la concreció del trànsit viari, en l'apèndix 1 de l'Annex 5. Trànsit viari es recull l'estudi.

3.7. MOVIMENT DE TERRES

Anàlisi d'Excavacions Projectades

Les principals excavacions projectades en la Fase 1B del polígon es concentren en dues àrees clau: el Vial Secundari 3 i el nou aparcament situat després del cul-de-*sac. Donada la complexitat geològica de la zona, caracteritzada per la presència de materials terciaris corresponents a les unitats La Teva (Tl), Tc i Tr, s'ha identificat la dificultat de diferenciar clarament entre sòls i roques durant el procés d'excavació.

Malgrat aquesta dificultat, s'estima que l'aprofitament real dels materials es concentra majoritàriament en els desmunts corresponents al Vial Secundari 3 i a l'aparcament del cul-de-*sac, aconseguint aproximadament un 90% del volum total excavat.

Balanç de Terres – Fase 1B

Per a garantir un adequat equilibri de terres, es presenta a continuació el resum de balanç de terres en la zona d'actuació. Aquest càlcul recull els volums de materials derivats dels desmunts projectats, tenint en compte la implantació dels nous vials. Els volums s'han classificat en funció de la seva naturalesa i el grau d'aprofitament, conforme a l'estudi geotècnic i els informes tècnics de fases anteriors.

Concepto	Volumen (m ² / m ³)	Proporción (%)
Limpieza y desbroce de terreno	20,000.0	m2
Desmante total		
Desmante en roca 100%	38,754.6	40%
Desmante en roca 60%	29,066.0	30%
Desmante en roca 20%	29,066.0	30%
Volumen reaprovechable	96,886.50	m3
Desmante a vertedero	0.0	m3
Desmante Tierra vegetal	8,418.4	m3

La planificació de desmunts s'ha dissenyat per a optimitzar el reaprofitament dels materials extrets, minimitzant l'enviament a abocador i afavorint un balanç de terres eficient.

El document del pressupost del present projecte, inclou els llistats del moviment de terres obtinguts mitjançant el programa ISTRAM-ISPOL.

En el quadre següent s'indiquen les necessitats de l'obra i el balanç de terres per la zona:

FASE 1B											
Eix	Nom	Desmunt (m3)	Terraplè (m3)	Terra Vegetal (m3)	Sòl Est 1 (m3)	Sòl Sel 2 (m3)	Sòl Est 3 (m3)	Reconeixement geotècnic considerats	Desmunt	% Aprofitable	Desmunt aprofitable (m3)
7	VIAL SECUNDARI 3	59,044.7	2,407.5	6,531.8	0.0	1,715.0	1,710.6	C-04	DM-7		
8	VIAL SECUNDARI 5	8,834.8	169.0	144.6	0.0	1,107.1	680.2	C-02, P-01	DM-9	25	2,208.70
8	APARCAMENT CUL DE SAC	29,007.0		1,742.0							
TOTAL		96,886.5	2,576.5	8,418.4	0.0	2,822.1	2,390.8				

3.8. FERMS I PAVIMENTS

En l'Annex 8. Ferms i Paviments, es presenta la determinació de la secció estructural del ferm i les paviments dels vials de projecte.

3.8.1. CATEGORIA DE TRÀNSIT PESANT

Per determinar la categoria de trànsit pesant a la qual pertany els vials del projecte, s'han tenint en compte les dades del annex de Transit, que recull l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, de la Modificació Puntual del Pla General de Montblanc en l'àmbit dels sectors SUD 23 i SUD 24, tenint en compte la oferta i demanda de les xarxes de transport existents a l'àmbit i la mobilitat generada pel sector.

Amb aquestes dades tenim la IMDp (Intensitat Mitjana Diària de vehicles Pesants) i s'obté directament la categoria de trànsit segons les taules 1A i 1B de la Norma 6.1-IC "Secciones de firme".

Per determinar la categoria del transit pesant de la Fase 1B, ja no circula tota la demanda del transit pesant corresponent a la totalitat del polígon, sinó que circula el trànsit que s'associa a l'ús de les indústries establertes en aquest vial.

Segons el volum de vehicles pesants, les categories de trànsit per a cada vial són les següents:

VIALITAT	IMDp	CATEGORÍA DE TRANSIT PESANT
Vial Secundari 2	532	T2
Vial Secundari 3	582	T2
Vial Secundari 4	120	T31
Vial Secundari 5	582	T2

3.8.2. CATEGORIA DE L'ESPLANADA

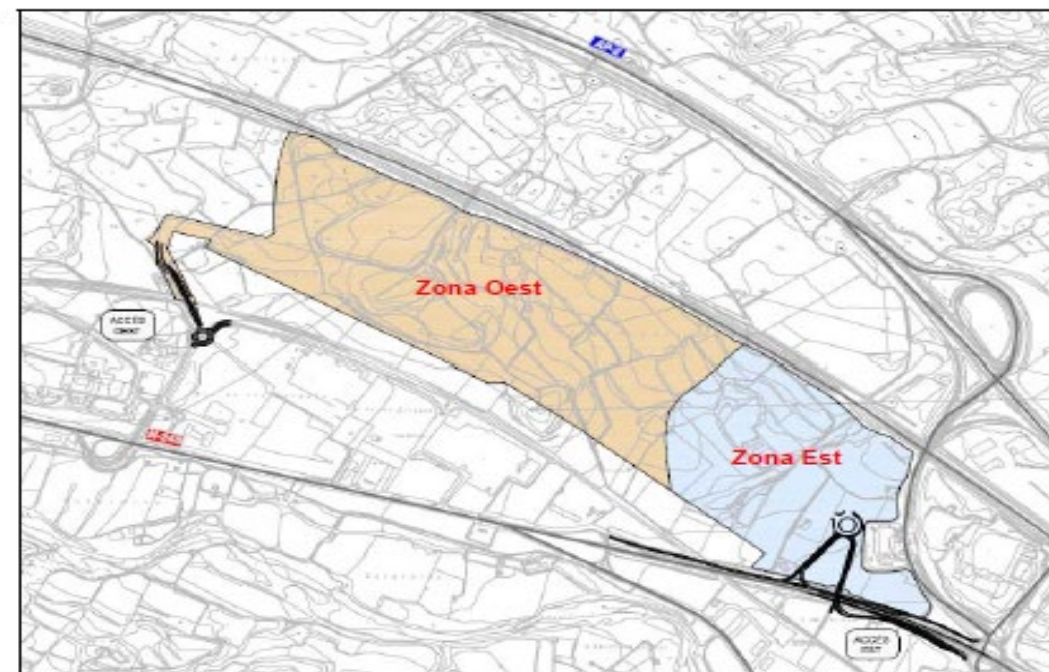
El paràmetre fonamental de la caracterització de l'esplanada, segons la Norma 6.1.I.C. "Secciones de Ferm", és el Mòdul de Compressibilitat en el segon cicle de càrrega (Ev2) del "Assaig de càrrega amb placa". En funció dels valors que pren aquest paràmetre es defineixen tres categories d'esplanada, que són les següents:

TABLA 2. MÓDULO DE COMPRESIBILIDAD EN EL SEGUNDO CICLO DE CARGA

CATEGORÍA DE EXPLANADA	E1	E2	E3
E_{v2} (MPa)	≥ 60	≥ 120	≥ 300

Segons l'Estudi Geotècnic, en l'àmbit del nostre projecte existeixen dos tipus de sòls en el fons d'esplanació: en la zona Est trobem sòls seleccionats, adequats i tolerables, i en la zona oest trobem sòls marginals i inadequats.

Per definir la esplanada s'ha considerat el terreny com un sòl tolerable o sòl inadequat per a la zona.



Mapa de la zonificació general del fons d'esplanació.

D'aquesta manera, i en funció de la zonificació del fons d'esplanada, es pot assolir una esplanada de tipus E3 ($E_{v2} \geq 300$), tant els desmunts com els terraplens, amb els següents materials:

- 30 cm sòl estabilitzat S-EST 3
- 50 cm sòl adequat o seleccionat tipus 2

		TIPOS DE SUELOS DE LA EXPLANACIÓN (DESMONTES) O DE LA OBRA DE TIERRA SUBYACENTE (TERRAPLENES, PEDRAPLENES O RELLENOS TODO-UNO)				
		SUELOS INADECUADOS Y MARGINALES (IN)	SUELOS TOLERABLES (0)	SUELOS ADECUADOS (1)	SUELOS SELECCIONADOS (2) y (3)	ROCA (R)
CATEGORÍA DE EXPLANADA	E1 $E_{vd} \geq 60 \text{ MPa}$					
	E2 $E_{vd} \geq 120 \text{ MPa}$					
	E3 $E_{vd} \geq 300 \text{ MPa}$					

IN Suelo inadecuado o marginal (Art. 330 del PG-3) 0 Suelo tolerable (Art. 330 del PG-3) 1 Suelo adecuado (Art. 330 del PG-3) 2 Suelo seleccionado (Art. 330 del PG-3) 3 Suelo seleccionado (Art. 330 del PG-3)

S-EST 1 Suelo estabilizado in situ (Art. 512 del PG-3) S-EST 2 Suelo estabilizado in situ (Art. 512 del PG-3) S-EST 3 Suelo estabilizado in situ (Art. 512 del PG-3) HM-20 Hormigón (Art. 610 del PG-3)

tipo de material:

3.8.3. ELECCIÓ DE LES SECCIONS ESTRUCTURAS DE PAQUETS DE FERM

Les seccions de ferm s'han triat adoptant com a referència la Norma 6.1-IC " Secciones de firme " de desembre de 2003; el Plec de prescripcions tècniques generals per a obres de Carretera i Ponts PG-3 (Actualització Ordre Circular 24/2008 Sobre el Plec de prescripcions tècniques generals per a obres de carreteres i ponts (PG-3). Articles: 542-Barreges bituminoses en calent Tipus formigó Bituminós i 543-Barreges bituminoses Per Capes de Rodadura. Mescles Drenants i Discontinúes); així com les Normatives esmentades en l'apartat d'introducció d'aquest annex.

Vials fase 1B:

- Categoria de trànsit pesant: T2
- Categoria esplanada: E3

Per aquest vials s'ha projectat una secció estructural de ferm tipus 231. Aquesta secció té un gruix total de 45 cm dels quals 20 cm són de mescla bituminosa i 25 cm són de tot u, disposats en les següents capes:

- 5 cm de capa de rodadura de mescla bituminosa continua AC16 Surf B 50/70 D.
- Reg d'adherència C60B3 ADH.

- 6 cm de capa de rodadura de mescla bituminosa continua AC22 Surf B 50/70 D.
- Reg d'adherència C60B3 ADH.
- 9 cm de capa base de mescla bituminosa en calent tipus AC32 Base B 50/70 G.
- Reg d'imprimació C60B3 ADH.
- 25 cm de capa tot-u.

A continuació s'adjunta la Figura 2.1. Catàleg de seccions de ferms per a les categories de trànsit pesant T00 a T2, en funció de la categoria d'esplanada.

		CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO			
		T00	T0	T1	T2
CATEGORÍA DE EXPLANADA	E1				
	E2				
	E3				

MB Mezclas bituminosas HF Hormigón de firme HM Hormigón magro vibrado GC Gravacemiento SC Suelocemento ZA Zahorra artificial

Espesores mínimos en cm

Paviment aparcament

Les franges d'aparcament dels vials secundaris tindran la mateixa secció de ferm del vial del qual fan part.

La zona d'aparcament situada en el vial principal 2 es pavimentarà amb una capa de 12 cm de Mescla Bituminosa en calent estesa sobre una base de tot-u artificial de 20 cm sobre la esplanada E1 (25 cm de sòl estabilitzat tipus 1)

- 5 cm de capa de rodadura de mescla bituminosa continua AC16 Surf B 50/70 D.
- Reg d'adherència C60B3 ADH.
- 7 cm de capa base de mescla bituminosa en calent tipus AC32 Base B 50/70 G.
- Reg d'imprimació C60BF4 IMP
- 20 cm Base de tot-u Artificial.

Voreres i carril bici

Les voreres es pavimentarà amb un gruix de formigó de 20 cm HM-20 estès sobre una base de tot-u artificial de 20 cm, aquesta última es col·locarà directament sobre el fons d'excavació o sobre la coronació del terraplè.

- 20 cm Capa de Formigó HM-20.
- 20 cm Base de tot-u Artificial.

Altres elements

Totes les vorades seran prefabricades, tipus C3, de dimensions segons el document plànols i portaran afegida una rigola de 30cm en el cas d'estar en contacte amb la calçada i que sigui el punt baix per on circular l'aigua de la calçada, la vorada està associada a les voreres. En les zones d'aparcament dels vials secundaris del polígon, la rigola es mourà al punt baix de la secció.

Les illes deflectores no portaran vorades i solament es pintarà sobre el paviment bituminós.

3.8.4. DETERMINACIÓ DEL MATERIALS DE LES SECCIONS TIPUS TRIADES (SECCIONS 231)

3.8.4.1. Mescles Bituminoses

Per a la determinació dels tipus de mescles que s'utilitzaran en cada capa s'ha seguit com a referència la Taula 6 de l'apartat 6 de la Norma 6.1-IC " Secciones de firme ", així com els articles 542 i 543 de l'Ordre Circular 24 / 2008 Sobre el Plec de prescripcions tècniques generals per a obres de carreteres i ponts (PG-3). Articles: 542-Barreges bituminoses en calent Tipus Formigó Bituminós i 543-Barreges bituminoses.

A continuació es descriuen les mescles que s'utilitzen en el projecte.

VIALITAT	CAPA	TIPUS DE MESCLES	GRUIX (cm.) Norma 6.1-IC
SECCIO 231	BASE	AC32 base B50/70 G	9
SECCIO 231	INTERMEDIA	AC22 surf B50/70 D	6
SECCIO 231	RODADURA	AC16 surf B50/70 D	5

La capa de rodadura serà de tipus continua, amb mescla del tipus AC16surf, la capa intermèdia serà de tipus continua, amb mescla del tipus AC22, per la secció 231. La densitat d'aquestes mescles és d'aproximadament 2,45 t / m³.

A la capa de base s'utilitzarà un tipus de mescla gruixuda de tipus AC32 base B 50 / 70 G en les dues seccions, amb corbes granulomètriques que comencen a allunyar-se sensiblement de la màxima compacitat, i especialment indicada per a mescles de base pel seu baix contingut en fíler i betum. Encara que menys impermeables són menys crítiques enfront de fenòmens de deformació plàstica. La densitat d'aquesta mescla és d'aproximadament 2.40 t / m3.

3.8.4.2. Betum Asfàltic

L'elecció del tipus de betum asfàltic depèn del tipus de mescla, de la categoria del trànsit i de la zona tèrmica estival.

Segons la Instrucció 6.1-IC " Secciones de firme " la zona de projecte es troba en una zona tèrmica estival mitja, de manera que per categories de trànsit pesant obtingudes, s'adopten els següents tipus de betums:

- Betum de penetració de tipus BC 50 / 70 en capa de rodadura, intermèdia i base.

CATEGORIA DE TRÀNSIT PESANT	CAPA RODADURA	CAPA BASE
T2	B 50/70	B 50/70
T31	B 50/70	B 50/70

Les dotacions per a cadascuna de les capes components de la secció de ferm seran les següents:

CAPA DE FERM	DOTACIONS
RODADURA	
Capa rodadura (betum B 50/70):	4,50 – 4.80% en pes
BASE	

Capa base (betum B 50/70):	4,00 % en pes
----------------------------	---------------

3.9. SENYALITZACIÓ, ABALISAMENT I DEFENSES VIARIES

El present annex es refereix a les marques vials, senyalització vertical, abalisament i defensa necessaris per aconseguir el grau màxim de seguretat, eficàcia i comoditat en la circulació dels vehicles dins i fora del polígon, tant pel que fa a senyals per a l'orientació de l'usuari com quant a barreres de seguretat i control d'accessos a la carretera N-240.

3.9.1. SENYALITZACIÓ HORIZONTAL

Per a l'estudi de la disposició de marques vials s'han seguit les instruccions que es dicten a la normativa vigent, 8.2-I.C. Marques Vials .

Els tipus de pintures utilitzades en la present obra són tipus plàstic d'aplicació en calenta per a les marques vials tant longitudinals com a transversals, inscripcions i zebrejats en paviments bituminosos i pintures acríliques per paviments hidràulics.

Totes les marques vials són reflexives. La reflectància s'aconsegueix barrejant les microesferes de vidre amb la pintura. La granulometria de les microesferes està definida en el plec de condicions.

3.9.2. SENYALITZACIÓ VERTICAL

Senyalització d'orientació:

A l'interior del polígon és d'aplicació el “Manual de senyalització urbana d'orientació de la Generalitat de Catalunya”, amb suports tubulars d'alumini i cartells de lames d'alumini.

A l'exterior del polígon, donat que les vies afectades són titularitat del Ministeri de Foment, la tipologia dels cartells de senyalització exterior d'orientació segueixen l'establert a la norma 8.1-IC, amb suports d'acer galvanitzat i cartells de lames d'acer galvanitzat.

S'ha intentat no recarregar l'atenció del conductor reiterant missatges evidents. Al seu torn s'ha intentat utilitzar el mínim nombre de senyals possible, de manera que el conductor pugui prendre amb comoditat les mesures adequades o efectuar les maniobres necessàries. Es procedirà a la retirada de tota la senyalització que no compleixi les característiques especificades en el Plec de condicions i en l'annex de senyalització.

En els plànols s'han dibuixat, cadascuna dels senyals, estant representades per un símbol i la seva denominació. Les característiques dels materials a emprar estan definides en els Articles corresponents del Plec de Prescripcions Tècniques Particulars i en els Plànols de detalls.

Senyalització de trànsit:

La senyalització de trànsit seguirà l'establert a la normativa 8.1-IC de senyalització vertical.

Totes les plaques de senyalització vertical de disseny fix tindran un relleu en orles exteriors, símbols i inscripcions entre dues i mitjà (2,5) i quatre (4) mil·límetres.

3.9.3. DEFENSES

3.9.3.1. Barreres de seguretat

La importància dels accessos al polígon que recull un important flux de tràfic, fa necessària l'adopció d'una sèrie de mesures per garantir la seguretat viària i disminuir la gravetat d'un accident per sortida de calçada.

Les barreres de seguretat són sistemes de contenció de vehicles la implantació dels quals en les carreteres contribueix activament a mitigar les conseqüències d'un eventual accident de circulació, reduint objectivament la seva gravetat i fent-ho més predictable, però no evitant que es produeixi.

Sistemes a implantar

- Vora de calçada i protecció de cartells laterals

En aquells casos amb seccions de carreteres paral·leles amb el mateix sentit i que la distància entre la calçada principal i la via de servei sigui inferior a la distància de seguretat, establerta a la taula 1 de l' O.C. 35/2014, es detecta nivell de gravetat d'accident greu.

- Sistema tipus barrera rígida a dues cares de formigó BHDEJ0/0a

Aquesta barrera es formigonada “ in situ ” , amb tipus de perfil “ New Jersey”, es un tipus de barrera que no es deformable. Les dimensions màximes són 800x640 mm. . Es col·locarà a la via col·lectora d'accés al polígon.

En aquells casos amb seccions en terraplè, es detecta nivell de gravetat d'accident normal i s'ha triat una barrera de seguretat de contenció normal, ja que el pendent del talús és de 3 H / 2 V. A les zones amb secció en desmunt la cuneta projectada té perfil de seguretat i talús 6 H / 1 V, de tal forma que en aquests casos no s'ha projectat barrera de seguretat.

Els sistemes projectats per a aquesta situació són:

- Sistema tipus BMSNA4/C, N2/W5/A o equivalent

Aquesta és una barrera metàl·lica simple, classe de contenció NORMAL, classe i nivell de contenció Normal/N2, ample de treball W5, deflexió dinàmica 1,4 m, i índex de severitat A, amb pals tipus C. S'instal·larà en les carreteres d'únic sentit. Les dimensions geomètriques màximes són 350x750 mm.

- Sistema tipus BMSNA4/T, N2/W5/A o equivalent

Aquesta és una barrera metàl·lica simple, classe de contenció NORMAL, classe i nivell de contenció Normal/N2, ample de treball W5 deflexió dinàmica 1,60 m i índex de severitat A, amb pal tubular. S'instal·larà en carreteres de doble sentit. Les dimensions geomètriques màximes són 350x750 mm.

- Protecció d'anticipació a ponts i viaductes

Al pont del pas superior del ferrocarril s'ha projecta amb un ampit metàl·lic tipus PMC2/15c o equivalent indicada anteriorment.

L'aproximació al ponts exigeixes una anticipació de barrera amb un nivell de contenció similar , per la qual cosa l'anticipació es protegirà mitjançant la instal·lació de barrera del tipus H1, triant-se el següent:

- Sistema tipus BMSNC2/C o equivalent.

Aquesta barrera és l'establerta com a terminals dels sistemes de ampits, segons UNE-EN-1317. És un barrera metàl·lica de classe i nivell de contenció Alta/H1, l'amplària de la qual de treball és W5, la deflexió dinàmica és d'1,10 m i l'índex de severitat és A. Les dimensions màximes són 1200x350 mm.

3.9.3.2. Sistema de protecció de motociclistes

Les barreres amb sistema per a protecció de motociclistes hauran de complir, en el seu conjunt:

- O.C. 18/2004 sobre criteris d'ocupació de sistemes per a protecció de motociclistes i o ampliació per l'O.C. 18bis/2008, la qual exigeix un certificat de conformitat del grau de compliment de la norma UNEIX 135900, emès per un organisme acreditat a tal fi.
- Norma UNE-EN 1317 i O.C. 35/2014, segons aquesta última les barreres emprades han de tenir el corresponent marcat CE.

El sistema seleccionat es denomina:

- Sistema tipus BMSNA4/120 (SPM-ES4) o equivalent

Barrera metàl·lica simple amb sistema continu de protecció de motociclistes. Les seves característiques exigeixen una classe i nivell de contenció Normal/N2, amplària de treball W5, deflexió dinàmica igual o inferior a 1,40 m, un índex de severitat per a vehicles tipus A i per a motociclistes tipus I Les dimensions geomètriques màximes són 350x750 mm

3.10. HIDROLOGIA I XARXA DE DRENATGE

El sistema de drenatge del present projecte constructiu es compon d'una xarxa de sanejament d'aigües pluvials que transcorre per la vialitat projectada i que permet recollir les aigües d'escorrentia dels propis vials de la urbanització i de les parcel·les corresponents durant un episodi de pluja (xarxa urbana).

Tant per al dimensionament de la xarxa urbana del polígon com la xarxa de drenatge de la via col·lectora s'ha considerat un període de retorn de T=10 anys. La precipitació màxima diària corresponent a aquest període de retorn és de 101 mm.

La xarxa d'aigües pluvials projectada consisteix en cunetes als accessos al polígon i embornals al vials i una xarxa principal de col·lectors i pous que condueixen l'aigua cap als punts d'evacuació que es desguassen per les obres de drenatge existents sola la línia d'alta velocitat.

La distància màxima entre embornals és de 20 m i entre pous es de 40 m. Els col·lectors són de PP fins al DN1200. El diàmetre mínim de la xarxa principal (xarxa de vialitat) a emprar serà DN315 mm, mentre que les

connexions entre embornals i d'embornal cap a la xarxa principal serà també DN200 mm. Les connexions de les escomeses de parcel·la seran DN500 mm.

Els pous amb profunditat inferior a 3m tindran diàmetre de 1,00m, si no han de ser majors per diàmetre del col·lector, els pous amb profunditat superior a 3m i inferior a 8m tindran diàmetre 1,20m.

Els pendents mínims dels col·lectors seran de 0,5%. La xarxa d'aigües pluvials projectada al polígon té dos punts d'evacuació de les aigües que es condueixen cap a l'obra de drenatge existent en fase 1A.

3.11. XARXA DE SANEJAMENT

En el present apartat és defineix la Xarxa d'aigües residuals pel sector d'estudi amb la seva connexió a la xarxa existent. Durant la fase de projecte, s'ha establert el DN315 con a la secció de tub mínima, i és aquesta secció la que es proposa per el projecte.

La xarxa discurrerà a la seva totalitat per gravetat, connectant al punt indicat ubicat fase 1A.

Un cop connectades a la xarxa existent les aigües residuals es conduiran cap a la EDAR de Mont blanc, que té capacitat suficient segons l'informe de Balanç Hídric per a l'abastament d'aigua al sector sud 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, que s'inclou a l'Annex de Sanejament.

Pels càlculs i verificacions hidràuliques del present projecte s'utilitzen les dades de previsió de consum d'aigua facilitades per CIMALSA, en base a dades reals dels centres que gestiona que són les que es mostren a continuació:

CÀLCUL DE SUPERFÍCIES						
	sòl	edif teor.	edif prob.	sostre	distr.	sostre
logístic baixa rot/grupatge	356.248,00	0,85	0,75	267.186,00	70,00%	187.030
industrial					30,00%	80.156
equip privats	19.902,00	0,35	0,2	3.980,40		3.980
Terciari	19.020,00	1,00	0,80	15.216,00		15.216
equipaments públics	50.856,00	0,85	0,20	10.171,20		10.171
Zones verdes	154.315,00					

CÀLCUL DE SUPERFÍCIES						
	sòl	edif teor.	edif prob.	sostre	distr.	sostre
logístic baixa rot/grupatge	358.033,09	0,85	0,7	250.623,16	70,00%	175.436
industrial					30,00%	75.187
equip privats	50.856,28	0,15	0,2	10.171,26		
Terciari	37.137,29	1,20	0,70	25.996,10		25.996
equipaments públics	50.856,28	0,85	0,20	10.171,26		10.171
Zones verdes	155.123,31					
Ha netes	446.026,66					
CABAL D'AIGUA A SUBMINISTRAR						
Usuari	unitat	dotació d'aigua	amidament			cabal abastament
		l/unitat·dia	superfície nau	pers/100m2 nau	persones	l/dia
logístic baixa rot/grupatge	persona	50	175.436	0,5	877	43.859
		l/s/ha	l/m2/dia		m2	
industrial	m2 nau ind	0,3	2,59		75.187	194.885
			sostre	pers/100m2 sostre	persones	
Terciari	persona	50	25.996	3,0	780	38.994
equipaments	persona	50	10.171	3,0	305	15.257
					m2	
zones verdes	m2 sol net	2			2.327	4.654
					TOTAL	297.649

Usuari	unitat	dotació d'aigua	amidament			cabal abastament	coeficient de depuració	cabal depuració
		l/unitat·dia	superfície nau	pers/100m2 nau	persones	l/dia		l/dia
logístic baixa rot.	persona	50	175.436	0,5	877	43.859	0,9	39.473
		l/s/ha	l/m2/dia					
industrial	m2 nau ind	0,3	2,59		75.187	194.885	0,8	155.908
			sostre	pers/100m2 sostre	persones			
Terciari	persona	50	25.996	3,0	780	38.994	0,9	35.095
equipaments públics	persona	50	10.171	3,0	305	15.257	0,9	13.731
							TOTAL	244.207

La zona d'estudi es troba dividida en diferents usos i per tant per cada ús és suposarà un consum diferent, diferenciant entre zones logístiques de baixa rot/grupatge, industrials, terciàries y d'equipaments públi cs.

En termes del número d'escomeses, segon doc. Gràfica de projecto per la zona d'estudi, una per a cada parcel·la pels càlculs, més alguna escomesa de reserva ja que les parcel·les de grans dimensions LI-1.

Com es pot observar la xarxa té un tram amb una profunditat superior a 5 m. Per tal d'evitar la col·locació d'un sistema d'impulsió, es generen uns pous profunds fins a una profunditat màxima de 8m. Aquest pou tindrà una càmera intermitja de seguretat.

En els trams de tub a profunditats entre 3 i 5 m, el tub anirà formigonat.

3.12. XARXA DE ENERGIA ELÈCTRICA I ENLLUMENAT

Amb relació al subministrament d'energia elèctrica, aquest es preveu que es realitzi des de la subestació transformadora de Montblanc, propietat de Fecsa-Endesa, situada a uns 650 m de l'extrem oest del Sector.

3.12.1. XARXA D'ENERGIA ELÈCTRICA

El sistema de distribució serà subterrani atès que la instal·lació reuneix les condicions d'estètica, seguretat, escàs manteniment i poques avaries.

L'energia elèctrica és alterna, trifàsica, a 3 x 220/380 V, amb freqüència de 50 Hz.

D'acord amb l'exempció reglamentària concedida per la Direcció General d'Energia, Mines i Seguretat Industrial en data 7 de setembre de 2017, s'ha considerat una dotació de 50 W/m2 de sostre per edificacions d'ús logístic, industrial o comercial.

Amb aquesta dotació, la potència total de la fase 1 del sector és de 13.010 kW, d'acord amb la taula següent:

FASE 1 LOGIS MONTBLANC							
Parcel·la	Ús	Sòl (m2)	Sostre (m2)	DOTACIÓ (W/m2)	Potència resultant (W)	Potència (KW)	KVA (+18%)
LI-1	Logístic-Ind	61.319,59	52.121,65	50	2.606.083	2.606	3.075
LI-3	Logístic-Ind	191.931,83	163.142,06	50	8.157.103	8.157	9.625
LI-4	Logístic-Ind	18.017,40	15.314,79	50	765.740	766	904
LI-T-1	Log-ind-Terciari	18.116,44	6.340,75	50	317.038	317	374
LI-T-2	Log-ind-Terciari	19.020,85	19.020,85	50	951.043	951	1.122
ZV	Zona verda	9.992,23	0,00	50	5.000	5	6
V	Vialitat	59.585,77	0,00	50	50.000	50	59
ST	Serveis Tècnics	2.996,24	0,00	50	35.000	35	41
					TOTAL FASE 1	12.887	15.207

S'ha sol·licitat a la companyia EDistribucion la disponibilitat de potència a la subestació de Montblanc i la resposta ha estat afirmativa i han enviat pressupost de les tasques a realitzar per poder ampliar la Subestació mitjançant la col·locació d'un nou megatrafo de 40 MVA.

Connexió a xarxa existent:

Es connectarà el complex des de la subestació de Montblanc, situada en el municipi homònim, a través de tres línies subterrànies de 25 kV que unirà la subestació amb la zona oest del polígon. En la fase 1 s'unirà la

zona aquest del complex amb les línies subterrànies per a completar la línia en anell que dona servei a totes les parcel·les. La figura 1 reflecteix la nova configuració de MT.

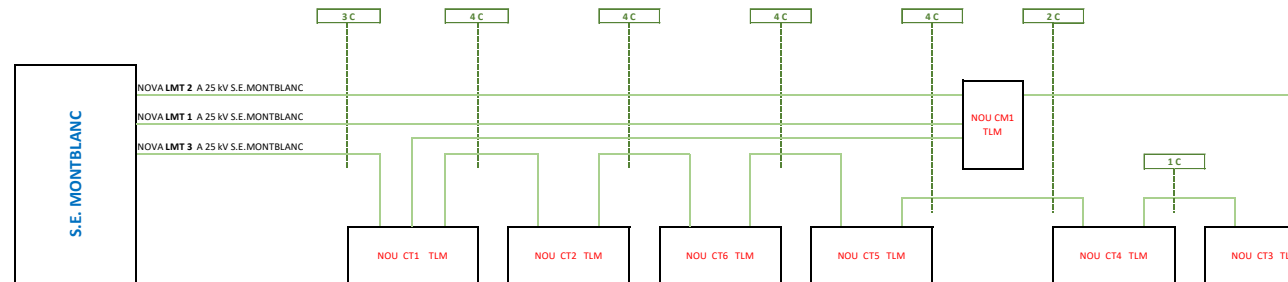


Figura 1

Circuits principals:

Des de les barres de baixa tensió de l'estació transformadora s'efectuaran les sortides, les quals, amb els seus corresponents curts circuits fusibles, protegiran cadascun dels circuits principals de distribució.

Línies de distribució:

L'estació transformadora estarà situada estratègicament amb la finalitat de permetre una distribució racional i eficaç mitjançant les línies de distribució.

S'instal·laran els diferents transformadors segons indica la informació rebuda de la companyia subministradora. Aquests elements seran:

- 5 Estacions transformadores amb 1 transformador cadascuna de 630 kVA
- 1 Estacions transformadores amb 2 transformadors de 630 kVA

Les característiques constructives compliran en tot moment el que es preveu en les normes corresponents, sent en tot cas sotmeses a la consideració de l'empresa subministradora per a la seva acceptació, d'acord amb el que es preveu en l'article 18 del REBT.

Xarxa de Baixa Tensió:

Únicament es deixaran canalitzacions formigonades baix vial en les parcel·les situades a l'altre costat del vial. La resta d'instal·lacions de BT (cablejat des d'ET, armaris, comptadors, CGP, etc.) aniran a càrrec dels futurs usuaris i així s'informarà en els contractes de compravenda que es formalitzin.

3.12.2. XARXA D'ENLLUMENAT

En l'actualitat, l'àmbit del projecte no disposa de cap element d'il·luminació, ja que es tracta d'una zona d'ús agrari sense cap desenvolupament urbanístic. Donades les noves actuacions i modificacions d'ús de l'espai,

s'ha de preveure la nova il·luminació del polígon del LOGIS Intermodal a Montblanc. És per això que s'ha elaborat un estudi lumínic d'acord amb els requeriments de l'Ajuntament de Montblanc.

La disposició de les columnes i la tipologia dels punts de llum es pot observar amb detall en el Document número 2 Plans.

En l'Annex 12, es desenvolupen tots els aspectes tècnics partint d'unes dades fixes, imposades per la mateixa configuració geomètrica de la zona a il·luminar i altres marcats per un criteri estàndard de bona pràctica en l'enllumenat públic, com són:

- Nivell de la luminància en servei
- Uniformitats de la luminància
- Tipus i potència de la font de llum
- Altura de columna o bàcul
- Situació i disposició dels punts de llum
- Tipus de lluminària.

Totes les llumeneres han de complir les següents especificacions:

- Les llumeneres es col·locaran sobre columnes de 7 m d'altura i tindran driver adaptat al sistema de tele-gestió del Ajuntament de Montblanc
- La temperatura de color dels leds haurà d'estar compresa entre 3000 i 4000K.
- Les llumeneres portaran activades de fàbrica el CLO si així ho requereix la DO.

S'ha considerat col·locar tres tipologies de fanals diferents de la casa Benito Novatilu o equivalent:

- Lluminiària LED Benito Alfum 80 SE 3 Fusion, col·locada sobre columna cilíndrica a 7 m.
- Lluminiària LED Benito Alfum 100 SE 3 Fusion, col·locada sobre columna cilíndrica a 7 m.
- Lluminiària LED Benito Alful 200 AE 3 Fusion L, col·locada sobre columna cilíndrica a 7 m.

Les línies de subministrament elèctric en els punts de llum seran de tipus subterrani amb conductors de coure de tensió assignada RZ1MZ1-K 0,6/1 kV i una secció mínima de 4x6 mm², segons els càlculs elèctrics, amb els elements d'interconnexió i traçat indicats en plànols.

Per a les canalitzacions s'han considerat dues tipologies segons si es tracta d'encreuament de calçada o per vorera. Les conduccions sota calçada estaran formades per tubs corbables corrugats de PE de DN 90 mm formigonats i, en el cas de la canalització en vorera es col·locarà un tub corbable de PE de DN 160 mm. En voreres o terra la profunditat no ha de ser inferior a 40 cm i en encreuament de calçada 60 cm mesurats des de la part superior del paviment. No s'instal·larà més d'un circuit per tub. En els creuaments de calçades, la canalització, a més d'entubada, anirà formigonada i s'instal·larà com a mínim un tub de reserva.

El quadre d'enllumenat 1 té una potència de 10.95 KW, i el quadre d'enllumenat 2 té una potència de 6.10 KW, d'acord amb els càlculs de l'annex 12.

Els quadres generals s'adaptaran als estàndards de telegestió utilitzats per l'Ajuntament de Montblanc.

3.13. XARXA DE COMUNICACIONS

La instal·lació de telecomunicacions del present projecte té com objectiu deixar la instal·lació totalment executada per a possibles actuacions futures.

La xarxa interior consistirà en una canalització de 6 conductes de PE de diàmetre 110 mm.

Es realitzarà una connexió a la xarxa de telecomunicacions que Telefònica disposa en les immediacions del Polígon, segons es reflecteix a l'Annex 13.

3.14. XARXA D'AIGUA POTABLE I CONTRA INCENDIS

El subministrament del Polígon Logístic queda garantit amb la connexió de la xarxa a la instal·lació existent propietat de l'Ajuntament de Montblanc i gestionat per Aigües de Montblanc.

La connexió a la xarxa existent es fa al dipòsit de 1.500 m3 de l'ACA. Des d'aquest dipòsit, que es preveu ampliar en futures fases de desenvolupament del present Polígon, s'aprofita la canonada existent composta per un tub de 250mm fins al creuament del "Portal de Sant Antoni", on es farà la connexió a la xarxa existent fins a l'interior del polígon.

La previsió de consums es fa segons l'alimentació d'aigua per a un polígon logístic, assolint unes ràtios de consum al voltant dels 50 litres per dia i habitant. A aquesta quantitat, s'hi arriba a partir dels consums de les diferents naus, i per a la neteja de carrers i reg de les zones verdes, com es detalla a la taula següent:

CABAL D'AIGUA A SUBMINISTRAR						
Usuari	unitat	dotació d'aigua	amidament			cabal abastament
		l/unitat·dia	superfície nau	pers/100m2 nau	persones	l/dia
logístic baixa rot/grupatge	persona	50	175.436	0,5	877	43.859
		l/s/ha	l/m2/dia		m2	
industrial	m2 nau ind	0,3	2,59		75.187	194.885
			sostre	pers/100m2 sostre	persones	
Terciari	persona	50	25.996	3,0	780	38.994
equipaments	persona	50	10.171	3,0	305	15.257
					m2	
zones verdes	m2 sol net	2			2.327	4.654
					TOTAL	297.649

La xarxa de distribució d'aigua potable consta de canonades de polietilè d'alta densitat, d'un diàmetre nominal de 160 - 200mm per suportar 16 atm. La valvuleria serà de la marca HAWLE per requeriment d'Aigües de Montblanc i de l'Ajuntament de Montblanc.

3.15. JARDINERIA I MOBILIARI URBÀ

3.15.1. JARDINERIA I REG

El projecte de jardineria contempla la plantació de nous exemplars de Lledoner (Celtis Australisals vials principals 1 i 3 i el vials secundaris 1, 2, 3 i 5 del polígon logístic. Aquest exemplars es plantaran en escocells de peces de formigó prefabricat de 140x140 cm de dimensions interiors.

El projecte també preveu la hidrosembra als talussos dels terraplens dels vials a executar per tal de que ajudin a l'estabilitat dels talussos.

Totes les espècies vegetals seleccionades son autòctones o al·lòctones, adaptades agroclimàticament a les condicions locals, d'acord a criteris de l'Ajuntament de Montblanc.

Per al reg de l'àmbit s'ha previst poder punxar de la xarxa de general d'aigua en un únic punt, al costat de la xarxa de reg a implantar per tal de facilitar les operacions de gestió i manteniment futures. L'escomesa portarà un comptador volumètric ubicat en una arqueta d'obra i tapa metàl·lica.

Des de l'escomesa d'aigua apareixerà una línia de reg primària que portarà l'aigua a la xarxa de reg amb anells degotadors per als arbres d'alineació de vial previstos.

3.15.2. MOBILIARI URBÀ

El projecte de mobiliari urbà preveu aparcament de bicicletes que es situaran al costat de l'aparcament de vehicles privats en el vial principal 2, mol a prop de la rotonda 2, i estaran formats per perfils d'U invertida, de tub d'acer galvanitzat de 50 mm x 2,5 mm de gruix, 75 cm d'alçària sobre el paviment i 70 cm d'amplària. També es preveu la col·locació de dues papereres en la zona de aparcament del vial principal 2.

3.16. ACTUACIONS AMBIENTALS

3.16.1. INTEGRACIÓ AMBIENTAL

Segons l'Informe ambiental del Pla Parcial les diferents actuacions per a la integració ambiental del present projecte són les següents:

- Per una banda és realitzarà una estesa de terra vegetal, procedent de l'obra, sobre els talussos de terraplens i desmunts amb l'objectiu d'estabilitzar i reduir l'efecte dels processos d'erosió.
- A l'interior de les rotondes s'estendrà una capa de grava.
- També es realitzarà una hidrosembra de capa herbàcia en dues fases amb espècies adaptades agroclimàticament a la zona. Aquesta actuació té el mateix objectiu, l'estabilitat dels talussos i la reducció dels efectes dels processos d'erosió en les terres.
- El tractament dels talussos interiors dels carrers i entre parcel·les es realitzarà en els projectes d'edificació.
- I amb la mateixa finalitat que ambdues actuacions prèvies, es realitzarà la plantació d'arbres i arbusts segons els plànols que es poden veure en l'Apèndix 1.
- Millora de la permeabilització ecològica del riu Anguera entre el Molí de l'Amorós u la confluència amb el riu Fancolí. El riu Anguera és un pas natural travessar i vorejat per nombroses carreteres i rotondes.

Es tracta d'un espai d'interès natural que pot respondre molt positivament a una recuperació ambiental i que es podria configurar com un corredor ecològic de primer ordre. En l'Apèndix 2 es pot trobar l'anàlisi de la permeabilitat ecològica del Riu Anguera entre el Molí de l'Amorós i la confluència amb el Riu Francolí, inclòs dintre de l'Informe Ambiental del Pla Parcial.

De l'Estudi Paisatgístic i d'Integració de l'Edificació en el Pla Parcial es deriva la següent actuació a realitzar per el present projecte:

- Plantació d'arbres a la zona d'estudi, sobretot a les franges verdes proposades a l'Informe Ambiental del Pla Parcial. Amb l'objectiu principal de garantir la integració del present projecte dins de l'ordenació general i augmentar la penetració del medi natural a l'interior del Pla.

3.17. SERVEIS I CARRETERES AFECTADES, OCUPACIONS I EXPROPIACIONS

L'àmbit d'obres és el polígon del LOGIS Intermodal Montblanc. L'actuació considera també les connexions amb la N-240 i les afeccions a les carreteres titularitat del Ministri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA).

Per al coneixement dels serveis existents en l'àmbit de projecte, s'ha sol·licitat informació a les diferents companyies proveïdores dels serveis.

3.17.1. CARRETERES I INFRAESTRUCTURES TITULARITAT DEL MITMA

El LOGIS Montblanc es troba en zona d'influència de la carretera N-240, autopista AP-2 i l'autovia A-27 actualment en fase de construcció i projecte, que formen part de la "Red de Interés general del Estado – RIGE" i són titularitat del MITMA.

Les actuacions i accessos del present projecte d'urbanització afecten als trams següents:

- Zona d'influència de la carretera N-240 entre el PK 36+900 i el PK 39+000 en ambdós marges
- Zona d'influència del ramal d'accés a l'autopista AP-2 des de l'enllaç a la C-14
- Zona d'influència de la futura autovia A-27 en el tram "Enlace de Lilla- Enlace con la AP-2: Carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao. Provincia de Tarragona", actualment en fase de projecte

Impacte visual i acústic:

Per les noves construccions properes a carreteres de l'Estat, existents o previstes, serà necessari, amb caràcter previ a l'atorgament de llicències d'edificació, es duguin a terme estudis de determinació dels nivells sonors esperables, així com la obligació d'establir limitacions a l'edificabilitat o de disposar els mitjans de protecció acústica imprescindibles en cas de superar-se els llindars establerts a la Llei 37/2003 de 17 de novembre del Soroll, i al Reial decret 1367/2007 de 9 d'octubre, i en el seu cas a la normativa autonòmica o local. L'estudi de soroll ha de contenir els corresponents mapes de línies isòfones.

No podran concedir-se noves llicències de construcció d'edificacions destinades a vivendes, usos hospitalaris, educatius o culturals si els índex d'immissió mesurats o calculats incompleixen els objectius de qualitat acústica que siguin d'aplicació a les corresponents àrees acústiques, (article 20 de la Llei 37/2003 del soroll)

Els mitjans de protecció acústica que resultin necessaris seran executats amb càrrec als promotors dels desenvolupaments, prèvia autorització del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana si afectessin a les zones de protecció del viari estatal, i no podran ocupar terrenys de domini públic.

La edificació residencial, i la assimilada a la mateixa en el relatiu a zonificació i immissió acústiques conforme a la legislació vigent en matèria de soroll, estaran sotmeses, amb independència de la seva distància de separació respecte a la carretera, a les restriccions que resultin de l'establiment de les zones de servitud acústica que es defineixin com a conseqüència dels mapes o estudis específics de soroll realitzats pel Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, i de la seva posterior aprovació després del corresponent procediment d'informació pública.

3.17.2. LÍNIES ELÈCTRIQUES

Les línies elèctriques existents a la zona del present projecte pertanyen a les companyies FECSA-ENDESA i Red Eléctrica del Estado, i corresponen a línies d'alta tensió.

Al polígon hi ha dues (2) línies elèctriques d'Alta Tensió (AT):

La línia AT Maials-Rubí (Maquinença-Rubí) amb un circuit de 400 kV. Aquesta línia travessa l'àmbit en direcció oest-est, amb tres torres situades dintre de l'àmbit. Aquesta línia és propietat de REE.

La línia AT Montblanc-Perafort, de 220 kV, també propietat de REE. Aquesta línia travessa l'àmbit d'actuació en direcció oest-est, en paral·lel aproximadament a la xarxa indicada anteriorment, amb torres situades dintre de l'àmbit.

3.17.3. LÍNIES DE GAS

Paral·lelament a la línia de ferrocarril convencional en direcció oest-est, discorre una canonada de distribució de gas d'alta pressió d'acer de 6" de diàmetre, propietat de la companyia Gas Natural. A l'alçada del semi-enllaç de la carretera N-240, la canonada es dirigeix cap al nord-est creuant l'àmbit del sector en el seu extrem est, fins a creuar els ramals de l'accés de l'AP-2.

3.17.4. AIGUA POTABLE

La xarxa d'aigua potable més propera és la que discorre pel carrer dels Esmoladors i té un creuament de la carretera de Lleida (N-240a) fins al Camí vell de Montblanc a l'Espluga de Francolí i des d'aquí cap al nucli del municipi de Montblanc.

Aquesta xarxa d'aigua potable no resulta afectada per l'àmbit del present projecte.

3.17.5. OLEODUCTE

Paral·lelament a la Línia de Alta Velocitat en el costat Nord, discorre una canonada de petroli de 10" de diàmetre, propietat de la companyia logística de hidrocarburs CLH S.A.

Aquesta canonada no és veu afectada per les obres del projecte.

3.17.6. JACIMENTS AQUEOLÒGICS

Total o parcialment dins de l'àmbit del polígon existeixen diversos jaciments arqueològics: Romiguera I, Romiguera II, Camí de Calaf i Mitja Lluna II.

El jaciment Mitja Lluna II és el que es troba afectat per la vialitat del sector i es va fer l'excavació arqueològica en extensió de la part afectada a l'any 2017, amb resultats negatius. Es pensa que l'assentament es pot trobar en zones properes i que els moviments de terra naturals de l'entorn han arrossegat material arqueològic fins a aquesta zona.

El jaciment Romiguera I es va identificar com una vil·la romana similar a la dels Plans den Jori. Per aquest motiu s'ha deixat tot el jaciment en zona verda i no s'afectarà per les obres d'urbanització del sector. No s'ha fet excavació arqueològica en extensió, només delimitació.

El jaciment Romiguera II va ser objecte d'una delimitació arqueològica l'any 2010, amb resultats del tot negatius. Es conclou que les restes trobades en superfície corresponen a dispersió de materials d'alguns assentaments propers, ja que no es varen trobar restes durant l'excavació.

El jaciment Camí de Calaf queda pràcticament fora del sector, en els terrenys os s'ubicarà la futura terminal ferroviària. No s'ha fet excavació arqueològica en extensió, només delimitació.

Durant l'execució de les obres d'urbanització caldrà fer un seguiment arqueològic del moviment de terres de l'àmbit, principalment en les zones properes als jaciments esmentats. Aquestes actuacions són externes i es compatibilitzen amb les obres del projecte.

3.18. ESTUDI DE SEGURETAT I SALUT

En compliment de l'article 4rt. del Reial Decret 1627/1997 de 24 d'octubre, i de l'apartat 1 paràgraf g) de l'article 123 del Reial Decret Legislatiu de 14 de novembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic, en l'annex núm. 18 s'inclou un Estudi de Seguretat i Salut en el qual s'indiquen les mesures de seguretat i mesures preventives per evitar possibles accidents i/o malalties professionals.

3.19. PLA D'OBRES

30.20.1 SOLUCIONS PROPOSTES AL TRANSIT DURANT L'EXECUCIÓ DE LES OBRES

L'objecte d'aquest capítol es la identificació dels punts de conflicte que apareixeran en el trànsit viari durant l'execució de les obres i la definició de les corresponents solucions provisionals dels citats problemes.

Les solucions al trànsit viari durant l'execució de les obres és un dels aspectes més importants i durant l'execució de les obres es garantirà la continuïtat al trànsit i es mantindran les condicions de seguretat de la via en tot moment.

L'objectiu perseguit pel disseny de les solucions al trànsit durant les obres ha estat triple:

- Donar continuïtat al trànsit i reducció d'afeccions durant les obres.
- Manteniment de les condicions de seguretat vial i seguretat en la construcció per als operaris.
- Reducció al mínim de futures afeccions al trànsit.

30.20.2 TERMINI DE LES OBRES

El termini de les obres per a la Fase 1B serà de (4) mesos. El programa de treballs indicatiu de l'execució de les obres considerades en el projecte es presenta en l'annex nº19.Pla d'Obres.

3.20. JUSTIFICACIÓ DE PREUS

La justificació de preus d'aquest projecte es basa en el banc de preus d'Infraestructures.cat y cype de 2025, realitzat amb els costos de mà d'obra, maquinària i materials de mercat.

Els costos indirectes aplicats als preus del present projecte són del 0,0 %, tal com queda reflectit a l'annex de justificació de preus.

3.21. TITULARITATS, CONSERVACIÓ I EXPLOTACIÓ

En l'Annex 22 del present projecte es defineix la titularitat dels diferents espais que componen el projecte, accessos i serveis, així com el responsable del manteniment i la seva futura explotació.

3.22. CLASSIFICACIÓ DEL CONTRACTISTA

La classificació del contractista es regeix per la següent normativa:

"Real Decreto 1098/2001" del 12 d'octubre, pel que s'aprova el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (articles 25a 28, 36 i 133).

"Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público".

"Real Decreto 773/2015" de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre.

A menys que, segons els que disposa el Reglament General de Contractació, l'Administració estableixi en el Plec de Clàusules Administratives particulars altra classificació, la classificació a exigir a la licitació de les obres del projecte serà:

- Grup: A (Moviment de terres)

Subgrup 2 (Explanacions), Categoria: 5

- Grup: G (Vials i pistes)

Subgrup: 4 (Amb ferms de mescles bituminoses), Categoria: 6.

3.23. PRESSUPOST

El pressupost de les obres s'ha efectuat tenint en compte els costos actuals de mà d'obra, dels materials i de la maquinària, per poder formar els preus de les diverses unitats d'obra, tal i com es justifica a l'annex de justificació de preus.

Aplicant aquests preus als amidaments fets a partir dels plànols del projecte, s'ha elaborat el pressupost de les obres, el qual s'inclou com a document núm. 4 d'aquest projecte, i del qual s'obté el següent resum:

PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL	1.886.881,28 €
PRESSUPOST D'EXECUCIÓ PER CONTRACTE (sense IVA)	
(+ 19% de Despeses generals i Benefici Industrial).....	2.245.388,72 €
PRESSUPOST D'EXECUCIÓ DE CONTRACTE (IVA 21% inclòs).....	2.716.920,35 €
(TRES MILIONS TRES-CENTS TRES MIL VUIT-CENTS UN AMB CINQUANTA-TRES CENTÈSIME)	

A continuació es desglossa el pressupost per al coneixement de la Junta de Compensació i de l'Administració, que inclou obres i conceptes no inclosos en el present projecte d'urbanització: escomeses de serveis, serveis afectats, honoraris tècnics i totes les despeses necessàries per executar les obres d'urbanització.

3.24. REVISIÓ DE PREUS

En cas de complir-se els requisits per a l'aplicació d'una revisió de preus excepcional, d'acord amb el Decret llei 3/2022 de 1 de març, s'aplicaran les fórmules de revisió de preus del RD 1359/2011 de 7 d'octubre per obres d' urbanització i carreteres.

4. DOCUMENTS QUE INTEGREN EL PROJECTE

DOCUMENT NÚM. 1: MEMÒRIA I ANNEXES

Memòria

Annexes

- Annex 1. Antecedents
- Annex 2. Topografia
- Annex 3. Geologia i geotècnia
- Annex 4. Traçat
- Annex 5. Trànsit viari
- Annex 6. Moviment de terres
- Annex 7. Estructures
- Annex 8. Ferms i paviments
- Annex 9. Senyalització, abalisament i defenses viaries
- Annex 10. Hidrologia i xarxa de drenatge
- Annex 11. Xarxa de sanejament
- Annex 12. Xarxa d'energia elèctrica i enllumenat
- Annex 13. Xarxa de comunicacions
- Annex 14. Xarxa d' aigua potable i contra incendis
- Annex 15. Jardineria, reg i mobiliari urbà
- Annex 16. Actuacions ambientals
- Annex 17. Serveis afectats, ocupacions i expropiacions
- Annex 18. Estudi de Seguretat i Salut
- Annex 19. Pla d' Obres
- Annex 20. Justificació de preus
- Annex 21. Pla de Control de Qualitat
- Annex 22. Titularitats, conservació i explotació

DOCUMENT NÚM.2: PLÀNOLS

- 1. Índex i plànol de situació general

2. Plànol d'emplaçament
3. Zonificació del polígon 1
4. Plànol de conjunt
5. Planta de topografia
6. Planta general
7. Plànols de traçat
8. Plantes de detalls
9. Perfils Longitudinals
10. Seccions tipus i detalls
11. Perfils transversals
12. Planta moviment de terres
13. Estructures
14. Planta de fers i paviments
15. Senyalització, abalisament i defenses
16. Drenatge i aigües pluvials
17. Sanejament
18. Instal·lacions Energia elèctrica
19. Enllumenat públic
20. Comunicacions
21. Aigua potable i contra incendis
22. Instal·lacions de gas
23. Coordinació de serveis
24. Jardineria, mobiliari urbà i reg
25. Tancaments
26. Serveis afectats
27. Expropiacions
28. Pla d'obres

DOCUMENT NÚM.3: PLEC DE CONDICIONS

Plec de Condicions Tècniques Generals

Plec de Condicions Tècniques Particulars

DOCUMENT NÚM.4: PRESSUPOST

1. Amidaments
2. Estadística de partides
3. Quadre de preus núm. 1
4. Quadre de preus núm. 2
5. Pressupostos parcials
6. Pressupost general
7. Últim full

5. NORMATIVA D'APLICACIÓ

A continuació es recull la relació de normativa vigent per les obres d'urbanització i edificació a aplicar en el present projecte.

General

- **Llei 3/2012** Modificació del Text refós de la Llei d'urbanisme.
(DOGC 29/2/2012)
- **Decret Legislatiu 1/2010** Text refós de la Llei d'urbanisme.
(DOGC 5/8/2010)
- **Decret Llei 1/2007**, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística.
(DOGC 18/10/2007)
- **Decret Legislatiu 1/2005** Text refós de la Llei d'urbanisme.(DOGC 26/07/2005)
- **Decret 305/2006**, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament d'urbanisme.
(DOGC 24/7/2006)
- **Llei 38/2015** del sector ferroviari :
- **Código Técnico de la Edificación**

DB SI 5 Seguridad en caso de incendio. Intervención de los bomberos (BOE 28/03/2006)

RD 2267/2004, REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN CASO DE INCENDIO EN ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES, RSCIEI. ANEXO II

(BOE 17/12/2004)

- **Decret 123/2005**, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana.
(DOGC núm. 4407 de 16/06/2005)
- **Llei 20/1991** de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. Capítol 1: Disposicions sobre barreres arquitectòniques urbanístiques
(DOGC núm. 1526 de 4/12/1991)
- **Decret 135/1995** de desplegament de la Llei 20/1991, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat. (Capítol 2: Disposicions sobre barreres arquitectòniques urbanístiques –BAU-).
(DOGC núm. 2043 de 28/04/1995)
- **Reial Decret 505/2007**, pel qual s'aproven les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats i edificacions.
(BOE 11/05/2007)
- **Llei 9/2003**, de mobilitat
(DOGC 27/6/2003)

Carreteres i Infraestructures de la "Red de Interés general del Estado – RIGE"

- **Llei 37/2015**, de 29 de setembre, de carreteres.
 - **R.D. 1812/1994**, de 2 de setembre, pel que s'aprova el "Reglamento de Carreteras" i les seves modificacions dispostes als R.R.D.D. 1911/1997 de 19 de desembre i 597/1999 de 16 d'abril.
 - **Norma 8.1-IC**. "Señalización Vertical" de la "instrucción de carreteres", aprovada per ordre de 20 de març de 2014.
 - **Norma 8.2-IC**. "Marcas Viales" de la "Instrucción de Carreteras", aprovada per ordre de 16 de juliol de 1987.
 - **Norma 3.1-IC**. "Trazado" de la "Instrucción de Carreteras", aprovada per ordre de 19 de febrer de 2016.
 - **Ordre del 16 de desembre de 1997**, per la que es regulen els Accessos a les Carreteres de l'Estat, les Vies de Servei i la Construcció d'Instal·lacions de Serveis.
 - **Llei 8/1972** de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació de les autopistes en règim de concessió.

Vialitat

- **Orden FOM/3460/2003**, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la instrucción de Carreteras.
(BOE 12/12/2003)
- **Nota de Servicio 5/2006**, de 22 de septiembre de 2006, sobre **explicaciones y capas de firme tratadas con cemento**.
- **Orden FOM/3459/2003**, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de carreteras.
(BOE 12/12/2003)
- **Orden FOM/273/2016**, de 19 de febrero de 2016, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC. "Trazado" de la Instrucción de carreteres
(BOE 4/03/2016)
- **Orden Circular32/12**, de 14 de diciembre , sobre guía de nudos viarios.
- **Orden FOM/298/2016**, de 15 de febrero, por la que se aprueba la Norma 5.2-IC sobre drenaje superficial
(BOE 10/05/2016)
- **Norma de construcción sismorresistente: puentes (NCSP-07)**, aprobada por Real Decreto 637/2007, de 18 de mayo
(BOE del 2 de junio de 2007).
- **Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera (IAP-11)** aprobada por Orden, del Ministerio de Fomento, de 29 de septiembre de 2011
(BOE de 21 de octubre de 2011).
- **Orden**, de 16 de julio de 1987, por la que se aprueba la **Norma 8.2- IC sobre marcas viales**,
(BOE del 4 de agosto y 29 de septiembre de 1987).
- Guía para el proyecto y ejecución de obras de señalización horizontal. Dirección General de Carreteras, diciembre 2012.
- **Orden FOM 534/2014**, de 20 de marzo, por la que se aprueba la **Norma 8.1-IC Señalización vertical**, de la Instrucción de Carreteras
(BOE de 5 de abril de 2014).

- **Orden Circular 38/2016** sobre la aplicació de la disposició transitoria única de la Orden FOM/534/2015, de 20 de marzo, por la que se aprueba la **norma 8.1 IC Señalización vertical de la Instrucción de Carreteras**.
- **Orden**, de 31 de agosto de 1987, por la que se aprueba la **Instrucción 8.3-IC sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado**

(BOE del 18 de septiembre de 1987).
- **Orden Circular 35/2014**, de 19 de mayo de 2014, sobre **criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos**.
- **Orden 2/07/1976**, Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes de la **Dirección General de Carreteras (PG-3)**. Orden Ministerial de 6 de febrero de 1976. La Orden FOM/2523/2014 actualiza artículos de materiales básicos, firmes, pavimentos, señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos (BOE del 3 de enero de 2015, corrección de erratas BOE 1 de marzo de 2017). La Orden FOM/1382/2002 actualiza artículos de explanaciones, drenajes y cimentaciones (BOE del 11 de junio de 2002; corrección de erratas BOE 26 de noviembre de 2002). La Orden FOM/475/2002 actualiza artículos de hormigones y aceros (BOE del 6 de marzo de 2002). Modificacions i derogacions: veure anàlisi jurídic al format HTML del BOE.

Genèric Instal·lacions urbanes

- **Decret 120/1992** del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya: Característiques que han de complir les proteccions a instal·lar entre les xarxes dels diferents subministraments públics que discorren pel subsòl.

(DOGC núm. 1606 de 12/06/1992)

Decret 196/1992 del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya pel que es modifica l'apartat a) del preàmbul i el punt 1.2 de l'article 1 del Decret 120/1992. (DOGC núm. 1649 de 25/09/1992).
- **Especificacions Tècniques** de les companyies subministradores dels diferents serveis.
- **Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52** "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos"
- **Normes UNE** de materials, sistemes o mètodes de col·locació i càlcul

Xarxes de proveïment d'aigua potable

- **Reial Decret 638/2016**, de 9 de desembre, pel qual es modifica el Reglament del Domini Públic Hidràulic aprovat pel Reial Decret 849/1986, d'11 d'abril, el Reglament de planificació hidrològica, aprovat pel Reial Decret 907/2007, de 6 de juliol, i altres reglaments en matèria de gestió de riscos d'inundació, cabals ecològics, reserves hidrològiques i abocaments d'aigües residuals.
- **Decret Legislatiu 3/2003**, de 4 de novembre de 2003, Text refós legislació en matèria d'aigües de Catalunya

(DOGC 21/11/2003)
- **Real Decreto 140/2003**, de 7 de febrer, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua i el consumo humano

(BOE 21/02/2003)
- **Real Decreto Legislativo 1/2001** de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de aguas.

(BOE 24/07/01)
- **Llei 6/1999**, de 12 de juliol, d'ordenació, gestió i tributació de l'aigua.

(DOGC 22/07/99)
- **Ordre 28/07/1974**, s'aprova el "Pliego de prescripciones técnicas generales para tuberías de abastecimiento de agua

(BOE 2/10/1974 i 3/10/1974 respectivament)
- **Norma Tecnològica NTE-IFA/1976**, "Instalaciones de fontanería: Abastecimiento"
- **Norma Tecnològica NTE-IFR/1974**, "Instalaciones de fontanería: Riego"
- **Reglament general del servei metropolità d'abastament domiciliari d'aigua a l'àmbit metropolità** Consell metropolità de 13/03/2003 i rectificacions posteriors

Hidrants d'incendi

- **Real Decret 1942/1993** pel que s'aprova el "Reglamento de Instalaciones de Protección contra incendios"

(BOE 14/12/1993)

Xarxes de sanejament

- **Decret 130/2003**, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament dels serveis públics de sanejament

(DOGC 29/05/2003)

- **Real Decreto-Ley 11/1995**, de 28 de desembre, pel qual s'estableixen les normes aplicables al tractament de les aigües residuals urbanes.

(BOE 20/12/1995)
- **Ordre 15/09/1986**. "Tuberías. Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Tuberías de Saneamiento de Poblaciones".

(BOE 23/09/1986)

Xarxes de distribució de gas canalitzat

- **Real Decreto 919/2006** "Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos y sus instrucciones complementarias":

(BOE 4/09/2006)

ITC-ICG 01 Instalaciones de distribución de combustibles gaseosos por canalización

ITC-ICG 03 Instalaciones de almacenamiento de gases licuados del petróleo (GLP) en depósitos fijos
- **Ordre 18/11/1974** s'aprova el "Reglamento de redes y acometidas de combustibles gaseosos. Ordre 26/10/1983 modifica la Ordre 18/11/74, per la que s'aprova el "Reglamento de redes y acometidas de combustibles gaseosos" derogat en tot allò que contradiguin o s'oposin al que es disposa al "Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos y sus instrucciones tècniques complementarias", aprovat pel RD 919/2006
- **Real Decret 2913/1973**, "Reglamento general del servicio público de gases combustibles"

(BOE 21/11/1973, modificació BOE 21/5/75; 20/2/84) derogat en tot allò que contradiguin o s'oposin al que es disposa al "Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos y sus instrucciones tècniques complementarias", aprovat pel RD 919/2006

Xarxes de distribució d'energia elèctrica

General

- **Llei 54/1997**, de 27 de noviembre, del Sector eléctrico

(BOE 28/11/1997)
- **Real Decreto 1955/2000**, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución comercialización de instalaciones de energia eléctrica. (BOE 27/12/2000) correcció d'errades (BOE 13/03/2001)

Alta Tensió

- **Real Decreto 223/2008** "Condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias, ITC-LAT 01 a 09"

(BOE: 19/3/2008) modificat pel Real Decreto 560/2010 (BOE 22/5/2010)
- **Resolució ECF/4548/2006**, de 29 de desembre. Normes tècniques particulars de Fecsa-Endesa relatives a les instal·lacions de xarxa i a les instal·lacions d'enllaç. (DOGC núm. 4827 de 22/2/2007).

NTP - LAMT Línies aèries de mitjana tensió

NTP - LSMT Línies subterrànies de mitjana tensió

Baixa Tensió

- **Real Decreto 842/2002** por el que se aprueba el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

(BOE núm. 224 18/09/2002)

En particular:

ITC BT-06 Redes aéreas para distribución en baja tensión

ITC BT-07 Redes subterráneas para distribución en baja tensión

ITC BT-08 Sistemas de conexión del neutro y de las masas en redes de distribución

ITC-BT-09 Instalaciones de alumbrado exterior

ITC BT-10 Previsión de cargas para suministros en baja tensión

ITC BT-11 Redes de distribución de energía eléctrica. Acometidas
- **Resolució ECF/4548/2006**, de 29 de desembre. Normes tècniques particulars de Fecsa-Endesa relatives a les instal·lacions de xarxa i a les instal·lacions d'enllaç

(DOGC núm. 4827 de 22/2/2007)

NTP - LABT Línies aèries de baixa tensió

NTP - LSBT Línies subterrànies de baixa tensió

Centres de Transformació

- **Real Decret 3275/1982**, "Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en centrales eléctricas y centros de transformación"

(BOE 1/12/1982, (Correcció d'errors BOE 18/01/83)

- **Ordre de 6/07/1984**, s'aprova les "Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-MIE-RAT, del Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en centrales eléctricas y centros de transformación"

(BOE 01/08/1984)

- **Resolució 19/06/1984**: "Ventilación y acceso de ciertos centros de transformación".

(BOE 26/06/1984)

- **Resolució ECF/4548/2006**, de 29 de desembre. Normes tècniques particulars de Fecsa-Endesa relatives a les instal·lacions de xarxa i a les instal·lacions d'enllaç (DOGC 22/2/2007)

NTP – CT Centres de transformació en edificis

NTP – CTR Centres de transformació l'entorn rural

Enllumenat públic

- **Real Decreto 1890/2008** Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

(BOE 19/11/2008)

- **Llei 6/2001**, d'ordenació ambiental de l'enllumenat per a la protecció del medi ambient.

(DOGC 12/06/2001)

- **Real Decreto 842/2002** por el que se aprueba el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, ITC-BT-09 Instalaciones de alumbrado exterior.

(BOE 18/09/2002)

- **Norma Tecnològica NTE-IEE/1978**. "Instalaciones de electricidad: Alumbrado exterior".

Xarxes de telecomunicacions

- Especificacions tècniques de les Companyies

6. LIMITACIONS SECTORIALS FERROVIÀRIES

Es recullen les limitacions a la propietat de la Zona de Domini Públic ferroviari, la zona de protecció i la Línia Límit d'Edificació, d'acord amb la legislació sectorial ferroviària vigent (LSF). Per a això s'ha de tenir en compte les limitacions a la PROPIETAT del Capítol III de la Llei del sector ferroviari.

El projecte té en compte les limitacions sectorials ferroviàries, que a continuació es redacten tan com posa en la Ley 38/2015 del sector ferroviari:

Artículo 13 LSF - Zona de Dominio Público.-

1.Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2.Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.

3.La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros, medidos perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

4.En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

Artículo 14 LSF - Zona de Protección.-

1.La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

Artículo 15 LSF – Límite de Edificación.-

1.A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

En los túneles y en la líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

2.La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

Art. 16 Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección.-

1.Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

Los solicitantes de una autorización para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de dominio público del ferrocarril, estarán obligados a prestar al administrador de la infraestructura ferroviaria las garantías que éste exija en relación con la correcta ejecución de las actividades autorizadas, de conformidad con lo que, en su caso, se determine reglamentariamente.

Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas.

No obstante lo anterior, sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea. Si no se atendiere el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria el administrador de infraestructuras ferroviarias de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo, o en razones de seguridad del tráfico ferroviario, o en el hecho de que la obra, instalación o actividad afecte a la seguridad del tráfico ferroviario, afecte directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación, cause perjuicios a la integridad de cualquier elemento de la infraestructura, dificulte el normal mantenimiento o impida la adecuada explotación de la infraestructura.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el

incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

5. Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el planeamiento urbanístico podrá calificar con distintos usos, superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, con la finalidad de constituir un complejo inmobiliario, tal y como permite la legislación estatal de suelo.

Limitacions sobre Soroll, dins de la llei del Sector Ferroviari.

El planejament hauria de considerar la situació acústica actual, pel que fa a ordenació d'usos, així com la previsió de les mesures correctores necessàries per garantir els nivells objectius de qualitat acústica que siguin d'aplicació.

S'hi ha d'incloure en les Normes urbanístiques que en les sol·licituds de llicència d'obres d'edificació destinades a ús residencial i oficines en els Sectors de Planejament que inclouen el Sistema General Ferroviari o són contigus a aquest, hauran d'aportar en la seva documentació un Estudi de Sorolls i Vibracions redactat per tècnic competent, que defineixin les mesures de protecció necessàries, en relació amb la infraestructura ferroviària, per assegurar els nivells d'immissió de sorolls i de transmissió de vibracions, originats per la circulació dels trens, que es mantinguin dins dels nivells legalment establerts, així com definir les mesures a adoptar per assegurar que l'índex de percepció de sorolls i vibracions en l'àmbit interior de les edificacions no supera els límits permesos per les legislacions vigents. (REAL DECRETO 1367/2007, de 19 de octubre sobre el ruido y zonificación acústica). Tot això amb independència del règim d'autoritzacions que assenyala la legislació sectorial..

Respecte aquest últim aspecte, la Llei38/2015, de 30 de setembre, del Sector Ferroviari, en el seu Capítol III, Article 16, Apartat 1, estableix que: "Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas."

7. COMPLIMENT DEL DECRET 1098/2001

El projecte present es refereix a una obra completa, susceptible de ser lliurada a l'ús públic donant-se amb això compliment als articles 125 i 127 del Decret 1098/2001 de 12 d'octubre pel qual s'aprova el Reglament General de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

8. CONCLUSIÓ

El present projecte té l'abast i contingut que compleix amb les condicions establertes per la normativa tècnica i legal vigent, es proposa per la seva aprovació i efectes oportuns.

Montblanc, Maig de 2025

EL ENGINYER AUTOR DEL PROJECTE

PER IDP Enginyeria Medi Ambient i Arquitectura

Sig: Carlos Pascual Galán

E.C.C.P.

ANNEX 01: ANTECEDENTS

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	3
2. DOCUMENTACIÓ	4
APÈNDIX 1: INFORMES DEL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT	5
APÈNDIX 2: INFORMES DEL DIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME	6
APÈNDIX 3: INFORMES D'ADIF	6
APÈNDIX 4: INFORMES DE L'AJUNTAMENT DE MONTBLANC	8
APÈNDIX 5: INFORMES DEL DEPARTAMENT DE CULTURA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	9
APÈNDIX 6: INFORMES DE L'AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA	10
APÈNDIX 7: INFORMES DE L'ATM CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT	11
APÈNDIX 8: INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT TERRESTRE	12
APÈNDIX 9: INFORMES DE LA DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES MINISTERIO DE FOMENTO, SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE	13
APÈNDIX 10: INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE COMERÇ	14
APÈNDIX 11: INFORMES DE LA DEMARCACIÓ DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA	15
APÈNDIX 12: INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I SALVAMENTS	16
APÈNDIX 13: INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE PROTECCIÓ CIVIL	17

1. INTRODUCCIÓ

El present projecte està promogut per CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals de transport de mercaderies i la logística.

CIMALSA és la propietària majoritària dels terrenys del Sector SUD 23-24 de Montblanc, situat al terme municipal de Montblanc, a la comarca de la Conca de Barberà, i hi té prevista la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc".

D'altra banda, el futur polígon és coherent amb les previsions del planejament territorial, que aposten pel desenvolupament de la zona situada entre Montblanc i l'Espluga de Francolí amb l'objectiu de crear sòl per a activitat econòmica en contigüitat amb el sòl urbà ja existent, en una posició d'excel·lent accessibilitat i amb repercussió supramunicipal.

Com a antecedents per al present projecte es tenen:

El "PROJECTE BÀSIC D'URBANITZACIÓ SECTOR SUD 23-24 "LA ROMIGUERA" DE MONTBLANC".

El "PROJECTE CONSTRUCTIU D'URBANITZACIÓ DEL POLÍGON 1 DEL LOGIS INTERMODAL MONTBLANC".

Posterior a la presentació del projecte bàsic es van derivar una sèrie de documentació, amb prescripcions i resolucions sobre el projecte bàsic que van des de la tramitació de la aprovació inicial del projecte a una sèrie d'informes vinculants sobre el projecte bàsic, que van donar la elaboració d'un nou projecte "TEXT REFÓS DEL PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR 23-24 "LA ROMIGUERA" DE MONTBLANC". Aquest projecte inclou les prescripcions dels informes dels diferents organismes i les prescripcions de l'acord d'aprovació definitiva de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona de 21 de maig de 2015, a més recull la prescripció d'ofici segons l'acord de la CUT del 4 de desembre de 2015.

El "PROJECTE CONSTRUCTIU D'URBANITZACIÓ DEL LOGIS MONTBLANC". Projecte realitzat per IDP i lliurat i aprovat definitivament el 12/12/2022

Després de l'aprovació del projecte anteriorment indicat, es promou una modificació del Pla Parcial que és la que dona lloc a aquest projecte modificat.

Aquesta documentació s'ha classificada per organismes i entitats públiques, i són els següents:

- Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya (Apèndix 1):
 - Registre del Pla parcial a l'Oficina Territorial d'Acció Ambiental de Tarragona : número d'expedient OTAATA20150005 (2105/02/23).
 - Registre a l'Oficina de Urbanisme de Tarragona del Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera" del terme municipal de Montblanc, número de registre 9793. (2015/06/05).
 - Informe del Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera" del terme municipal de Montblanc, número de registre 9942 (2015/12/14).
- Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme de la Generalitat de Catalunya (Apèndix 2):
 - Resposta de la Direcció a la consulta sobre Impacte Ambiental del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, número de registre 881 (2014/04/01)
- ADIF (Apèndix 3):

- Resposta a l'Aprovació inicial de 03/03/2014 del "Pla Parcial del Sector nº 23-24, La Romiguera", referència JUL/ 07W 00361b-14 (2014/04/15).
- Informe complementario y estudios rectificativos sobre los suelos de ADIF que intervienen en el ámbito del "Pla Parcial del Sector número 23-24 "(La Romiguera), referència JUL/ 07W 010179-14 (2014/12/11)
- Ajuntament de Montblanc (Apèndix 4):
 - Aprovació inicial Pla Parcial Sector 23 i 24 (2014/03/03).
 - Aprovació definitiva projecte constructiu d'urbanització del Logis Intermodal de Montblanc
- Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya (Apèndix 5):
 - Informe Arquitectònic i Arqueològic sobre el Pla Parcial Urbanístic Sector industrial SUD 23-24 "LA ROMIGUERA", número de expedient P-010-2014 (2014/06/23).
- Agència Catalana de l'Aigua (Apèndix 6):
 - Informe Urbanístic sobre el PLA PARCIAL DEL SECTOR 23-24 "LA ROMIGUERA" DE MONTBLANC (2015/056118/T), número d'expedient UDPH2015001320 (2015/05/12).
 - Aportació del Promotor al cost de sanejament del nou creixement urbanístic.
- ATM Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat (Apèndix 7):
 - Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc, referència 43086D-2014/13 (2015/02/11).
 - Registre de l'Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc, número de registre 798 (2015/03/05).
- Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre (Apèndix 8):
 - Informe de la Subdirecció General de Planificació i Projectes Viaris relatiu al Pla parcial Urbanístic sector 23-24 "La Romiguera", informe número IP-2015-044 (2015/03/23).
- Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte (Apèndix 9):
 - Certificat sortida sobre el Plan Parcial del Sector números 23-24 de l'Ajuntament de Montblanc, número de registre 1137 (2015/03/31).
 - Certificat d'entrada sobre el INFORME SOBRE LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL "PLAN PARCIAL DEL SECTOR 23-24" EN MONTBLANC (TARRAGONA), número de registre 1376 (2015/04/21).
 - Entrada del Nuevo informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), número de registre 1726 (2015/05/06).
 - Copia del nuevo Informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), número de referència 43400 MONTBLANC (TARRAGONA) (2015/05/18).
- Direcció General de Comerç (Apèndix 10):
 - Informe favorable sobre el Pla Parcial Urbanístic (PPU) dels sectors 23-24 "La Romiguera" del municipi de Montblanc, número de expedient U-49/15(T/U-07) (2015/05/04).
- Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña (Apèndix 11):

- Informe de la Unidad de Carreteras en Tarragona sobre el Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 “La Romiguera” de Montblanc, número de referència T1-AY-09/037.3 (2014/11/17).
- Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments (Apèndix 12):
 - Informe sobre requeriments a la prevenció d'incendis de la Direcció General de Prevenció, número de referència 04/2015/000043 (2015/05/12).
- Direcció General de Protecció Civil (Apèndix 13):
 - Informe de protecció civil, número de registre 0114E/3424/2015 (2015/04/29).
 - Certificat de rebuda de l'Informe de protecció civil, número de registre 1584 (2015/05/11).

2. DOCUMENTACIÓ

A continuació s'adjunta, a mode d'apèndix, la següent documentació:

- Apèndix 1: Informes del Departament de Territori i Sostenibilitat.
- Apèndix 2: Informes del Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme.
- Apèndix 3: Informes d'ADIF.
- Apèndix 4: Informes de l'Ajuntament de Montblanc.
- Apèndix 5: Informes del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.
- Apèndix 6: Informes de l'Agència Catalana de l'Aigua.
- Apèndix 7: Informes de l'ATM Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat.
- Apèndix 8: Informes de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.
- Apèndix 9: Informes de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte.
- Apèndix 10: Informes de la Direcció General de Comerç.
- Apèndix 11: Informes de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.
- Apèndix 12: Informes de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments.
- Apèndix 13: Informes de la Direcció General de Protecció Civil.

APÈNDIX 1. INFORMES DEL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

Data: 29 de maig de 2015
RV:/
RN: 2015 / 056118 / T NHG/mb

CIMALSA
Carrer Còrsega 273, 6a
08008 Barcelona
Barcelonès

CIMALSA	05 JUNY 2015
REGISTRE	NÚM. 9793
ENTRADA	

Generalitat de Catalunya
Serveis Territorials de Territori i
Sostenibilitat a Tarragona - Casa
Gasset

Número: 03719/4371/2015
Data: 01/06/2015 12:17:07

Registre de sortida

Assumpte: Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera" del terme municipal de Montblanc.

En relació amb l'assumpte esmentat, i de conformitat amb l'article 58 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, us notifico l'acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona, adoptat en la sessió de 21 de maig de 2015, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta.

L'expedient de Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera", de Montblanc, ha estat promogut per CIMALSA i tramès per l'Ajuntament.

Objecte

L'objectiu general del document és desenvolupar un sector unitari -el SUD 23-24- que permeti la implantació d'una plataforma logística intermodal al terme municipal de Montblanc i potencii el millor aprofitament de la proximitat de la infraestructura ferroviària.

Àmbit d'actuació i descripció de la proposta

Descripció de l'àmbit

El sector objecte del present Pla parcial urbanístic se situa al nord oest del municipi de Montblanc limitant, al nord, amb la via del tren d'alta velocitat (TAV); a l'est, amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2; al sud amb la línia ferroviària convencional; i a l'oest, amb sòls agrícoles.

Comprèn una superfície de forma sensiblement rectangular i dimensions aproximades de 1.900 x 450 m, encaixada entre la línia de l'AVE i la del ferrocarril convencional. La topografia és descendent en sentit longitudinal d'oest a est, amb un desnivell d'uns 30 metres (cotes 370-340). El pendent mitjà és suau, amb un percentatge del 2%, si bé al sud trobem un seguit de petits turons que conformen un perfil irregular amb punts alts a les cotes 388, 382, 375 i 360. A partir d'aquesta línia de turons, el terreny cau en sentit transversal cap al Nord amb un pendent més pronunciat, però a la vegada més constant, deixant sobre la banda més pròxima a l'AVE un perfil més suau i uniforme interromput únicament pel turó més alt.

L'àmbit està creuat per diferents camins agrícoles, la majoria d'accés a les finques.

L'ús predominant del sòl a l'àmbit és l'activitat agrícola orientada, principalment, als conreus de blat o altres cereals. Existeixen, així mateix, petits retalls de vegetació natural, sobretot als turons i en els costers i vessants amb pendents més marcats.

Darrerament, s'han pogut identificar i localitzar dos jaciments arqueològics: el jaciment de la "Mitja Luna II", a l'extrem Est, i del "Camí de Calaf", al costat Sud però fora del sector, a més de confirmar la presència del jaciment romà de la vil·la de La Romiguera I a l'extrem Oest.

L'àmbit també conté petites construccions i casetes de caràcter agrícola -de pedra-, i tres implantacions de caràcter residencial, formades per varies edificacions (habitatges i coberts) amb serveis i equipaments annexes. Totes elles s'ubiquen al terç Est del sector i es troben ocupades.

El Pla parcial planteja la delimitació més precisa de l'àmbit en funció de les zones de domini de les infraestructures existents (N-240, AVE i Ferrocarril convencional) que ha de restar fora de l'àmbit. D'acord amb aquest ajust, la superfície definitiva del Sector SUD 23-24 és de 811.969,811 m², la qual cosa suposa una diferència aproximada de l'1,77% respecte a la superfície original.

Descripció succinta de la proposta

Redactor i data: GPO, representat per Roberto Ripoll Pérez, arquitecte. Desembre 2014.

El document descriu el següent:

1. CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals de transport de mercaderies i la logística, és propietària majoritària dels terrenys del Sector SUD 23 -24 de Montblanc i, en coherència amb les previsions del Pla territorial del Camp de Tarragona, hi té prevista la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc".

El document proposa el següent:

1. Els criteris particulars de l'ordenació del document de Pla parcial són:

· Concretar la proposta d'ordenació de conformitat amb l'ús previst, logístic-industrial, i definir els eixos principals que permetin una disposició racional del sector i el seu creixement per fases.

- Integrar dins la proposta d'ordenació els espais per a la implantació d'una terminal ferroviària.

- Adaptació topogràfica a la morfologia del terreny.

- Definir les tipologies edificatòries, amb una proposta de parcel·lació regular.

- Definir els accessos i serveis necessaris per al correcte funcionament del sector.

- Integrar els espais lliures.

- Donar resposta a les prescripcions de les diferents administracions recollides en la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, que va crear el sector SUD 23-24.

- Donar continuïtat a camins existents i passos amb continuïtat fora de l'àmbit.

2. L'accés principal es proposa situar a l'est del Sector, des de l'actual giratori d'enllaç amb la N-240a, la C-14 i l'AP-2: mitjançant una via col·lectora, paral·lela a la N-240 pel seu marge nord, entre la rotonda de l'enllaç mencionat fins al semienllaç amb la N-240a d'accés a Montblanc.

Un segon accés es preveu a l'extrem oest del Sector, aprofitant l'actual enllaç de la N-240 al pk 39,6 que dona accés al polígon del Plans de Jori.

3. A partir dels dos accessos proposats als extrems del sector, l'ordenació del Pla parcial planteja com a element principal de distribució un eix longitudinal que discorre en paral·lel al traçat de la Línia d'Alta Velocitat: un vial amb una secció de 22 metres d'amplada formada per una calçada de 4 carrils de 3,5 metres (2 en cada sentit) i voreres laterals amb arbrat de 3 i 5 metres d'amplada.

Per la banda nord es proposa disposar un carril bici que creui tot el polígon d'est a oest. Puntualment es preveuen plataformes per a la implantació de les torres de la línia d'alta tensió a desviar i reserva d'aparcament.

Es proposen dues rotondes als extrems a on es connectaria amb el vial d'accés des de la N-240 i la zona industrial de ponent, i dues rotondes intermèdies per facilitar els girs a l'esquerra.

4. La xarxa secundària de distribució interior es proposa amb vials ortogonals seguint el pendent Sud-Nord de la plataforma, que connectarien amb un vial longitudinal interior que tancaria l'anella de circulació per tal de donar accés a les diferents parcel·les del complex logístic. Serien vials d'un únic sentit de circulació i amb una secció de 15 metres, amb calçada de 9,5 metres.

Com a reserva d'aparcament es proposa una línia al llarg de tota la vialitat interior secundària i una plataforma lateral al vial principal prop de l'accés est del complex.

5. El sistema d'espais verds es proposa concentrar al turó existent a ponent. També es contempla una petita zona d'espai verd a l'extrem oest de l'àmbit per preservar les restes arqueològiques localitzades en aquella zona.

El document de Pla parcial no computa als efectes d'estàndard de zona verda aquells terrenys que tenen una mitjana superior al 20% en un tram superior als 20 metres.

La superfície total de verd públic proposada és de 145.360,03 m², dels quals 19.512,00 m² tenen un pendent superior al 20%. La resta, 125.848,03 m², representen un percentatge del 15,50%.

6. La zona destinada a sistema ferroviari es proposa ubicar a l'oest del sector, en paral·lel a la línia de ferrocarril convencional.

7. Pel que fa a la reserva d'equipaments, el document proposa localitzar la reserva de superfície per al sistema d'equipaments a prop de l'extrem oest del sector i al voltant de la terminal ferroviària.

8. Es proposen com a sòls destinats a serveis tècnics les estacions transformadores d'energia elèctrica, les torres d'alta tensió segons el nou traçat de la línia, el dipòsit d'aigua amb els equips de bombeig i el pou de recollida d'aigües residuals.

9. Les zones d'aprofitament privat corresponen a les àrees qualificades de zona de desenvolupament industrial d'intensitat 5 (I5) per la Modificació del PGOU, denominada Logístic-industrial (LI) en aquest Pla parcial, que a la vegada es proposa dividir en les següents subzones:

- Subzona Logístic-Industrial aïllada (LI-A).

Es preveuen dos tipus de parcel·la: la gran que correspon amb dimensions de demanda de sòl superior als 10.000 m² i la mitjana que es preveu que sigui d'entre 6.000 i 10.000 m² de superfície.

- Logístic-Industrial específica (LI-E)

Comprèn una zona singular per les seves condicions d'ubicació i afectació de les infraestructures pròximes, pel que es proposa es destini a aparcament o camp a emmagatzematge de vehicles o altres materials.

- Terciari (T)

Oficines, restauració, compra-venda de productes i serveis que per la seva dimensió i ubicació pròxima a l'accés principal poden oferir un servei complementari i de suport.

10. Divisió poligonal: es delimiten 3 polígons d'actuació urbanística, les etapes d'urbanització dels quals es preveuran en els projectes d'urbanització que desenvolupi cada polígon d'actuació.

Es preveuen els següents terminis per cada polígon:

- Polígon 1: 5 anys, a iniciar màxim 2 anys després de l'aprovació del projecte de reparcel·lació (previsió inici any 2018).
- Polígon 2: 5 anys després de la finalització del Polígon 1 (previsió inici any 2023).
- Polígon 3: 5 anys després de la finalització del Polígon 2 (previsió inici any 2028).

11. Sistema d'actuació: es preveu el de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

12. Quadre de superfícies del Pla parcial:

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
	SUBZONES		
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
	TOTAL SECTOR SUD 23-24	811.969,81	100

13. Quadre de superfícies d'illes d'aprofitament privat:

Parcel·la no.	Superfície m2 sòl	Edificabilitat m2 st/m2 sòl	Ocupació màxima
Logística industrial aïllada filera		0,85	70%
LI-A 02	19.524,02	16.595,42	
LI-A 03	30.801,50	26.181,28	
LI-A 04	37.671,54	32.020,81	
LI-A 05	48.944,20	41.602,57	
LI-A 06	75.355,97	64.052,56	
LI-A 07	60.469,43	51.399,02	
LI-A 08	35.376,68	30.070,18	
LI-A 09	45.285,31	38.492,52	
LI-A 10	20.047,74	17.040,58	
TOTAL LI-A	373.476,39	317.454,94	
Logística-industrial específica		0,15	
LI-E 01	16.809,89	2.521,48	

TOTAL LI-E	16.809,89	2.521,48	
Terciari		0,6(T-01) 1,2(T-02)	60%
LI-T 01	8.944,12	6.260,88	
LI-T 02	18.251,81	21.902,17	
TOTAL T	27.195,93	28.163,06	

14. El pressupost d'execució material estimat per al desenvolupament del sector és de 24.480.000,00 €.

Aquest pressupost, però, no inclou el cost d'explanació de les parcel·les, que el document determina que seran a càrrec de cada propietari en fase d'edificació.

Planejament vigent

Planejament territorial

El 12 de gener de 2010, el Govern de Catalunya va aprovar definitivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, publicat al DOGC núm. 5559, de 3 de febrer de 2010.

Entre les previsions d'aquest Pla s'inclou el desenvolupament logístic al sector de La Romiguera de Montblanc d'un centre intermodal que disposaria d'una terminal ferroviària.

Planejament urbanístic

Pla general d'ordenació urbanística de Montblanc.

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de 10 de desembre de 1997 i publicat l'acord al DOGC de 27 de març de 1988.

Antecedents

El 22 de juny de 2005, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va aprovar el Text refós de les normes urbanístiques de planejament general vigents al terme municipal de Montblanc, publicat al DOGC núm. 4468, de 13 de setembre de 2005.

El mencionat text refon les modificacions puntuals del PGOU efectuades des de l'aprovació definitiva del PGOU, el 10 de desembre de 1997, fins el febrer de l'any 2005.

Posteriorment, el 7 de setembre de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va aprovar definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, Sector 23, Plans d'en Jori, Parc Logístic 1, publicat al DOGC núm. 4788, de 28 de desembre de 2006.

Aquesta modificació té per objecte l'ampliació del sòl urbanitzable a l'entorn d'una àrea industrial en el municipi de Montblanc.

Posteriorment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, el 4 de febrer de 2010, va aprovar definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, Sector SUD 24 La Romiguera, publicat al DOGC núm. 6034, de 29 de desembre de 2011.

Aquesta modificació té per objecte la delimitació d'un nou sector de sòl urbanitzable delimitat (Sector 24 - La Romiguera), destinat a usos industrials i logístics.

Finalment, el 10 de maig de 2012, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va aprovar definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, Sectors SUD 23 i SUD 24 de La Romiguera, publicat al DOGC núm. 6310, de 7 de febrer de 2013. Aquesta modificació té per objecte principal la delimitació d'un sector unitari per a la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc", en els terrenys dels antics Sectors SUD 23 i SUD 24, i fer possible en el futur l'accés ferroviari al sector.

També va modificar els articles 96 bis i 97 de la Normativa del PGOU a fi d'incorporar els ajustos en l'ordenació per a la zona de desenvolupament industrial d'intensitat 5 (I5), incloure el nou sector unitari SUD 23- 24 i delimitar l'àmbit del Pla creant un sector de desenvolupament urbanístic amb una superfície total de 826.652,31 m2, classificant terrenys com a sòl no urbanitzables afectes a infraestructura ferroviària amb una superfície total de 78.644,36 m2.

Tramitació municipal

Pel que fa a la tramitació, l'expedient va ser aprovat inicialment en sessió de 3 de març de 2014. Un cop sotmès a informació pública, pel període d'un mes, mitjançant edictes de convocatòria d'aquesta, publicats al BOP núm. 64, de data 18 de març de 2014 i a un diari de gran difusió, d'acord amb l'article 23 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol i, també, a la pàgina web de l'Ajuntament, d'acord amb l'article 8.5 del Text refós de la Llei d'urbanisme, sense que s'hagi presentat cap escrit d'al·legacions, en sessió de Ple municipal de 28 de maig de 2014 el document es va aprovar provisionalment. Posteriorment, es sol·licita l'aprovació definitiva del document per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme.

A l'expedient administratiu hi consta l'informe dels organismes sectorials següents:

1. Departament de Cultura. Informe sobre l'adequació del planejament urbanístic a la legislació de protecció del patrimoni arquitectònic. Informe favorable, de 17 de març de 2014.

2. ADIF. Informe favorable, de 15 d'abril de 2014, condicionat a l'evolució de la participació i desafecció dels sòls demanials; i al·lega que la superfície de sòl propietat d'ADIF és incorrecta. Informe complementari de l'11 de desembre de 2014 manifestant error de medició en l'informe anterior.

3. Departament de Cultura. Informe planejament urbanístic. Informe favorable, d'11 de juny de 2014, amb condicions.

4. Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Informe favorable, de 17 de novembre de 2014, amb condicions.

5. Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona. Informa favorablement, l'11 de febrer de 2015, amb la condició que es resolguin les mancances detectades.

6. Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona del Departament de Territori i Sostenibilitat. Informe favorable, de 20 de febrer de 2015.

7. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre del Departament de Territori i Sostenibilitat. Informe favorable, de 23 de març de 2015

8. Direcció General de Protecció Civil. Informe favorable, de 29 d'abril de 2015.

9. Direcció General de Comerç. Departament d'Empresa i Ocupació. Informe favorable condicionat, de 4 de maig de 2015.

10. Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments. Informe favorable, de 12 de maig de 2015.

11. Agència Catalana de l'Aigua. Informe favorable condicionat, de 12 de maig de 2015.

En data 31 de març de 2015, l'Ajuntament de Montblanc ha sol·licitat informe a la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment. En data 14 d'abril de 2015, aquest organisme emet informe sol·licitant la tramesa de la documentació en llengua castellana i un seguit de consideracions de caràcter sectorial, cap d'elles de caràcter substancial. En data 21 d'abril de 2015, l'Ajuntament de Montblanc tramet al Ministeri de Foment la normativa traduïda al castellà i el 27 d'abril de 2015, el Subdirector General de Planificació Ferroviària contesta que no emet informe mentre no s'aportin tots els documents indicats en l'informe de 14 d'abril de 2015.

Normativa urbanística

El document incorpora la normatiya urbanística, d'acord amb el que estableix l'article 17.6 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol.

Valoració de l'expedient

1. Valoració territorial

El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, (en endavant PTPCT), classifica els terrenys objecte d'aquest Pla parcial com a *Sòl de Protecció Preventiva*, determina la necessitat d'ubicació d'una nova actuació d'*Estació* ferroviària i determina per a l'àrea industrial / logística existent l'estratègia de desenvolupament d'*Extensió*.

Pel que fa al sistema d'espais oberts i les seves categories de sòl, es considera que la proposta s'ajusta a les determinacions del PTPCT. Pel que fa al sistema d'assentaments, la proposta no afecta les determinacions del PTPCT. Quant al sistema d'infraestructures de mobilitat i transport, la proposta no n'afecta l'esquema.

2. Informes organismes

2.1 Pel que fa als informes que ja consten en l'expedient, una vegada analitzats, s'ha detectat que manca incorporar els següents aspectes/condicions/prescripcions dels mateixos en el document:

2.1.1 Informes d'ADIF de 15 d'abril i 11 de desembre de 2014: manca modificar l'apartat 2.6 Estructura de la propietat i l'Annex III de la memòria del Pla parcial, per tal d'incorporar les seves determinacions.

2.1.2 Informe del Departament de Cultura, d'11 de juny de 2014, manca incorporar totes les seves condicions, que són les següents:

· Prèviament a la redacció dels projectes que desenvolupin l'àmbit on es troba el jaciment de la Mitja Lluna cal que es dugui a terme la corresponent excavació arqueològica en extensió. La concreció d'aquests projectes (part d'un vial i construccions de l'illa LI-A-2) resten condicionats al resultat de la intervenció arqueològica.

Cal que es dugui a terme el seguiment arqueològic dels moviments de terres que afectin el subsòl de la resta de l'àmbit, principalment de la zona del jaciment Romiguera II (tram de vial, zona de protecció de sistemes i zona verda davant del pas superior a l'AVE) i zones properes als jaciments Romiguera I (tram del vial que limita la zona verda on es troba el jaciment i zona propera de l'illa destinada a equipaments), Camí de Calaf (illa LI-A-07) i Mitja Lluna (zona de protecció de sistemes al voltant del jaciment i illa qualificada com a Logístic Industrial Terciari de l'altre costat del vial que afecta el jaciment).

Cal afegir a l'article 25. Sistema d'espais lliures (clau ZV) de la normativa urbanística del Pla parcial, el paràgraf següent:

" No es poden implantar construccions en aquelles zones verdes en les que hi ha restes arqueològiques. No obstant això, es podria acceptar la construcció d'estructures vinculades a la difusió i protecció del jaciment arqueològic sempre i quan s'hagués dut a terme, prèviament, la corresponent excavació arqueològica en extensió i l'informe favorable del Departament de Cultura."

2.1.3 Informe de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de 17 de novembre de 2014, manca incorporar totes les seves condicions/prescripcions, que són les següents:

· Cal incorporar en la normativa urbanística del Pla parcial el següent:

" En el articulado del Plan Parcial (...), se incluirá un artículo referente a las infraestructuras de titularidad del Estado (indicadas en el punto 1), en el que se hará referencia a la normativa que se ha de cumplir en la zona de influencia de dichas infraestructuras (indicadas en el punto 2), también se hará referencia explícita, respecto a la accesibilidad a las infraestructuras de titularidad del Estado lo siguiente:

- Las mejoras, modificaciones, conexiones o ampliaciones que pudiera ser necesario realizar en los enlaces, semi-enlaces y accesos existentes de la carretera N-240, competencia de este Ministerio, para dotar de una movilidad adecuada los futuros ocupantes o usuarios del sector Industrial SUD 23-34 a desarrollar, cumplirán la normativa vigente de este Ministerio y correrán a cargo del promotor de la actuación o en su defecto el Ayuntamiento de Montblanc"

· Incorporar en el document de Pla parcial (memòria, plànols i normativa) el següent:

" Las limitaciones de las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación, deberán grafarse en todos los planos del planeamiento.

· Debe quedar fuera del ámbito del SUD 23-24 los terrenos ocupados por la N-240, la zona de dominio público de la misma, así como los terrenos expropiados que no hayan sido objeto de demutación demanial.

*· No se autorizarán "accesos directos" a autovías, a carreteras convencionales competencia de este Ministerio de Fomento (N-240), ni a los ramales de acceso a la misma.
(...)*

Para la modificación de los accesos existentes, así como para la ejecución de los nuevos accesos propuestos (modificaciones del enlace tipo glorieta y semi-enlace existentes), se han de redactar los correspondientes proyectos constructivos, teniendo en cuenta el correspondiente estudio de tráfico, y presentarles en este Organismo para su aprobación explícita."

2.1.4 Informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona d'11 de febrer de 2015, cal resoldre les mancances detectades en l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, mitjançant la realització de les accions assenyalades en el mateix informe. Entre les que destaca que el sector ha de contribuir al finançament del transport públic del sector d'acord amb el contingut de l'annex 4 del DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

- 2.1.5 Informe de l'Agència Catalana de l'Aigua de 12 de maig de 2015, caldrà incorporar les condicions respecte l'Abastament del sector:

"Pel que fa a l'abastament s'haurà d'aportar un certificat de suficiència, emès per l'administració pública responsable del servei, o bé l'empresa concessionària d'aquest, conforme a l'actual infraestructura i disponibilitat d'aigua que compon el sistema d'abastament de Montblanc la pot afrontar. Aquest certificat haurà d'anar recolzat per un balanç hídric, a nivell municipal, de consums actuals i esperats, i de fonts de recursos actuals i previstes, que també caldrà aportar".

"Quant al sanejament el sector haurà d'incloure una reserva de sòl i pressupost suficients per la instal·lació d'un sistema de depuració propi tal i com s'ha justificat pròpiament en el informe de l'ACA.

Així mateix caldrà resoldre el flux hidràulic previst per les basses de laminació d'els aigües pluvials."

- 2.1.6 Informe de la Direcció General de Comerç de 4 de maig de 2015, caldrà incloure en el text normatiu del Pla la condició següent:

"pel que fa a la dotació de places d'aparcament relacionades amb els grans establiments comercials singulars, cal que s'adeqüi a la normativa vigent, l'article 12 del decret 378/2006, pel qual es desplega la llei 18/2005, d'equipaments comercials, i que continua vigent d'acord amb la disposició transitòria Tercera del Decret Llei 1/2009, article que determina que la dotació de places pels grans establiments comercials ha de ser "en tràmit de planejament urbanístic(...) com a mínim, de 2 places cada 100 m² edificats".

- 2.1.7 Finalment, caldrà incorporar les determinacions de caire urbanístic dels informes de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, de 14 d'abril de 2015 i 6 de maig de 2015. Cal assenyalar que el subdirector general de planificació ferroviària qui signa l'informe de 6 de maig, determina que no es pot emetre informe en tant no li sigui trames un document on estiguin incloses totes les prescripcions de l'informe de 14 d'abril. I cal assenyalar que el punt primer d'aquest informe diu:

"5.1 A corto i medio plazo no existe la previsión por parte del Ministerio de Fomento de realizar ninguna actuación en las líneas ferroviarias referidas. Tampoco existe ninguna estación de mercancías planificada en el término de Montblanc"

En qualsevol cas, correspon donar compliment a les prescripcions de caire urbanístic de l'informe i trametre als efectes de donar coneixement de la Direcció general de planificació ferroviària el document aprovat definitivament sobre el que recaigui l'executivitat.

3. Valoració urbanística

El document de Pla parcial del sector SUD 23-24 desenvolupa les determinacions de la modificació puntual aprovada definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona l'any 2012. Té com a objectiu desenvolupar el sector de major dimensió i projecció logística i industrial de la comarca i de les comarques limítrofs. Es situa en una cruïlla d'infraestructures bàsiques viàries i ferroviàries: viàries tals com l'AP-2 de Lleida a Barcelona, la N-240 de Tarragona a Lleida, la C-14 de Salou a Pons i la futura A-27 del Port de Tarragona als accessos de l'AP-2 i ferroviàries la convencional entre Picamoixons i Lleida i la d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid.

La implantació d'aquest sector i la construcció de les infraestructures associades serà un revulsiu social i econòmic a la contrada. No cal perdre de vista que aquest sector acumula una notable inversió pública a través de CIMALSA, que és un dels propietaris amb major percentatge de sòl. En qualsevol cas, les mancances i esmenes que es llisten a continuació tenen com objectiu bàsic la millora del document i per extensió l'afavoriment de la qualitat de la implantació i desenvolupament.

D'acord amb l'informe dels serveis tècnics, els paràmetres proposats pel Pla parcial del sector SUD 23-24 (exp. 2015/56118) donen compliment als paràmetres determinats per la modificació puntual dels sectors SUD 23 i SUD 24 (exp. 2012/47179).

Pel que fa a la reserva de sistema general ferroviari per a ubicar-hi una nova estació, el document la recull de manera adequada.

Una vegada analitzat el compliment dels aspectes de legalitat urbanística, és el moment de valorar l'ordenació proposada. En aquest sentit, el primer que crida l'atenció del document és la debilitat que presenta en quant a tipus de vials d'accés i sortida del sector proposats i l'amplada dels mateixos -vials externs a l'àmbit d'actuació-, en comparació amb l'amplada i potència de les vialitats proposades a l'interior de l'àmbit d'actuació.

En segon lloc, s'ha detectat que el document no incorpora un capítol de justificació de l'equilibri urbanístic entre els tres polígons proposats.

En tercer lloc, s'observa que el document proposa concentrar la zona verda i els equipaments a l'extrem oest del sector, de manera diametralment oposada de les àrees que es proposen qualificar amb la *clau T Logístic Industrial terciari* i amb la *clau LI-E Logístic industrial específic* -que es proposen situar a l'extrem est del sector-.

En aquest sentit, es recomana que part de la zona verda i dels equipaments s'ubiquin en el polígon 1 del sector, de manera que formin part i estiguin pròximes o en contacte amb l'àrea del sector SUD 23-24 on en un futur s'hi desenvoluparan/instal·laran les estacions de servei, les àrees de descans i el sector comercial i terciari.

A més, el document proposa una àrea d'equipaments irregular, fragmentada i afectada per les línies límit d'edificació i protecció, que no presenta un especial interès públic.

Pel que fa a la zona verda, sí que s'aprecia interès en conservar algun dels turons i àrees arbrades existents, però l'ordenació resultant presenta una zona verda concentrada en gairebé una única àrea de difícil ús públic, col·locada als darreres de les àrees industrials/logístiques/ferroviàries proposades. A més, la zona d'equipaments es preveu obtenir en el segon polígon (any 2023) i la zona verda al tercer polígon (any 2028).

En resum, ens trobem que el polígon 1 (el primer que es desenvoluparà l'any 2018) no aporta cap zona verda ni zona d'equipaments. I que les zones verdes i equipaments que s'aportarien en els polígons 2 i 3, a excepció del turó, no tenen un interès públic especial, sinó que presenten zonificacions residuals i que no interaccionarien amb les àrees de servei, restauració, comercial i terciàries que s'ubicarien a l'extrem sud del sector, per ser aquesta la primera àrea a desenvolupar del Pla parcial i la més pròxima a les principals vies d'accés.

Per últim, s'observen en les seccions de la documentació gràfica del document que les explanacions i desmunts que proposa el document són molt potents, en el sentit que s'observen previsions de buidades de terra de fins a 15 metres de profunditat. Fet que encarrirà en gran manera l'execució de la urbanització del Pla parcial.

A més, el pressupost d'execució material estimat per al desenvolupament del sector no inclou el cost d'explanació de les parcel·les, que el document determina que seran a càrrec de cada propietari en fase d'edificació. Fet que pot encarrir en gran manera el cost d'implantació d'empreses en les parcel·les resultants, atès que han d'assumir un cost inicial d'explanació i desmunt important.

Dit l'anterior, es considera que cal que el document incorpori els següents conceptes:

3.1 Tant en la memòria com en els plànols d'ordenació com a la normativa urbanística, cal que el document descrigui quines són les actuacions externes al sector de Pla parcial -delimitant àmbits i sòls afectats- i qui se'n farà càrrec de l'expropiació i de la urbanització.

3.2 Cal que el document aporti una justificació tècnica i econòmica de les explanacions proposades i aporti un estudi d'alternatives possibles que demostrï que l'opció proposada és l'òptima i que no és possible fer la implantació sense uns desmunts i explanació com els proposats.

Cas que aquest estudi d'alternatives conclogui que sí és possible fer-ho de manera més respectuosa amb l'indret, caldrà prendre com a alternativa viable la que signifiqui una major minimització de moviments de terres, i una major facilitat d'implantació industrial / logística dels futurs propietaris de les parcel·les resultants.

3.3 Cal traslladar part de la zona verda i els equipaments al polígon 1 del sector, coincidint amb els terrenys situats entre els vials d'accés i distribució principal del sector, i on existeix el jaciment arqueològic de la Mitja Lluna. Es convenient desplaçar dels accessos a l'autopista les parcel·les amb edificació i les camps d'emmagatzematge, per tal de millorar l'encaix paisatgístic del sector, i en particular ajustar-lo als continguts i criteris prevalents del llibre d'estil dels sectors d'activitat econòmica editat per l'Incasòl. L'any 2008. La superfície afectada s'ha de compensar sobre futures fases de transformació del sector. S'annexa plànol on s'assenyala la part que cal qualificar de sistema d'espais lliure i/o equipaments i els potencials sòls on compensar.

3.4 Els accessos al sector pel polígon 1, es resolen amb entrada creuada sobre la primera rotonda de distribució del sector. Aquesta circumstància, possiblement motivada pel complex joc de passos per sota i sobre de la N-240 i el ferrocarril entre Montblanc i Lleida, en fer-se efectiva la posada en funcionament del sector, fins i tot amb poc volum de transit, es susceptible de generar conflicte i disfunció. Cal suggerir un replanteig dels moviments tot mantenint la capacitat dels accessos, preferentment amb un disseny de menor despesa.

4. Normativa urbanística

Pel que fa a la normativa urbanística s'observa el següent:

4.1 Cal incorporar en la normativa urbanística tot concepte derivat de l'exposat anteriorment que modifiqui o tingui repercussió directa en algun/s article/s del text articulat normatiu del Pla parcial.

4.2 En l'article 17. *Determinacions comuns per a totes les subzones*, dins el sub-apartat 5. *Espais no edificables*, es considera que cal determinar un tant per cent mínim raonable dels espais lliures de la parcel·la per ser destinats a enjardinament, ja que el redactat actual, permetria assignar multitud de *funcions concretes* -encara que no reals- i no resultar cap superfície destinada a enjardinament, fet que aniria en contra de la integració paisatgística del sector.

4.3 En l'article 18. *Determinacions per a la subzona logístic-industrial aïllada (clau LI-A)*, dins el sub-apartat 8. *Alçada reguladora i número màxim de plantes*:

4.3.1 Si bé es descriu que per als edificis d'oficines vinculats a les activitats logístiques i industrials, el nombre màxim de plantes serà de PB+2, el text no defineix el nombre màxim de plantes per la resta d'edificis (els que no siguin d'oficines). Cal que es defineixi el nombre màxim de plantes admissible per tots els tipus d'edificis i usos a implantar possibles.

4.3.2 Pel que fa al següent text:

"En aquelles parcel·les que superin els 10.000 m2 de superfície i estiguin ubicades a les illes LI-A-04, LI-A05, LI-A06, LI-A-07, LI-A-08, LI-A-09 i LI-A10, s'admetrà una alçada reguladora de fins a 30 metres com a màxim, sempre i quan es justifiqui per necessitats tècniques de l'activitat a implantar i es presenti i tramiti un estudi de detall de volumetria i rasants de les seves edificacions previstes."

Cal que es completi de la manera següent (en cursiva els canvis):

"En aquelles parcel·les que superin els 10.000 m2 de superfície i estiguin ubicades a les illes LI-A-04, LI-A05, LI-A06, LI-A-07, LI-A-08, LI-A-09 i LI-A10, s'admetrà una alçada reguladora de fins a 30 metres com a màxim, sempre i quan es justifiqui per necessitats tècniques de l'activitat a implantar i es presenti i tramiti un estudi de detall de volumetria i rasants de les seves edificacions previstes *i es presenti i tramiti un estudi d'impacte i integració paisatgística que aporti mesures correctores directament proporcionals a l'impacte paisatgístic que causin les necessitats tècniques. Aquestes mesures correctores hauran de formar part del pressupost del projecte i s'hauran d'aportar les garanties corresponents per a la seva execució.*"

4.4 S'han detectat discordances pel que fa al coeficient d'edificabilitat neta de la clau T-01 entre l'apartat 5. *QUADRE DE DADES* i l'apartat 6. *NORMATIVA (article 20. Determinacions per a la subzona terciària clau T)*, ja que en un apartat es descriu com a 0,7 i en l'altre com a 0,6.

Cal corregir aquesta errada material i unificar el valor descrit -coeficient d'edificabilitat neta de la clau T-01- en qualsevol part de la memòria i en la normativa urbanística.

4.5 Continguts de la memòria ambiental que es considera necessari incloure a la normativa urbanística del Pla parcial :

4.5.1 Cal que la normativa urbanística reculli l'obligatorietat de dur a terme la permeabilització ecològica del Riu Anguera.

4.5.2 Cal que la normativa urbanística reculli l'obligatorietat de dur a terme les mesures de seguiment i supervisió previstes en el Pla de Vigilància Ambiental que forma part dels annexes del document.

4.5.3 Cal que la normativa urbanística determini que aquelles casetes de tros de pedra seca o de materials tradicionals de la zona, que presentin un valor paisatgístic, ambiental, social o arquitectònic siguin traslladades a les zones verdes per a la seva preservació; identificant quines són.

5. Estudi econòmic i financer

L'estudi econòmic i financer del Pla parcial es limita a una pàgina i mitja on tot just es defineixen cinc dades numèriques generals del pressupost i la suma de les mateixes, sense més especificacions que la descripció de la repercussió dels costos de la urbanització per m2 de sostre net i per m2 de sòl net.

Fet pel que es considera que aquest Estudi econòmic i financer, com a part integrant de gran importància que és d'un document de Pla parcial, és manifestament incomplet i no permet entendre ni analitzar el detall de les xifres de cadascuna de les partides que conformen el pressupost. Aquest document és on es palesa quantitativament la viabilitat econòmica de l'operació proposada.

El pressupost del projecte bàsic d'urbanització i serveis ha d'estar acompanyat d'un detall de partides, amb un mínim desglossament entenedor, que permeti comprendre de manera senzilla, per exemple, quina inversió hi ha prevista per a la urbanització de cada tipus de vial o de la zona verda, o qualsevol altre aspecte relacionat amb el mateix.

En el sentit expressat anteriorment, es considera que:

5.1 Cal aportar un estudi econòmic i financer complet (article 66 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme):

- Que descrigui de manera detallada (capítol per capítol, partida per partida...) el pressupost de les obres i els serveis.

- Que permeti l'avaluació econòmica i financera del document.

- Que contingui l'estudi i justificació de la seva viabilitat i un informe de sostenibilitat econòmica que ponderi l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació, i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

5.2 Cal incloure en el pressupost el cost de la permeabilització ecològica del Riu Anguera, que si bé forma part del document com a document annex, sembla que no s'ha incorporat en la xifra del pressupost global dels costos d'urbanització i serveis; en un capítol de partides propi, identificable com a individual dins el pressupost global.

5.3 Cal incloure en el pressupost les càrregues externes a l'àmbit d'actuació que el Pla parcial hagi d'assumir (expropiacions, execució de vialitats, accessos...), en un capítol de partides propi, identificable com a individual dins el pressupost global.

5.4 Cal incloure en el pressupost les mesures de protecció, seguiment i supervisió ambiental previstes en la modificació puntual del PGOU de Montblanc imposades per l'administració ambiental i les previstes en el Pla parcial del sector SUD 23-24 (*Annex IV - Informe ambiental*), en un capítol de partides propi, identificable com a individual dins el pressupost global.

5.5 Cal incloure en el pressupost les mesures d'integració paisatgístiques provinents de l'Estudi d'Impacte i Integració paisatgística, en un capítol de partides propi, identificable com a individual dins el pressupost global.

5.6 Cal incloure en el pressupost el cost del trasllat a la zona verda d'aquelles casetes de tros de pedra seca o de materials tradicionals de la zona, que presentin un valor paisatgístic, ambiental, social o arquitectònic que s'hagin de preservar, identificant quines són; en un capítol de partides propi, identificable com a individual dins el pressupost global.

5.7 Cal que el document incorpori un capítol de la memòria o de l'estudi econòmic i financer que contingui la justificació de l'equilibri urbanístic entre els tres polígons proposats.

6. Estudi d'Impacte i Integració Paisatgística

L'estudi paisatgístic i d'integració de l'edificació s'ha aportat com a document complementari a l'annex IV - Informe ambiental.

S'observa en l'apartat 5. *Estratègia, criteris i mesures d'integració* que el document no aporta cap criteri nou ni mesura d'integració paisatgística nova respecte el que ja es determina en la memòria del Pla parcial. A més, conclou i valora positivament en l'apartat 6. *Conclusions* el que es descriu en l'apartat 5, sense aportar uns amidaments i pressupost d'aquests criteris i mesures.

Pel que fa a la documentació gràfica tan sols s'han aportat dues imatges de simulació virtual de la implantació industrial/logística, que es valoren desfavorablement, ja que no permeten entendre si el sector de Pla parcial proposat (de 81 Ha de superfície), les seves edificacions i mesures d'integració proposades són efectives o no.

Es per allò exposat anteriorment que, respecte l'Estudi d'Impacte i Integració Paisatgística cal:

6.1 Que el document incorpori capítol d'amidaments i pressupost de les mesures d'integració paisatgística proposades.

6.2 Que el document porti en els plànols -documentació gràfica- imatges de simulació virtual de la implantació industrial/logística, que permetin entendre i comprendre si la proposta d'implantació de mesures d'integració paisatgística és efectiva i aconsegueix atenuar i reduir el previsible i important impacte paisatgístic que causarà sobre el medi natural actual la urbanització i posterior edificació del Pla parcial SUD 23-24.

Per a tal funció, cal utilitzar com a base les imatges més significatives de l'Annex I - Reportatge fotogràfic del document: 1. Vista extrem Sud, 2. Extrem sud lateral N240, 3. Interior cap a la N240, 4. Vista extrem est, 6. Lateral AVE, 7. Vista Nord, 10. Vista Sud, 11. Vista interior i 12. Vista N240 - Via colectora; a banda de la 25. Vista des de Montblanc ja aportada.

Fonaments de dret

Vist l'article 55 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, que estableix que el planejament urbanístic general es desenvolupa per mitjà del planejament urbanístic derivat, entre d'altres els Plans parcials regulats a l'article 65 de l'esmentat Text refós. I, així mateix, l'article 66 on s'estableix la documentació requerida pels Plans parcials urbanístics i l'article 85 del mateix text legal que en regula el procediment a seguir.

Vist el Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer i per la Llei 2/2014, del 27 de gener, i els Reglaments que el complementen;

Acord

Vista la proposta dels Serveis Tècnics, i d'acord amb els fonaments que s'hi exposen, aquesta Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona acorda:

-1 Aprovar definitivament el Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera", de Montblanc, promogut per CIMALSA i tramès per l'Ajuntament, i supeditar-ne la publicació al DOGC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, que es presentarà per duplicat, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient i degudament diligenciat, que incorpori les prescripcions següents:

1.1 Cal incorporar, d'acord amb allò exposat a la part valorativa, les determinacions dels informes d'ADIF de 15 d'abril i 11 de desembre de 2014; de l'Informe del Departament de Cultura, d'11 de juny de 2014; de l'informe de la Direcció General de Carreteres del Ministerio de Fomento, de 17 de novembre de 2014; de l'informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona d'11 de febrer de 2015; de l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua, de 12 de maig de 2015; de l'informe de la Direcció General de Comerç, de 4 de maig de 2015 i de l'informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, de 14 d'abril de 2015.

1.2 Cal que el document descrigui, gràfica i normativament, quines són les actuacions externes al sector de Pla parcial -delimitant àmbits i sòls afectats- i qui se'n farà càrrec de l'expropiació i de la urbanització.

1.3 Cal traslladar part de la zona verda i els equipaments al polígon 1 del sector, coincidint amb els terrenys situats entre els vials d'accés i distribució principal del sector, i on existeix el jaciment arqueològic de la Mitja Lluna. D'acord amb el plànol annex.

1.4 Cal que el document aporti una justificació tècnica i econòmica de les explicacions proposades i aporti un estudi d'alternatives possibles que demostrï que l'opció proposada és l'òptima i que no és possible fer la implantació sense uns desmunts i explicació com els proposats. Caldrà prendre com a alternativa viable la que signifiqui una major minimització de moviments de terres, i una major facilitat d'implantació industrial / logística dels futurs propietaris de les parcel·les resultants.

1.5 Es convenient replantejar els accessos al sector pel polígon 1 d'acord amb els continguts de la part expositiva, mantenint la capacitat i preferentment amb reducció de despesa.

1.6 Cal completar i/o esmenar i/o modificar la normativa urbanística, l'estudi econòmic i financer i l'estudi d'impacte paisatgístic del document, tal i com s'exposa en la part valorativa d'aquest acord.

-2 Indicar l'Ajuntament que el text refós inclourà el text de les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació en suport informàtic i en format editable de tractament de textos, en compliment de l'article 17.6 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol, i de l'ordre PTO/343/2005, de 27 de juliol, per la qual s'estableixen els requeriments tècnics de la presentació, en suport informàtic, de les normes urbanístiques de les figures de planejament urbanístic als òrgans de la Generalitat de Catalunya competents per a la seva aprovació definitiva.

-3 Comunicar-ho a l'Ajuntament, al promotor i als propietaris afectats.

Contra aquest acord, que es refereix a una disposició administrativa de caràcter general, es pot interposar recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en el termini de dos mesos a comptar des de l'endemà de la seva notificació o publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, de conformitat amb el que preveu l'article 107.3 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i els articles 10, 25 i 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa, sense perjudici que els particulars puguin interposar qualsevol altre recurs que considerin procedent, i de la possibilitat que tenen els ajuntaments i altres administracions públiques, de formular el requeriment previ que preveu l'article 44 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

En el cas de formular requeriment, aquest s'entendrà rebutjat si, dins el mes següent a la recepció, no és contestat. En aquest supòsit, el termini de dos mesos per a la interposició del recurs contenciós administratiu es comptarà des de l'endemà d'aquell en què es rep la comunicació de l'acord exprés o d'aquell en què s'entén rebutjat presumptament.

La secretària de la Comissió Territorial
d'Urbanisme del Camp de Tarragona


Natàlia Hidalgo Garcia

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Tarragona

ANNEX: PLÀNOL

[illegible]

DIFFERENCE		%
☐ 1	Salary general increase	55,544.50
☐ 2	Zone benefit	12,409
☐ 3	Zone VMSA 40	19,112.03
☐ 4	Equipments	49,876.83
☐ 5	Participated in Salaries	32,505.65
☐ 6	Salaries VMS	82,744.11
☐ 7	Medicine VMS	15,300
☐ 8	Services Technical Infrastructure	11,107.40
☐ 9		1,000
ZONES		
☐ 10	Expenses Industrial	3,734,726.26
☐ 11	Expenses Industrial Insurance	16,409.88
☐ 12	Expenses Industrial Insurance	27,766.50
☐ 13	Expenses Industrial Insurance	3,395

DIFFERENCE		%	Requirement
☐ 1	Salary general increase	55,554.52	5.05
☐ 2	Zone funds	12,402.09	1.24
☐ 3	Zone funds as compensation	10,512.03	0.95
☐ 4	Equipments	48,878.63	5.01
☐ 5	Investment in salaries	32,505.65	4.42
☐ 6	Salaries plan	82,744.51	18.30
☐ 7	Medical plan		
☐ 8	Salaries Technical professionals	11,187.48	1.05
ZONES			
☐ 1	Capital investment	3,734,721.26	48.38
☐ 2	Capital investment	16,409.88	2.07
☐ 3	Capital investment	27,795.55	3.55

Data: 4 de desembre de 2015
RV:/
RN: 2015 / 056118 / T NHG/mb

CIMALSA
Carrer Còrsega 273, 6a
08008 Barcelona
Barcelonès

CIMALSA	14 DIC. 2015
REGISTRE	NÚM. 9942
ENTRADA	

Generalitat de Catalunya
Serveis Territorials de Territori i
Sostenibilitat a Tarragona - Casa
Gasset

Número: 03719/9504/2015
Data: 04/12/2015 12:56:34

Registre de sortida

Assumpte: Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera" del terme municipal de Montblanc.

La Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona, en la sessió de 26 de novembre de 2015, ha adoptat, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, l'acord següent:

L'expedient de Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera", de Montblanc, ha estat promogut per CIMALSA i tramès per l'Ajuntament.

La Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona (CTUCT), en sessió de 21 de maig de 2015, va adoptar l'acord d'aprovar definitivament el Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera", de Montblanc, promogut per CIMALSA i tramès per l'Ajuntament, i supeditar-ne la publicació al DOGC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, que incorporés les prescripcions següents:

1.1 Cal incorporar, d'acord amb allò exposat a la part valorativa, les determinacions dels informes d'ADIF de 15 d'abril i 11 de desembre de 2014; de l'Informe del Departament de Cultura, d'11 de juny de 2014; de l'informe de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de 17 de novembre de 2014; de l'informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona d'11 de febrer de 2015; de l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua, de 12 de maig de 2015; de l'informe de la Direcció General de Comerç, de 4 de maig de 2015 i de l'informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, de 14 d'abril de 2015.

1.2 Cal que el document descrigui, gràfica i normativament, quines són les actuacions externes al sector de Pla parcial -delimitant àmbits i sòls afectats- i qui se'n farà càrrec de l'expropiació i de la urbanització.

1.3 Cal traslladar part de la zona verda i els equipaments al polígon 1 del sector, coincidint amb els terrenys situats entre els vials d'accés i distribució principal del sector, i on existeix el jaciment arqueològic de la Mitja Lluna. D'acord amb el plànol annex.

1.4 Cal que el document aporti una justificació tècnica i econòmica de les explicacions proposades i aporti un estudi d'alternatives possibles que demostrï que l'opció proposada és l'òptima i que no és possible fer la implantació sense uns desmunts i explicació com els proposats. Caldrà prendre com a alternativa viable la que signifiqui una major minimització de moviments de terres, i una major facilitat d'implantació industrial / logística dels futurs propietaris de les parcel·les resultants.

1.5 Es convenient replantejar els accessos al sector pel polígon 1 d'acord amb els continguts de la part expositiva, mantenint la capacitat i preferentment amb reducció de despesa.

1.6 Cal completar i/o esmenar i/o modificar la normativa urbanística, l'estudi econòmic i financer i l'estudi d'impacte paisatgístic del document, tal i com s'exposa en la part valorativa d'aquest acord.

El 7 d'octubre de 2015, l'Ajuntament de Montblanc tramet als Serveis Territorials d'Urbanisme de Tarragona el Text refós del Pla parcial número 23-24, verificat pel Ple de la corporació municipal en sessió de 30 de setembre de 2015.

Valoració Text Refós:

1. La prescripció 1.1 s'ha incorporat correctament.

2. La prescripció 1.2 s'ha incorporat correctament.

3. La prescripció 1.3 no s'ha incorporat amb la formalització determinada a l'acord, si bé es planteja una ordenació alternativa adequada i valorable.

L'acord incidia en dos qüestions bàsiques, la primera en que l'ordenació havia d'implementar un territori coixí entre els accessos a l'autopista i els accessos al sector, per tal que aquesta franja de sòl estès qualificada preferentment d'espai lliure i/o equipaments. Espais lliures i/o equipaments que havien de traslladar-se des d'altres punts del sector així qualificats. I la segona, consistia en la posada en valor de les restes arqueològiques situades en la franja esmentada. Al respecte es va annexar un plànol explicatiu.

El text refós ha donat compliment a la prescripció. Ha traslladat sòl qualificat d'espai lliure públic sobre les restes arqueològiques, ha definit una banda de protecció d'infraestructures entre els accessos a l'autopista i els terrenys del sector, adscrita al sistema d'espais oberts públics. Es motiva la no vinculació de la totalitat de la franja al sistema d'espais lliures a la viabilitat econòmica del sector, ja que no és possible permutar més superfície de sòl apte topogràficament per a usos logístics. Haver-ho qualificat com un escreix de sòl de cessió implica una reducció de sòl destinat a les activitats pròpies del sector. L'operació de transformació es porta a terme a través d'una empresa pública, i per tant la viabilitat econòmica i financera ha de ser condició bàsica.

L'opció plantejada de destinar els sòls restants de la franja a usos terciaris i d'equipament privat, com a usos diferenciats de la resta del sector, és coherent amb la voluntat de definir la franja com a espai de recepció de qualitat.

4. La prescripció 1.4 s'ha incorporat adequadament.

5. Pel que fa a la prescripció 1.5, i respecte l'accés sud, es considera que la proposta gràfica aportada no resol versemblantment la del document avaluat per la CTUCT el 21 de maig de 2015, ja que el replantejament de l'accés sud del text refós presenta un vial de 4,15% de pendent -anomenat Accés Est 2- de connexió amb la rotonda d'accés al sector sense garantia de funcionalitat, tal com es pot observar en els plànols O-05.1 i O-05.3.

En aquest sentit, considerem que cal fer una rectificació de la vialitat pel que fa a aquest punt: funcional, que mantingui la capacitat i amb reducció de despesa d'execució. Al respecte per tal de donar millor resposta tècnica a l'accessibilitat del sector, es proposa incorporar d'ofici el trasllat d'aquesta rotonda al nord, mantenint el radi i d'acord amb el plànol annex. Això permet resoldre versemblantment els entroncaments, reduir les rasants, si s'escau, donar accés directe al terciari, i possibilitar l'entroncament perpendicular de la vialitat del sector, en resum aporta major funcionalitat.

Es proposa incorporar-ho d'ofici.

6. La prescripció 1.6 s'ha incorporat.

En conclusió s'informa favorablement el text refós plantejat, si bé es proposa desplaçar al nord la rotonda d'accés, d'acord amb el plànol annex per tal de millorar els accessos i l'encaix en l'ordenació del sector.

Fonaments de dret

Vist el Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, i el seu Reglament, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol.

Acord

Vista la proposta dels Serveis Tècnics, i d'acord amb els fonaments que s'hi exposen, aquesta Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona acorda:

-1 Donar conformitat al text refós del Pla parcial urbanístic del Sector 23-24 "La Romiguera", de Montblanc, promogut per CIMALSA i tramès per l'Ajuntament, en compliment de l'acord d'aprovació definitiva de la Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona de 21 de maig de 2015, amb la incorporació d'ofici del trasllat de la rotonda d'accés al Sector al nord de la posició d'acord amb el plànol annex.

-2 Publicar aquest acord, el d'aprovació definitiva de 21 de maig de 2015 i les normes urbanístiques corresponents al DOGC a l'efecte de la seva executivitat immediata, tal com indica l'article 106 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer.

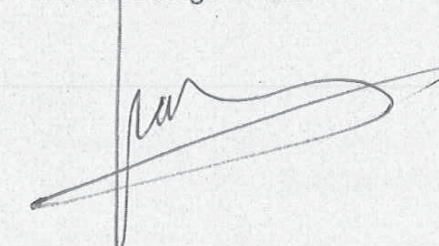
-3 Comunicar-ho a l'Ajuntament, al promotor i, si escau, als propietaris afectats.

Contra aquest acord, que es refereix a una disposició administrativa de caràcter general, es pot interposar recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en el termini de dos mesos a comptar des de l'endemà de la seva notificació o publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, de conformitat amb el que preveu l'article 107.3 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i els articles 10, 25 i 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa, sense perjudici que els particulars puguin interposar qualsevol altre recurs que considerin procedent, i de la possibilitat que tenen els ajuntaments i altres administracions públiques, de formular el requeriment previ que preveu l'article 44 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

En el cas de formular requeriment, aquest s'entendrà rebutjat si, dins el mes següent a la recepció, no és contestat. En aquest supòsit, el termini de dos mesos per a la interposició del recurs contenciós administratiu es comptarà des de l'endemà d'aquell en què es rep la comunicació de l'acord exprés o d'aquell en què s'entén rebutjat presumptament.

La secretària de la Comissió Territorial
d'Urbanisme del Camp de Tarragona

Natàlia Hidalgo Garcia

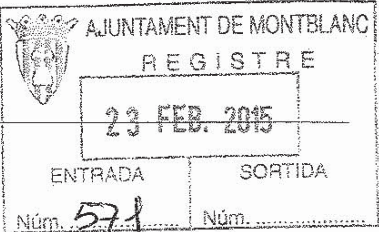


ANNEX: PLÀNOL

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Tarragona

Ajuntament de Montblanc
Registre d'Entrada

.: Núm. de registre:	4308620002-1-2015-000571-2
.: Data d'alta:	23/02/2015 10:07
.: Data de presentació:	23/02/2015 10:06
.: Assumpte:	Informe - OTAATA20150005 TM Montblanc Informe - OTAATA20150005 TM Montblanc
.: Data del document:	23/02/2015
.: Tipus de document:	Notificació
.: Tipus de procedència:	Tràmit telemàtic
.: Procedència:	Generalitat Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona Tarragona
.: Núm. de sortida:	S 9000/00017744/2015
.: Destinació:	Administració local Ajuntament de Montblanc Montblanc
.: Suport físic:	Electrònic
.: Tema del document:	Trameses
.: Núm. d'expedient:	
.: Arxiu provisional:	
.: Comentari:	
.: Identificador del document:	AE8FD2B6-3AE5-4FB6-8365-4073FC31425A



Identificació de l'expedient

Títol Pla parcial del sector 23-24 La Romiguera
Sol·licitant Ajuntament de Montblanc
Núm. d'expedient OTAATA20150005

Antecedents

- En data 12 de gener de 2010, el Govern de Catalunya aprovà definitivament el Pla Territorial del Camp de Tarragona, publicat al DOGC núm. 5559, de 3 de febrer de 2010. Entre les previsions d'aquest Pla s'inclou el desenvolupament d'un centre logístic intermodal que disposarà d'una terminal ferroviària al sector de La Romiguera de Montblanc.
- En data 2 de maig de 2012, per resolució del director territorial dels serveis territorials a Tarragona del Departament de Territori i Sostenibilitat i d'acord amb la Llei 6/2009, d'avaluació ambiental de plans i programes, es va declarar la no subjecció a avaluació ambiental de la *Modificació puntual del pla general d'ordenació urbana de Montblanc en els sectors 23 i 24*. Aquesta modificació puntual tenia l'objecte principal de delimitar un sector unitari per a la implantació de la central intermodal en els terrenys dels antics Sectors SUD 23 i SUD 24, i fer possible el futur accés ferroviari al sector. modificació esmentada,
- En data 25 d'octubre de 2012, la Comissió d'Urbanisme de Tarragona va aprovar la modificació esmentada.
- En data 12 de gener de 2015 l'ajuntament de Montblanc tramet l'informe ambiental relatiu al Pla parcial del sector 23-24, aprovat inicialment i demana informe d'acord amb l'article 85.5 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme.

Descripció

- El Pla Parcial Urbanístic desenvolupa la Modificació puntual del PGOU de Montblanc als sectors SUD 23 i SUD 24 amb l'objecte de facilitar la implementació del centre intermodal. Aquesta Modificació va delimitar l'àmbit del Pla creant un sector de desenvolupament urbanístic amb una superfície total de 811.969,811m² i classificant terrenys com a sòl no urbanitzables afectes a infraestructura ferroviària amb una superfície total de 78.644,36 m².
- El centre intermodal, anomenat Logis intermodal Montblanc, el promou CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals de transport de mercaderies i la logística.

- El sector es situa al nord oest del municipi de Montblanc limitant, al nord, amb la via del tren d'alta velocitat (TAV); a l'est, amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2; al sud amb la línia ferroviària convencional; i a l'oest, amb sòls agrícoles.
- Les dades del pla parcial són les següents:

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
SUBZONES			
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
TOTAL SECTOR SUD 23-24		811.969,81	100

Font: Pla Parcial

Tramitació

- L'ajuntament sol·licita informe en el tràmit d'aprovació inicial de la modificació puntual, d'acord amb l'article 85.5. del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
- Pel que fa a la tramitació ambiental el pla parcial desenvolupa planejament general que ha estat objecte del tràmit d'avaluació ambiental.

Avaluació

- Des de les primeres tramitacions de documents urbanístics a l'àmbit de la Romiguera l'any 2006, des de l'òrgan ambiental es va posar de manifest que s'estava configurant un gran polígon industrial entre els nuclis urbans de l'Espluga de Francolí i Montblanc i que calia valorar la seva incidència sobre la connectivitat ecològica i també que seria

convenient vehicular els canvis del planejament d'aquesta envergadura amb la formulació d'un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, no mitjançant modificacions puntuals. Aquestes consideracions no podien considerar-se en cap cas com a desmesurades atès que es tracta d'un àmbit de grans dimensions, 457 Ha, que se suma a una alta concentració d'infraestructures de comunicació i també per la proximitat d'espais naturals. Per aquest motiu, a la resolució favorable sobre la memòria ambiental de la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Montblanc en els sectors 23 i 24, es va estimar oportú incloure determinades mesures adreçades a valorar tots els canvis que s'estaven produint a la zona d'una manera més acurada i global.

2. El pla territorial parcial del Camp de Tarragona, aprovat definitivament el 12 de gener de 2010, planteja la ubicació d'un centre logístic intermodal a la Romiguera, on es contempla també una terminal ferroviària. La documentació del pla parcial remarca que d'acord amb l'estudi específic sobre els espais d'interès natural i d'interès connector a la Conca de Barberà redactat dins el marc dels treballs de base del Pla Territorial, a l'àmbit del pla parcial no s'inclou cap àrea d'interès natural o connector.
3. La *Modificació puntual del pla general d'ordenació urbana de Montblanc en els sectors 23 i 24*, que era l'instrument urbanístic que havia de possibilitar la implantació de la plataforma logística intermodal, va ser eximida del tràmit d'avaluació ambiental d'acord amb l'article 7.2 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes. Aquesta exempció es va condicionar al compliment de una anterior resolució en relació a una altra modificació del planejament sobre el sector 24, modificació que va ser sotmesa al tràmit d'avaluació ambiental obtenint acord favorable amb les observacions següents (sic):

- *Es valora molt positivament el desenvolupament industrial en zones o polígons amb possibilitats de disposar d'estacions ferroviàries de transferència de mercaderies donat que facilita la utilització de transport més eficient.*
- *Caldrà que el planejament derivat es complementi amb un estudi paisatgístic i d'integració de l'edificació.*
- *Caldrà que s'adoptin mesures compensatòries per a millorar la connectivitat i com a mínim l'adequació dels passos transversals 24, 32, 33, 23, 28,30 a càrrec del promotor. En aquest sentit caldrà que es redacti un projecte executiu on es concretin les actuacions a fer, amb els pressupostos corresponents. Pel que fa a les altres mesures contemplades a l'estudi de connectivitat, l'aportació del promotor es determinarà mitjançant la signatura d'un conveni entre els altres promotors implicats i el DMAH.*
- *Cal que l'estudi de la mobilitat també tingui en compte la mobilitat a nivell municipal i comarcal no només de les mercaderies sinó dels treballadors i com s'accedeix al lloc de treball i incorporant-ho en el planejament derivat.*
- *Donada la magnitud del polígon i l'acumulació en aquesta zona de propostes industrials que tenen un caràcter supramunicipal, caldrà que en la tramitació del pla parcial, es realitzi una proposta d'ordenació conjunta de tota la zona entre Montblanc i l'Espluga, encara que sigui a títol orientatiu, i valorant de quina manera aquest gran polígon industrial que s'està configurant afecta a la resta de la comarca, especialment per les seves repercussions en la mobilitat, les emissions, els consums energètics i la connectivitat. Caldrà que es defineixi la manera com cada un de les diferents actors participen per a l'assoliment dels objectius de*

preservació i connectivitat descrits en els punts anteriors. S'haurà de fer un estudi econòmic i tècnic per a permeabilitzar l'espai entre la fabrica Saint Gobain i el límit de terme municipal i estudiar si, amb aquesta modificació puntual o en altres es pot ampliar la franja de sòl de protecció entre el límit de terme i el pas inferior 30 fins l'espai a permeabilitzar. (Veure plànol annex).

4. Fruit dels requeriments d'aquest òrgan ambiental va ser realitzat un estudi sobre la funcionalitat i potencialitat del sector per a la connectivitat ecològica. Aquest estudi, anomenat *Anàlisi de la permeabilitat ecològica a la franja delimitada per l'AP-2, la N-240 i els nuclis de Montblanc i l'Espluga de Francolí. Una aproximació des de l'ecologia del paisatge*, va ser redactat pel biòleg Josep Lascurain Golferichs (*Consultora de servicios globales medioambientale*). Aquest estudi va fer una anàlisi de la permeabilitat ecològica seguint la metodologia següent:

- Anàlisi a mesoescala per a determinar gradients de densitat de fauna i requeriment de pas
- Anàlisi comparat de la dimensió de la barrera que es pot generar per continuum urbà.
- Definició dels punts i zones de major intensitat de mostreig.
- Recorreguts geoposicionats cercant evidències de pas/presència de fauna (especialment ungulats).
- Trampeig fotogràfic.
- Confecció d'una sèrie de mapes d'impedància coherent amb els resultats dels anàlisis i treball de camp.
- Formulació d'una proposta de potenciació de la permeabilitat ecològica

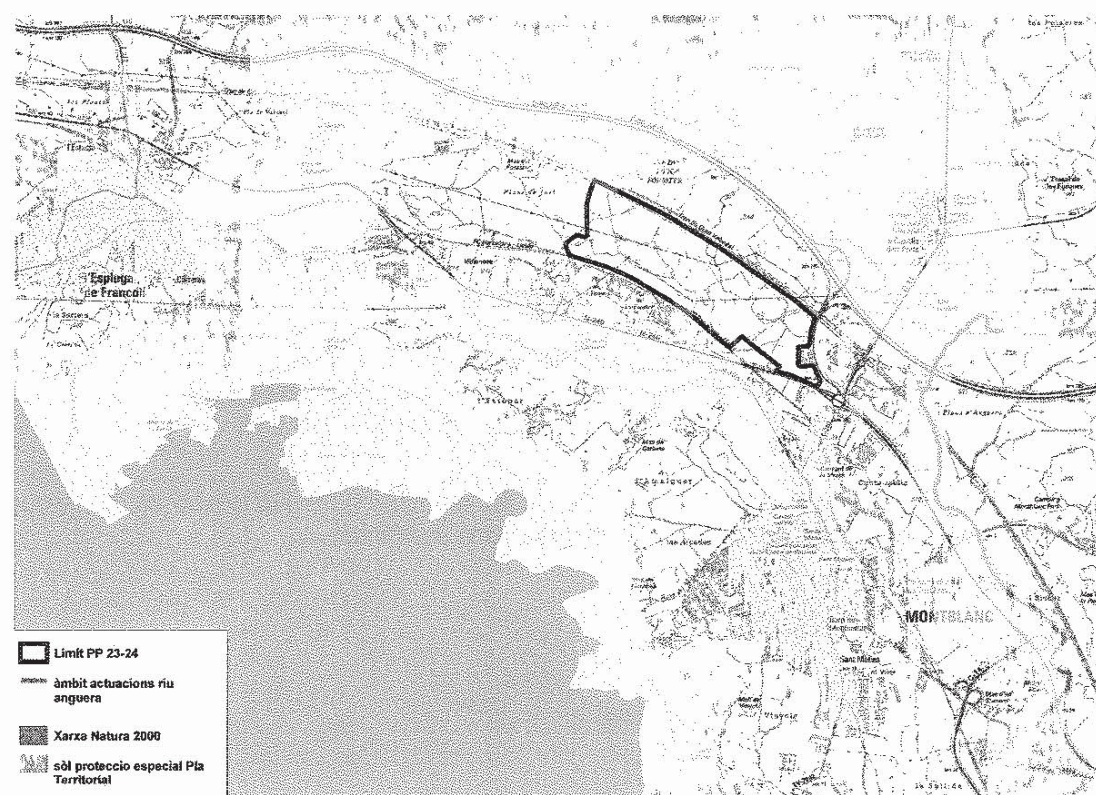
5. Les principals conclusions de l'estudi són les següents:

- L'efecte sinèrgic de la N-240 (una via ràpida i amb barreres laterals com New Jersey o biondes) amb el ferrocarril (en trinxera en alguns trams), l'AVE (amb grans passos però en un entorn impermeable) i l'AP-2 (amb nombroses obres de drenatge però que resten entollades tot l'any) configura una gran parcel·la de territori (amb un eix major de 8 km) on no poden entrar i que no es pot travessar per grans ungulats (senglars i cabirols).
- La dimensió d'aquesta barrera no és excepcionalment gran, tal i com s'ha vist en un estudi comparatiu respecte la província de Girona. No s'han detectat efectes de fragmentació de poblacions que poguessin justificar inversions molt elevades en fer un ecoducte junt la Sant Gobain.
- El riu Anguera resta així com una alternativa viable de corredor ecològic que cal potenciar. El seu estat actual és sensiblement millorable a causa de la gran densitat d'eixos viaris que el travessen o envolten.
- L'adequació del riu Anguera pot suposar una millora de la connectivitat de la Serralada Prelitoral en ser un recorregut més senzill i segur que intentar

travessar pel sistema de ponts sobre el Francolí a la riba i després pel coll de Cabra (amb edificacions i dues carreteres).

6. En base als resultats de l'estudi esmentat als punts anteriors, el mateix consultor redacta el *Projecte de permeabilització ecològica del riu Anguera entre el Molí de l'Amorós i la confluència amb el riu Francolí*, que s'adjunta com annex al pla parcial i que té els objectius bàsics següents:

- Recuperació de la secció hidràulica.
- Permeabilització al pas de fauna dels marges fluvials obstruïts.
- Apantallament visual amb bosc de ribera.
- Arranjament de zones de moviments de terres del AVE.



Font: elaboració pròpia sobre cartografia ICGC

7. El pla parcial incorpora també estudi d'impacte i integració paisatgística i estudi de mobilitat.

8. D'altra banda, per donar compliment al darrer punt de la resolució el pla parcial incorpora l'estudi *Proposta d'ordenació conjunta de la zona d'activitats previstes entre Montblanc i l'Espluga de Francolí*. Aquest estudi treballa sobre un àmbit entre els dos nuclis urbans de 457 Ha (258 ha de Montblanc i 199 de l'Espluga de Francolí).

Fonaments de dret

1. Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (DOGC 4682, de 24.7.2006).
2. Decret Legislatiu 1/2010, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (DOGC 5686, de 5.8.2010).
3. Decret 342/2011, de 17 de maig, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat (DOGC 5882, 19.5.2011).
4. Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, del 3 d'agost (DOGC 6077, 29.2.2012)
5. Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE 296, 11.12.2013)

Conclusions

1. El pla parcial dona compliment als requeriments de la resolució de 2 de maig de 2012 del director dels serveis territorials a Tarragona del Departament de Territori i Sostenibilitat, que va declarar la no subjecció a avaluació ambiental de la *Modificació puntual del pla general d'ordenació urbana de Montblanc en els sectors 23 i 24*, per la qual cosa s'informa favorablement.
2. El promotor haurà de comunicar l'inici de les obres de permeabilització del riu Anguera i trametre informes de seguiment a aquest òrgan ambiental.

Tarragona, 20 de febrer de 2015

Digitally signed by CPISR-1 José Maria
 Sánchez Miguel
 Date: 2015.02.23 08:40:21 CET

José Ma. Sánchez Miguel

Tècnic de l'Oficina Territorial d'Acció
 i Avaluació Ambiental

APÈNDIX 2. INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i
Sostenibilitat (BCN-Av. J.
Tarradellas)

Número: 0365S - 7.387/2014
Data : 26/03/2014 Hora: 07:56:16

Registre de sortida

Il·lm. Sr. Josep Andreu Domingo
Alcalde President
Ajuntament de Montblanc
Pl. Major, 1
43400 Montblanc



R/N: PTGE-0142-2014

Benvolgut senyor,

Referent a la sol·licitud d'informe amb data de registre d'entrada 13 de març de 2014, sobre el Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, us fem saber que no correspon emetre l'informe d'impacte i integració paisatgística que sol·liciteu (regulat pel Decret 343/2006, de 19 de setembre, pel qual es desenvolupa la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge). En el supòsit de plans parcials urbanístics, que no contenen estudi d'impacte i integració paisatgística, són els serveis territorials d'urbanisme els que –en el procés de tramitació davant les comissions d'urbanisme– avaluen la integració paisatgística de la proposta i la idoneïtat de la regulació en relació al paisatge.

Cordialment,

Júlia Trias Vilalta
Responsable d'Aplicació de Polítiques de Paisatge

Barcelona, 26 de març de 2014

APÈNDIX 3. INFORMES D'ADIF



Número d'assentament 4308620002-1-2014-001160-1



Data registre 25/04/2014 14:40:36

Data presentació 25/04/2014 14:40 Organisme extern:

Classificació 001:

Número expedient

Assumpte APROVACIÓ INICIAL DE 03/03/14 " PLA PARCIAL SECTORS Nº 23-24 LA ROMIGUERA

Suport físic Paper

Número expedient

Data document 15/04/2014

Procedència

Tipus ESPJP

Via Presentació Correu certificat

Interessat

Nom ADIF

Correu electrònic

Telèfon

Idioma Català

Tipus comunicació

Ordinària

Adreça

Tipus via - Via OCATA

Número S/N

Bloc

Escala

Pis 1

Porta

Quilòmetre

Codi postal 08003

Població Barcelona

País Espanya

Destinació

Area 4308620002 - Ajuntament de Montblanc



JUAN MANUEL DE LAS HERAS AYUSO
Gerente

SR. ALCALDE PRESIDENTE
Ayuntamiento de Montblanc
Plaça Major, 1
43400 MONTBLANC
Tarragonès

Ref.: JUL/ 07W 00361b-14

Barcelona, 15 de abril de 2014

ASUNTO: Aprobación inicial de 03/03/14 del "Pla Parcial del Sector nº 23-24, La Romiguera".

A la vista de la documentación que nos ha remitido sobre el asunto citado y como contestación a su escrito núm. de salida 526 del 12/03/14, recibido en esta Gerencia el día 24/03/14, ADIF manifiesta:

1º Antecedentes, cuestiones generales y síntesis del planeamiento en estudio.-

Esta Gerencia de Patrimonio y Urbanismo emitió "informe favorable condicionado" con fecha 15 de junio de 2012, a la aprobación inicial de la Modificación puntual del PGOU de Montblanc para los sectores SUD 23 y SUD 24.

Los aspectos para los que se reclamaba subsanación se resumen en:

- Faltaba incorporar a la Normativa el texto con las limitaciones a la propiedad para las distintas zonas de protección ferroviaria, así como la necesidad de que se aportase un estudio de ruido y vibraciones previo a la concesión de licencias con la finalidad de que se definan las medidas de protección necesarias, en relación con la infraestructura ferroviaria, para asegurar los niveles de inmisión de ruidos y de transmisión de vibraciones, originados por la circulación de los trenes. Que estos se mantengan dentro de los niveles legalmente establecidos, así como definir las medidas a adoptar para asegurar que el índice de percepción de ruidos y vibraciones en el ámbito interior de las edificaciones y que no superen los límites permitidos por las legislaciones vigentes.
- Mayor precisión en los planos de ordenación de la representación gráfica del Sistema General Ferroviario, de las zonas de Dominio Público, Protección y Líneas Límites de Edificación.
- Definir un nuevo "sistema urbanístico local" para el suelo necesario con la previsión de destinarlo a un apartadero ferroviario, sin las limitaciones de un Sistema General de ámbito supramunicipal.

También se apuntaba en aquella fecha, que estaban sin catalogar los suelos que ADIF había expropiado en el ámbito. Por tanto no podíamos precisar la cantidad de suelos que podrían intervenir en el desarrollo del planeamiento.

CP: 08003 Montblanc, Tarragona. Dirección: Avda de Burgos, 16 D, planta 10, 28035 Madrid



D.G. DE SERVICIOS A CLIENTES Y PATRIMONIO
Dirección de Patrimonio y Urbanismo
Gerencia de Área Noreste

C/Ocata, s/n, 12 planta
08003 Barcelona

Tel. (+34) 932 144 760
Fax. (+34) 932 144 753

jmdelasheras@adif.es

www.adif.es

2º Ámbito y objetivo del Plan Parcial.-

El presente Plan Parcial Urbanístico desarrolla la Modificación puntual del PGOU de Montblanc en los sectores SUD 23 y SUD 24 de la Romiguera; aprobada definitivamente, por la Comisión Territorial de Urbanismo el 10 de mayo de 2012, con el objeto principal de la delimitación de un sector unitario para la implantación de una central intermodal para el desarrollo logístico, que se denominará "LOGIS Intermodal Montblanc" y que potenciará el mejor aprovechamiento de la proximidad de la infraestructura ferroviaria.

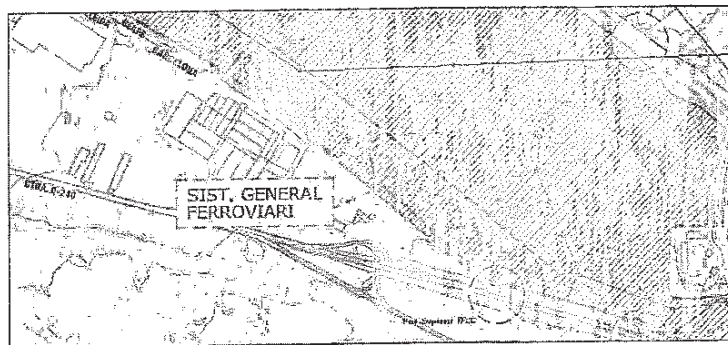
3º Situación geográfica.-

El ámbito del presente Plan Parcial Urbanístico, está situado al noreste del municipio de Montblanc limitando, al norte con el trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, frente a los Kms. 492/676 - 494/713, al este con los viales de entrada y salida de la autopista AP-2, al sur con el trazado ferroviario de red convencional línea Lleida-Reus-Tarragona, frente a los Kms. 056/380 - 058/393 y al oeste con suelos agrícolas. Resultan de de aplicación los Índices cartográficos: C-200.079 Montblanc de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, C-512.015 Montblanc Línea Lleida-Reus-Tarragona.

4º Aplicación específica de la normativa sectorial al Planeamiento.-

En cuanto a la aplicación específica de la normativa al presente Plan Parcial, resaltamos lo siguiente:

- ✓ En la *Memoria y normas urbanísticas "Article 23. Sistema Ferroviari local (clau F)"*, se recoge la normativa de aplicación sectorial y las limitaciones a la propiedad de forma breve, pero suficiente, de acuerdo con la legislación sectorial ferroviaria vigente (LSF y RSF).
- ✓ En los planos el El Sistema General Ferroviario no se representa con suficiente claridad, a pesar de resultar colindante en dos de sus extremos. Tan solo se representa el suelo destinado a apartadero ferroviario.



Sin embargo y a pesar de que el sistema general ferroviario es externo a la delimitación de la modificación puntual, hubiese resultado de utilidad y coherente con la normativa sectorial ferroviaria, dadas las limitaciones y condicionantes que existen.

- ✓ La Zona de Dominio Público si que aparece correctamente representada, como una franja de terreno de OCHO metros al lado de la arista exterior de la explanación ferroviaria.
- ✓ La Zona de Protección Ferroviaria aparece correctamente representada, como una franja de terreno de SETENTA metros al lado de la arista exterior de la explanación ferroviaria.
- ✓ La Línea Límite de Edificación aparece correctamente representada, a CINCUENTA metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.
- ✓ En cuanto al ruido y vibraciones, se ha incorporado convenientemente, en el art. 18 la anotación correspondiente a la aportación obligatoria de un estudio previo a la concesión de licencias de edificación.

5º Alegaciones.-

Tanto en la Memoria como en los Planos que definen la titularidad de los suelos que intervienen en el ámbito del Plan Parcial, se especifica que ADIF tiene 641,22 m2 de superficie. (Annex III). Lo que representa un porcentaje de participación del 0,08%. Se especifica que estas cifras surgen de los datos catastrales, (posiblemente antes de las expropiaciones)

Nuestra comprobación de superficies no coincide con esta cifra ya que según el Catálogo de Bienes Inmuebles de ADIF, existen unos suelos, entre varias anotaciones documentales, que ascienden a 3.687,67 m2, cuya titularidad actual ostenta ADIF. Se adjunta plano con el solape de suelos.

Estos suelos proceden de la expropiación efectuada para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. En consecuencia entendemos que estos suelos han de formar parte del proceso reparcelatorio, como fincas aportadas y por tanto con el reparto de cargas y derechos imputables al ámbito.

Los suelos de ADIF, que forman parte del ámbito tienen el carácter de suelos demaniales y en consecuencia ADIF ha de proceder a la tramitación de la desafectación del servicio ferroviario de estos suelos. Para ello debemos seguir el procedimiento determinado por el art. 24 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario de 17 de noviembre, por lo que la previsión contenida en el planeamiento deberá quedar condicionada, en todo caso, a la previa desafectación de los suelos que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad.

La desafectación determinará la incorporación al patrimonio de ADIF, lo que supone que posteriormente pueden ser objeto de enajenación o permuta, para ello iniciaremos en breve procedimiento de desafectación de estos suelos con las siguientes pautas:

Suelo total de ADIF dentro de ámbito	3.687,67 m2.
Suelo susceptible de desafectación y con posibilidades de transformación	3.337,67 m2.
Suelo que continuará como "Dominio Público Ferroviario"	350,00 m2



La determinación exacta de estas superficies de suelo, se establecerán en el proceso de desafectación, concretamente cuando se fije la innecesariedad de los mismos, para ello la Dirección de Operaciones e Ingeniería de ADIF, determinará los suelos que formarán parte del Dominio Público Ferroviario. Todo ello servirá para el replanteo del Proyecto de Urbanización y del Proyecto de Reparcelación.

En el Plan Parcial Urbanístico se concreta (en el QUADRE 1 de la Pág. 52 de 59 de la Memoria) que existen unas superficies de Sistemas- Zonas, para Tres Polígonos cuyo total suma 811.969,81 m².

Con esta cifra la participación de ADIF varía desde la actual 0,08% a 0,4541 %.

Con este porcentaje de participación estimamos unos derechos -sin concretar la zonificación o uso final-, que están sobre los 1.706,21 m² de suelo, (resultado de multiplicar los 417.482,21 m², dedicados a "zonas" para el total del sector, por 0,4541% menos la cesión del 10%).

Con la edificabilidad bruta compensada por Polígonos del 0,38 m²t/m²s, sale una cifra aplicada sobre los 312.174,30 de "m² st ponderat" de la Pág. 53 de 59, que es de 1.417,58 m²t, menos el 10 % queda en 1.275,83 m²t.

El resumen es que ADIF alega que se considere en el ámbito del Plan Parcial, como suelo aportado, a efectos de equidistribución de cargas y derechos, la cantidad de 3.687,67 m².

62 Conclusión.-

ADIF informa que no existen razones fundamentales de oposición sectorial para la aprobación del Plan Parcial Urbanístico del asunto, por ello se emite **informe favorable condicionado** a la evolución de la participación y desafectación de los suelos demaniales y posteriores prescripciones que se establezcan por ADIF, durante la tramitación de la preceptiva Autorización de obras que afecten a las zonas de influencia del ferrocarril, arts. 15.1 LSF y del 28 al 33 del RSF.

A los efectos de la identificación fiscal de ADIF se ha de figurar el domicilio social en Calle Sor Ángela de la Cruz, número 3, Planta 9 -28020 Madrid y CIF Q2801660H con domicilio fiscal en la Calle Hiedra, s/n; Estación de Chamartín Edificio 23 en Madrid -28036-. Sin embargo a efectos de comunicación y envío de documentación se utilizará la dirección que figura al pie del presente informe.

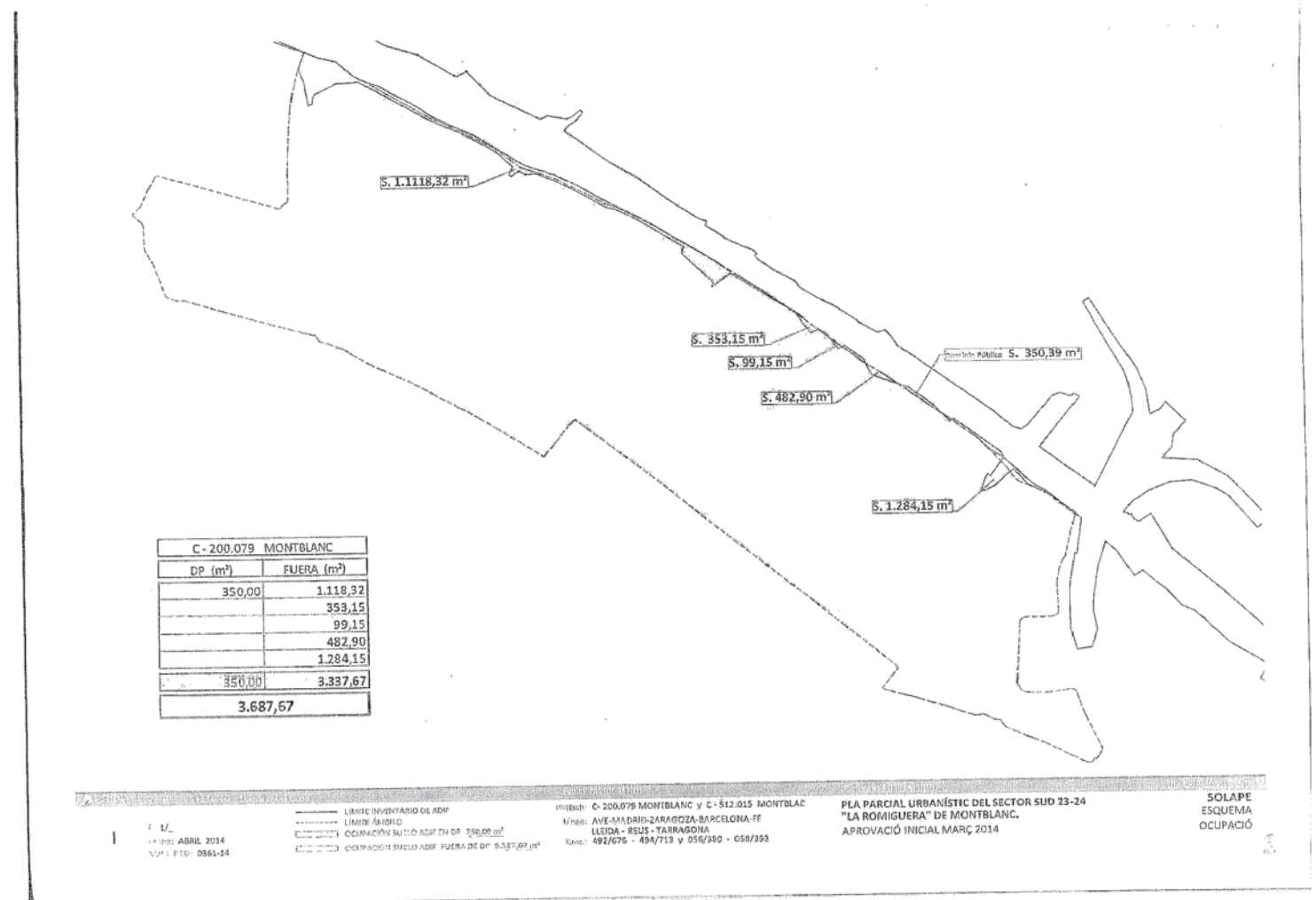
Atentamente,

Anexo:

Plano del solape de Ocupación de suelos

16 ABR. 2014

000270





JUAN MANUEL DE LAS HERAS AYUSO
Gerente

SR. ALCALDE PRESIDENTE
Ayuntamiento de Montblanc
Plaça Major, 1
43400 MONTBLANC
Tarragonès

Ref.: JUI/ 07W 010179-14

Barcelona, 11 de diciembre de 2014

ASUNTO: Informe complementario y estudios rectificativos sobre los suelos de ADIF que intervienen en el ámbito del "Pla Parcial del Sector número 23-24" (La Romiguera).

En relación a nuestro último escrito de fecha 15 de abril de 2014, (ref. 00361b-14), sobre la aprobación inicial del "Pla Parcial del Sector número 23-24 (La Romiguera)", hemos procedido a la realización de un estudio más detallado de la participación de suelos de ADIF en el ámbito.

Dado que las cifras obtenidas en el estudio actual difieren de las apuntadas en el apartado 5º de Alegaciones de nuestro anterior informe, (cuya copia adjuntamos para una mas fácil consulta), entendemos que resulta procedente, comunicar esta circunstancia tan pronto como ha sido conocida, con la finalidad de que sirva de conocimiento, tanto para la Administración, como en general para las partes interesadas y para los redactores del futuro Proyecto de Reparcelación.

En nuestro anterior informe habíamos expuesto el siguiente resumen:

Suelo susceptible de desafectación y con posibilidades de transformación	3.337,67 m2.
Suelo que continuará como "Dominio Público Ferroviario"	350,00 m2
Suelo total de ADIF dentro de ámbito	3.687,67 m2.

En esta cantidad final de 3.687,67 m2, se habían cometido varios errores procedentes del resultado gráfico. El mas importante de ellos derivaba de una de las partes de suelo solapadas, que en los planos se había figurado con un "desplazamiento" de punto, no detectado. En el plano se figuraba 1.1118,32 m2, en la suma se figuró 1.118,32 m2 y en realidad eran 11.118,32 m2.

Detalle del plano enviado en su día con el error,



D.G. DE SERVICIOS A CLIENTES Y PATRIMONIO
Dirección de Patrimonio y Urbanismo
Gerencia de Área Noreste

C/Ocata, s/n, 1ª planta
08003 Barcelona

Tel. (+34) 932 144 760
Fax. (+34) 932 144 753

jmdelasheras@adif.es

www.adif.es



En la actualidad los suelos que forman parte del ámbito ascienden a 21.537, 76 m2

Adjuntamos un documento anexo con el Informe que ampara y justifica la titularidad de estos suelos

Al igual que en nuestro último informe, estos suelos de ADIF tienen en la actualidad el carácter de suelos demaniales y en consecuencia ADIF ha de proceder a la tramitación de la desafectación del servicio ferroviario de los mismos. Para ello seguiremos el procedimiento determinado por el art. 24 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario de 17 de noviembre, por lo que la previsión contenida en el Plan Parcial, deberá quedar condicionada, en todo caso, a la previa desafectación de los suelos que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad.

La desafectación determinará la incorporación al patrimonio de ADIF, lo que supone que posteriormente pueden ser objeto de enajenación o permuta, para ello iniciaremos en breve procedimiento de desafectación.

La determinación exacta de estas superficies de suelo, se establecerán en el proceso de desafectación, concretamente cuando se fije la innecesariedad de los mismos, para ello la Dirección de Operaciones e Ingeniería de ADIF, determinará los suelos que formarán parte del Dominio Público Ferroviario. Todo ello servirá para el replanteo del Proyecto de Urbanización y del Proyecto de Reparcelación.

Atentamente,

P.D. El resto del informe de 15/04/14 no sufre ninguna variación.

Anexos:

- Copia de nuestro anterior informe de 15/04/2014
- Justificación de la titularidad de Suelos



APÈNDIX 4. INFORMES DE L'AJUNTAMENT DE MONTBLANC



Data ACORD: 07 de desembre de 2022

Òrgan: Junta de govern

Delegació: Decret 391/2019

Assumpte: Aprovació definitiva projecte constructiu d'urbanització del Logis Intermodal de Montblanc

CIMALSA

C/Córsega, 273

08008 Barcelona

Exp: 4308620002-2022-0001654

L'òrgan competent, en sessió ordinària de data 07 de desembre de 2022, ha adoptat l'acord següent, transcrit literal:

Fets

Vist el Projecte Constructiu d'Urbanització del Logis Intermodal de Montblanc presentat en data 22 de juliol de 2022 per la Sra. Carolina Guerrero Kandler, en la seva condició de Vicepresidenta de la Junta de Compensació del Polígon d'Actuació 1 del Logis Intermodal de Montblanc i cap de projectes de CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya, per tal de dur a terme l'execució material de les determinacions del pla parcial del Sector 23-24 la Romiguera de Montblanc aprovat definitivament per acord de la Comissió d'Urbanisme de Tarragona en data 21 de maig de 2015.

Vist que per acord de Junta de Govern Local en la seva sessió de 25 de juliol de 2022 es va acordar:

«PRIMER.- Aprovar inicialment el Projecte Constructiu d'Urbanització del Logis Intermodal de Montblanc redactat per Enginyeria medi ambient arquitectura (IDP) signat electrònicament en data 25 de juliol de 2022 amb un pressupost per coneixement de l'administració d(IVA inclòs) de 26.412.058,85 euros, presentat per CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya, per tal de dur a terme l'execució material de les determinacions del pla parcial del Sector 23-24 la Romiguera de Montblanc aprovat definitivament per acord de la Comissió d' Urbanisme de Tarragona en data 21 de maig de 2015. Aquesta aprovació inicial resta condicionada a que s'incorporin en el projecte definitiu les següents consideracions que consten en l' informe dels serveis tècnics de 25 de juliol de 2022:

a) Enllumenat públic:

Caldrà adaptar els quadres de controls als standards de telegestió utilitzats per l'ajuntament de Montblanc.(Interruptor general NSX, comunicació Modbus PM3250, i PLC-RTU sigma, tantes sortides com necessàries, i cada circuit protegit amb el seu parament motoritzat i telegestionat remot) Caldrà garantir els nivells lumínics i d'uniformitat per a la classe escollida en la memòria per les diferents seccions tipus de vials. En cas de clar sobredimensionament de la instal·lació caldrà reduir potències per estalvi energètic; en cas de no garantir mínims caldrà estudiar les modificacions necessàries.

b) Xarxa sanejament:

Caldrà que plànols i pressupost estiguin d'acord a la solució desenvolupada en memòria.

Els trams de col·lector que circulin a una profunditat superior a 4.5m disposaran de un col·lector visitable en peces de formigó de 1,2 x 1,8m.

En els trams de tub a profunditat entre 3 i 5 m, el tub DN315 anirà formigonat.

Els pous amb profunditat inferior a 3 m tindran diàmetre de 0,8m, els pous amb profunditat superior a 3 m i inferior a 8m tindran diàmetre de 1,2 m, i els pous amb profunditat superior a 8 m tindran càmera intermitja de seguretat.

c) Xarxa drenatge i pluvials:

Caldrà que plànols i pressupost estiguin d'acord a la solució desenvolupada en memòria.

El col·lectors seran de PEAD fins a DN800 i formigó a partir de DN900.

Els pous amb profunditat inferior a 3 m tindran diàmetre de 0,8m, si no han de ser majors per diàmetre del col·lector, els pous amb profunditat superior a 3 m i inferior a 8m tindran diàmetre de 1,2 m.

d) Xarxa d'abastament d'aigua:

La valvuleria serà de la marca Hawle

e) Senyalització vertical:

En interior de polígon els suports verticals seran tubulars d'alumini.

f) S'haurà de comunicar a tots els propietari afectats per el projecte d'urbanització.

SEGON.- Sotmetre l'esmentat Projecte d'Urbanització a informació pública per termini d'un mes, mitjançant la publicació al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona, a un dels diaris de premsa periòdica de més divulgació a l'àmbit municipal, al Tauler d'Anuncis de la Corporació, així com a la pàgina web de l'Ajuntament, i simultàniament, concedir tràmit d'audiència a les persones que consten com interessades per idèntic termini, mitjançant citació personal.

TERCER.- Sol·licitar informe als organismes públics afectats que es relacionen a continuació, i establir un termini d'un mes per tal que les empreses de subministrament de serveis afectades es pronunciïn sobre el projecte d'urbanització:

- ADIF
- Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya
- Agència Catalana de l'Aigua
- ATM Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat . Direcció General

d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre

- Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte
- Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
- Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament .Direcció General de Protecció Civil
- Fecsa – Endesa
- Nedgia-Grup Naturgy
- Telefonica
- Red Eléctrica del Estado
- Aigües de Montblanc
- Imesapi»

Aquest acord es va sotmetre al tràmit d'informació pública mitjançant anuncis en el Butlletí Oficial de la Província de Tarragona de 28 de juliol de 2022 amb número CVE 2022-06731, al Diari de Tarragona de 28 de juliol de 2022 i al e-tauler des del 28 de juliol de 2022 al 29 de setembre de 2022, ambdós inclosos. Atès que no es va poder practicar la notificació a varios interessats es va publicar anunci al BOE(Suplement de notificaciones) de data 26 de setembre de 2022 nº231.D'acord amb el certificat emès el 5 de desembre de 2022 no s'han presentat al·legacions dels particulars.

D'acord amb el certificat emès pel Secretari en data 5 de desembre de 2022 els organismes que han emès informe són:

- 1)Aigües de Montblanc, S.L. emet informe de data 27 de setembre de 2022 favorable amb una serie de condicions a incorporar al projecte.
- 2)ADIF emet informe de data 3 d'octubre de 2022 favorable condicionat a les prescripcions que s'estableixin per part d'ADIF durant la tramitacio de l'autorització de les obres que afectin a les zones d'influència del ferrocarril.
- 3)L'Autoritat Territorial de la Mobilitat emet informe a data 10 de setembre de 2022 que conclou que no és necessària la redacció d'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
- 4)Departament de Cultura emet informe en data 10 d'octubre de 2022 en el què diu “ s'informa favorablement el Projecte d'urbanització Logis Montblanc (Montblanc, Concade Barberà) sempre i quan es porti el seguiment arqueològic dels moviments de terres al' àmbit, principalment de la zona del jaciment Romiguera II (tram de vial, zona de protecció de sistemes i zona verda davant del pas superior a l'AVE) i zones properesals jaciments Romiguera I (tram de vial que limita la zona verda on es troba el jaciment i zona propera de l'illa destinada a equipaments), Camí de Calaf (illa LI-A-07) i Mitja Lluna (zona de protecció de sistemes al voltant del jaciment i illa qualificada com a Logístic Industrial Terciari de l'altra costat del vial que afecta el jaciment).
- 5)Nedgia en data 17 d'ocutbre de 2022 emet informe que diu na vegada revisada la informació de la mateixa, abase al Reial decret 919/2006 de 28 de juliol pel qual s'aprova el Reglament tècnic de Distribució i utilització de combustibles gasosos i la

seva instrucció tècnica complementària ICG 01, en concret les normes UNE 60310 i 60311, descriuen les distàncies mínimes entre les canalitzacions de gas i altres serveis soterrats. Recordeu-los que a través de la plataforma www.ewise.es poden obtenir la informació gràfica de els nostres serveis així com els condicionants tècnics generals a tenir en compte en la realització d'obres properes a instal·lacions de gas.(adjunten plànol).

6)Agència Catalana de l'Aigua en data 27 de setembre de 2022 emet informe favorable al projecte esmentat. Per altra banda, l'Agència Catalana de l'Aigua en data 18 d'octubre de 2022 diu que l'accès a les infraestructures de sanejament, contemplades en el projecte d'urbanització, està sotmesa al pagament d'una taxa que ha d'estar pagada en el moment de l'aprovació definitiva del projecte.

7)Bombers en data 9 d'octubre de 2022 emet informe que diu que s'han de complir els requeriments normatius següents referits a les següents mesures de prevenció d'incendis:

-Els hidrants previstos s'han de situar en vials de titularitat pública, en el cas de disposar de voreres d'amplada superior a 1,8m o en vials peatonals els hidrants han de ser aeris o de columna amb 2 sortides de 70 i 1 de 100 racord Barcelona.

8)Ministeri de Foment- Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya, en data 2 de novembre de 2022 emet informe on diu:

«A l'articulat del Projecte Constructiu d'Urbanització Logis Intermodal de Montblanc-CIMALSA s'inclourà un article referent a les infraestructures de titularitat de l'Estat (indicades al Punt 1), en què es farà referència a la normativa que s'ha de complir a la zona de protecció de aquestes infraestructures (indicades al Punt 2), també es farà referència explícita a allò esmentat a l'article 5.9. sobre impacte visual i acústic per a les noves construccions properes a carreteres de l'Estat. Les millores, connexions o ampliacions que pugués ser necessari fer en l'accés existent a la carretera N-240, com als accés projectats a carreteres competència d'aquest Ministeri, per dotar d'una mobilitat adequada els futurs ocupants del sector a desenvolupar en cada cas, aniran a càrrec del promotor de l'actuació o si no n'hi ha a l'Ajuntament de Montblanc. Per al desenvolupament del Projecte Constructiu d'Urbanització Logis Intermodal de Montblanc-CIMALSA es tindran en compte les CONDICIONS indicades en aquest informe (punt 5).»

En data 7 de desembre de 2022, CIMALSA presenta a l'Ajuntament de Montblanc el projecte constructiu d'urbanització del "LOGIS Intermodal Montblanc" redactat i signat per IDP Enginyeria i Arquitectura Iberia SLU en data 5 desembre de 2022, que incorpora les modificacions sol·licitades pels tècnics municipals i les prescripcions dels informes rebuts de les administracions competents, per tal que sigui aprovat definitivament. D'acord amb la instància que acompanya el projecte, els canvis introduïts respecte el projecte aprovat inicialment es detallen a continuació:

- Prescripcions de l'informe del MITMA en relació a les carreteres afectades pel projecte d'urbanització i estudis necessaris de vibracions i sorolls (punts 3.18 i 5 la memòria)
- Prescripcions de l'informe dels serveis tècnics municipals:
- Adaptació dels quadres d'enllumenat a telecontrol de l'Ajuntament (punt 3.13.2 memòria, Annex enllumenat i partides pressupost)
- Revisió del dimensionament de l'enllumenat: nou estudi lumínic a l'Annex d'enllumenat i modificació potències Il·luminàries a memòria i pressupost
- Valvuleria de la xarxa d'abastament marca Hawle: modificació de partides pressupost i descripció a punt 3.15 de la memòria i annexes
- Senyalització vertical interior amb suports tubulars d'alumini: modificació de l'annex de senyalització i descripció a punt 3.10.2 de la memòria
- Prescripcions de l'informe del Departament de cultura en relació a la necessitat de realitzar un seguiment arqueològic del moviment de terres (incorporat a punt 3.18.6 de la memòria)
- Incorporació de tots els informes rebuts a l'Annex d'antecedents, juntament amb el Conveni signat amb Red Eléctrica de España pel desviament de la línia aèria d'Alta Tensió de 400 KV, el pressupost de desviament de la canonada de gas de Negdia i el justificant de pagament de la taxa de sanejament a l'ACA
- Correcció d'errors en les taules de càlculs de consums d'aigua i elèctrics tant als annexes de càlcul com a la memòria (punts 3.12, 3.13 i 3.15)
- Modificació del pressupost per al coneixement de l'administració per inclusió de les indemnitzacions per servituds de finques finals del Projecte de Reparcel·lació (punt 3.24 memòria)
- Modificació del traçat de la línia de Mitja Tensió provisional per l'escomesa elèctrica de la fase 1 al plànol 18.1, per evitar el creuament amb el desviament de la línia de 400 KV d'Alta Tensió, a sol·licitud de Red Eléctrica.

El projecte inicial ha estat modificat, de forma no substancial, per tal d'incorporar les prescripcions dels informes emesos pels tècnics municipals, pels organismes i per les empreses subministradores.

Atenent que amb el document que es tramita es dona compliment a allò preceptuat a l'article 72 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, i article 96 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i que així mateix el document s'adapta a les determinacions de la legislació urbanística, d'acord amb l'informe favorable dels serveis tècnics municipals de data 7 de desembre de 2022, i informe favorable del Secretari de data 7 de desembre de 2022

Fonaments de dret

Articles 72,89,91,106,107 i 119.2 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme

Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme

Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya

Decret 863/2021 de data 9 de desembre de 2021

En conseqüència, S'ACORDA:

PRIMER.- Aprovar definitivament el Projecte Constructiu d'Urbanització del Logis Intermodal de Montblanc redactat per Enginyeria medi ambient arquitectura (IDP) signat electrònicament en data 5 de desembre de 2022 amb un pressupost per coneixement de l'administració de 26.525.713,82 euros(IVA inclòs) i presentat per CIMALSA en data 7 de desembre de 2022.

SEGON.- Publicar aquest acord al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona, a un dels diaris de premsa periòdica de més divulgació a l'àmbit municipal i al e-tauler de l'Ajuntament.

TERCER.- Notificar aquest acord d'aprovació definitiva als organismes afectats i a les empreses de subministraments afectades pel projecte d'urbanització.

QUART.- Notificar aquest acord a tots els interessats en l'execució d'aquest àmbit d'actuació urbanística i de manera individualitzada a tots els propietaris d'aquest àmbit d'actuació urbanística.

Règim de recursos:

Si es vol impugnar la present resolució, que posa fi a la via administrativa, procedeix interposar recurs contenciós administratiu davant el Jutjat Contenciós Administratiu de Tarragona, en el termini de dos mesos a comptar de l'endemà de la seva notificació.

Alternativament i de forma potestativa, es pot interposar recurs de reposició davant el mateix òrgan que l'ha dictat, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la seva notificació.

Si voleu impugnar aquest acte podeu interposar els recursos que s'indiquen a la pròpia resolució.

El secretari

INFORME SECRETARIA

ASSUMPTE: APROVACIO INICIAL PLA PARCIAL SECTOR 23 I 24

1.- Antecedents

Per part de l'empresa CIMALSA, s'ha presentat la proposta de Pla Parcial número 23 i 24, redactada per l'arquitecte Roberto Ripoll Pérez, per a la seva tramitació.

En data 3 de març de 2014, l'arquitecte municipal ha emès informe que es transcriu literalment:

“

INFORME SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS

SOL.LICITANT :

CIMALSA , Centres logísitcs de Catalunya .

OBJECTE :

Pla parcial 23 i 24 .

Tramitació :

-Tramitació inicial

1- Antecedents :

En data 10 desembre 1997 s' aprova definitivament el PGOU de Montblanc

En data 22 de juny de 2005, s' aprova el Text refós de les normes urbanístiques de planejament vigent al terme municipal de Montblanc.

En data 7 de setembre 2006 s' aprova definitivament la Modificació puntual de PGOU de Motnblanc el Sector nº 23 Plans d' en Jori.

En data 23 de gener 2010 s' aprova definivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. On s' inclou el desenvolupament del sector la Romiguera en un centre intermodal per al desevelopament logístic, on es disposarà d' una terminal ferroviària.

El 4 de febrer 2010 s' aprova definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc del Sector SUD -24 La Romiguera. Tenia per objecte la delimitació d' un nou sector de sòl urbanitzable delimitat destinat a usos industrials i logístics, en la mesura que aquests terrenys se situen just al costat d' una línia ferroviària que pot ser destinada al transport de mercaderies.

En data 25 de gener de 2012 s' aprova inicialment la Modificació puntual del pla general , sector SUD 23-24.

En data 28 de gener de 2013 es publica al DOGC aprovar definitivament la Modificació del Pla general d' ordenació dels Sectors 23 i 24

2- Àmbit d' actuació:

Sector 23 i 24

Superfície : segons Normes urbanístiques art 97 modificat superfície de l' àmbit : 826.652,31 m2
El pla parcial que es presenta té una superfície de **811.969,81 m2**

Una petita franja sòl rústic que segons l' art 97 és de 81.265,17 m2 i en el present document és de 78.644,35 m2

La Classificació i qualificació del sòl segons el planejament vigent és :

-Sud 23 i 24 :Sòls en règim de sòl urbanitzable delimitat

3-Objecte :

Desenvolupament del Pla Parcial sud 23-24 “ La Romiguera “ de Montblanc .

4- Agents intervenen en el projecte

Redactor : GPO ,Roberto Ripoll Perez arquitecte .

Promotor : CIMALSA , Centres logístics de Catalunya .

4- Normativa urbanística aplicable :

- Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona . Aprovat Definitivament en data 12 de gener de 2010 DOGC nº 5559, 3 febrer 2010.
- Text refós de les normes urbanístiques de planejament vigent al terme municipal de Montblanc.
- art 96, i 97 del Pgou de Montblanc aprovat definitivament 23 de gener 2013 .
- art 65,art 66 del TRLLUC 1 /2010
- Art 79,80,81,82 ,83,84,85,86,87,88,89del RGUC 305 /2006 Plans Parciais urbanístics.
- Art 115,117 i118 del RGUC Documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic.
- Art 6 Llei 6/2009 d' avaluació ambiental de plans i programes.
- Decret 343/2006 Protecció, gestió i ordenació del paisatge i es regulen els estudis i informes d' impacte i integració paisatgística .

5- El Document proposa :

Modificació puntual pgou 23-24		Plaparcial sector 23-24 la romiguera	
AMBIT	el marcat en el plànol		
SUPERFÍCIE m2	826.652,31	811.969,81	* al pp no es consideren els terrenys
Edificabilitat m2s/s	371.993,54	348.139,49	indossos dins de la zona de les
Index edificabilitat %	0,45	0,43	infraestructures colindants
Usos principal	clau 15 enmagatzematge i industrial	Definits clau 11 (Logístics industrial)	* def pag 39 pp
Usos complementaris	Hoteler, restauració, esportiu i lleure, garatge, aparcament, gasolineres, heliport, oficines i centres empresarials, guarderia infantil , comercial i oci		
Alçada màxima	15 m	15 m general , s' ademet 30 m alçada	*

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
	SUBZONES		
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
	TOTAL SECTOR SUD 23-24	811.969,81	100

1. Art 65 de TRLLUC :

- El pla parcial que es proposa qualifica el sol i en determina els usos principals i compatibles.
- Estableix els índex d'edificabilitat neta dels terrenys edificables, expressats en m2 de sostre per metre quadrat de sol ..
- En defineix la parcel·la mínima indivisible per cada una de les zones previstes .
- Preveu una dotació de places d'aparcament de vehicles.
- Pel que fa als elements compostius d'ordenació prevista es presenta el plànol 0-03.2 (grans operadors) i 0-03.3 En ambdós plànols es marquen una sèrie de talussos que en resulten de l'execució dels vials que en alguns casos envaeixen els límits de separació de les parcel·les .
Pel que fa a les alineacions i rasants , s' hauria d' afegir un estudi de detall a una escala més gran 1 / 500 , de les parcel·les on es produeixin aquests desmunt i poder acotar correctament les separacions a vials principals i secundaris correctament , així com establir les separacions a veïns . El pla parcial parla d' altres límits , caldria definir i acotar aquests límits pels dos tipus d'ordenació possibles.
- Pel que fa a les claus els plànols d'ordenació o-03 .2 0.03.3 el pla parcial qualifica majoritàriament totes les illes amb la qualificació de **LLI-A**.

A L 'Art 18 del pla parcial en defineix la subzona logístic-industrial aïllada –filera clau LLI-A

Parcel·la mínima : 6.000 m2

Façana mínima : 60 m

Possibilitat de compartimentació :

- Projecte unitari d'edificació
- Façana mínima 12 m
- Superfície mínima establiment 500 m2
- No es permetrà utilitzar espais comuns com a zones d'emmagatzematge

- Coefficient d'edificabilitat neta : 0,85 m2st/m2sol**
- Ocupació màxima en planta de la parcel·la : 70 %**
- Separacions al límits :**

-Via principal : 15 m
-Vial secundari : 10 m
-A altre límits : 6 m

Cota de referència de la planta baixa : La cota de referència de la planta baixa s' establirà per la cota de la plataforma d'anivellació de la parcel·la , un cop urbanitzada .

- Alerta no queda definida la cota de referència de la planta baixa diu que es definirà en el propi projecte d'edificació . Cal un estudi de detall de cada una de les parcel·les i la seva adaptació topogràfica.

Alçada reguladora i número màxim de plantes:

S' estableix l' alçada reguladora en 15 m, amidats des de la cota de referència de la planta baixa fins l'arrencada de la coberta . Per sobre d' aquesta alçada solament es permetrà la coberta , la xemeneia i els elements tècnics de les instal·lacions. Tot i amb això la diferència de cota entre la vialitat principal o secundària i l' arrencada de la coberta no podrà superar els 17 m .

En aquelles parcel·les que superin els 10.000 m2 i estiguin ubicades a les illes LL-A-04, LL-A-05,LLA-07,LLA-08,LLA-09, LLA-10 , s' admetrà una alçada de 30 metres com a màxim, sempre i quan es justifiquin les per necessitats tècniques de l'activitat a implantar i es presenti i es tramiti un estudi de detall de volumetria i rasants de les edificacions .

Projectes d'edificació : A cada parcel·la l' edificació constituirà un projecte únic . El projecte serà unitari i haurà de buscar la integració de l'edifici en el entorn .

- Obres d'urbanització :** El pla parcial les defineix de forma bàsica, n' evalua el cost. En preveu les etapes per cada polígon d' actuació urbanística. Opcionalment les obres d'urbanització bàsiques es poden concretar en un document separat mitjançant un projecte d'urbanització.
Resta pendent l' informe del Serveis tècnics Municipals d'enginyeria respecte les obres bàsiques d'urbanització .
- Sistema de gestió :** El pla parcial defineix el sistema de gestió en la divisió poligonal. Delimita el polígon en 3 sectors. En defineix els terminis i els ampara en el projectes d'urbanització .En el plànol O.-04 s' en defineix la divisió poligonal. Per donar compliment a l'art 83 del RGUC el pla parcial ha d' establir un pla d' etapes. EL pla parcial que es presenta a la pag 30 diu que es desenvoluparà en el projecte de reparcel·lació.
El projecte conté una avaluació econòmica i se'n justifica la viabilitat econòmica de la

promoció. En aquest pla se'n defineix el % zones d'equipaments comunitaris que hagin de posar-se en servei en cada etapa.

Per donar compliment a l'art 89 del RGUC el pla parcial inclou una avaluació econòmica de la promoció, una estimació del conjunt de despeses que comporta el pla.

- La divisió polygonal que es proposa, estan descompensades geomètricament, la primera fase és la majoria de parcel·les del pla parcial. L'última fase és la més residual i s'ha deixat en aquesta fase l'accés oest, la nova connexió pel pas inferior a la N-240. Cosa que deixa la majoria del pla parcial amb una única sortida. En aquest tram hi ha un vial amb un pendent de 7 %.
- El projecte que es presenta té un pla d'etapes poc definit en defineix terminis. Ho deixa per definir en el projecte de re parcel·lació.
- El projecte que es presenta valora les obres d'urbanització bàsiques en base a un mòdul standart. No s'en pot avaluar el seu cost real. Fixa unes seccions tipus de vials però no en concreta les característiques del mobiliari urbà, l'arbrat, l'enjardinament, el paviment de les voreres, el tipus de vorades, l'enllumenat i la senyalització.
- i) **Zones verdes i equipaments** : El pla parcial reserva un mínim de zones verdes superior al mínim del 10 % i una zona d'equipaments amb una superfície superior al 5 %. En el plànol O-02 s'en defineixen les àrees.
La zona verda correspon al turó existent, en el plànol topogràfic existent no s'incorpora el % pendent que tenen els terrenys. segons l'art 7 de RGUC, no es pot alterar la classificació com a sòl no urbanitzable els terrenys que tinguin un pendent superior al 20 %.
- El plànol topogràfic I-04 no incorpora el plànol del ICC on permet identificar els terrenys amb pendent superior al 20 %

2) Art 66 de TRLLUC : Documentació del plans parcials urbanístics .

En general es presenten els plànols de planta a escala 1 / 3000 i a escala 1 / 6000 i les seccions es presenten a escales 1 / 2000 i a 1 / 5000 .

Segona l'art 87 del RGUC els plànols d'ordenació s'hauran d'entregar a escala 1 / 1000 i si cal s'han de presentar a escala menor les àrees de detall que calgui .

- Es presenten les seccions a escala gran, on la volumetria en la seva majoria es dibuixa d'una alçada de 30 m .
- La majoria de seccions estan a una escala superior a e / 1000 . Cosa que no permet detallar l'adaptació topogràfica . Es detecten uns talussos d'alçades superiors a 4 m .
- El pla parcial que es presenta caldrà que estudiï a escala 1 / 500 tots els talussos que es generen en l'execució dels vials i caldrà que en detall amb més detall les diferents plataformes d'anivellació .
- En la s3 fase 1 es fan un desmunt de 30 m d'alçada . . Caldrà que s'acotïn volumètricament els volums .
- A la secció s3 fase 3 la finca que troba amb la zona verda genera un talús de 20 m aproximadament que no es troba identificat en planta .

6- Justificació de la llei 6 /2009 avaluació ambiental plans i programes :

El pla parcial que es presenta justifica la innecessarietat de l'avaluació ambiental del pla parcial objecte d'aquest informe donat que no està inclòs dins del projectes que contempla la RDLL 1/2008 .

S'entén que el projecte que es presenta no és un projecte específic de construcció d'una activitat, sinó que és un projecte de desenvolupament de planejament, doncs és la Llei 6/2009 de la Generalitat de Catalunya la que regula l'avaluació dels plans i programes.
A l'annex I 2.c de l'esmentada llei es defineixen els plans i programes sotmesos a avaluació ambiental.

A l'informe de 2 maig de 2012 del Departament de Territori i Sostenibilitat s'indica que caldrà sol·licitar un informe a l'oficina Territorial d'Acció i Avaluació ambiental un cop aprovat inicialment i simultàniament al tràmit de l'informació pública .

El procediment seguirà l'art 32 de la llei 3 /2013 fa referència a l'art 86 bis . Procediment d'avaluació ambiental dels instruments de planejament.

El pla parcial objecte d'aprovació inicial NO contempla l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar ISA.

7- Justificació decret 342/2006 regula els estudis i informes d'impacte i integració paisatgística .

- Donat l'abast del present pla parcial i la transformació del terreny original .S'aplicaria l'art 20 i l'art 22 del decret 342/2006 .

8-Justificació de la llei 9 / 1993 del Patrimoni cultural català .

- En l'informe del 7 de maig de 2012 es es demanaven unes consideracions en el moment de la redacció del pla parcial . Es demanava incompatible el vial de l'accés oest és incompatible amb les restes arqueològiques La Romiguera I . El present pla parcial no modifica el traçat d'aquest vial i passa per la zona de jaciments arqueològics. Caldrà un informe del departament de cultura .

9-Informes Pendants :

- Manca informe preliminar. Departament Territori i Sostenibilitat.
- Manca informe Ministeri de Foment
- Manca informe Departament de mobilitat
- Manca informe adif
- Manca Direcció general d'Arquitectura i paisatge .
- Manca informe Departament de cultura .

Sònia Vilella Nebot en qualitat d'arquitecte municipal, en relació a la documentació aportada que completa la entrega en la sol·licitud realitzada per CIMALSA representada per Carolina Guerrero , de Novembre de 2013

Conclusions

La documentació presentada desenvolupa el planejament anteriorment aprovat i en presenta per la seva tramitació el pla parcial .

- El pla parcial que es presenta qualifica els sol i en determina els usos principals i compatibles.
- Estableix els índex d'edificabilitat i fa reserves d'aparcament . Donat compliment a l'art 96 i 97 del PGOU de Montblanc.
- Presenta dos plànols d'ordenació O-03.2 i O-03.3 on en resulten dos tipus d'ordenació possibles . La clau que s'en defineix majoritària és la clau LLI-A.

- El pla parcial fa un plànol d'alineacions i rasant i n' estableix els vials principals i els secundaris . Tot i que l'escala que es grafia i la mancança de cotes farà difícil el seu replanteig per a poder donar llicències d' obra . Caldrà estudiar per zones les diferents àrees del pla parcial a un detall major , definit-ne les diferents cotes d' anivellació i els diferents límits entre parcel·les .
- Caldrà estudiar amb més detall i conjuntament amb les obres d' urbanització la possibilitat de compartimentació de parcel·les amb projecte unitari .
- El desenvolupament d' aquest pla parcial implica grans moviments de terres ,en la definició dels conceptes ,caldrà definir més correctament les diferents possibilitats de les plataformes d' anivellació i de com es tractaran i contindran les terres .
- Caldrà presentar els plànols a escala mes detallada 1 / 1000 i a la mateixa escala les seccions que les plantes. Si cal i perquè s' entengui millor es faran estudis concret de les diferents zones .
- Aquest pla parcial no presenta el plànol del topogràfic del ICC on es marquin totes les pendents dels terrenys.
- Les seccions que es grafien caldrà que garanteixin l' adaptabilitat amb el terreny i amb l'entorn.
- El pla parcial defineix unes obres d' urbanització bàsiques,caldrà que aquestes s' avaluin i es valorin pels serveis d' enginyeria municipals. El pla parcial no concreta les característiques del mobiliari urbà , l' arbrat,l' enjardinament , el paviment , les vorades ni l' enllumenat .
- El pla parcial es desenvoluparà en tres polígons l' avaluació econòmica de la promoció es justifica a l' apartat 10.2 . La divisió polygonal que s' en proposa desenvolupa la seva totalitat de sol logístic en el polígon 1 .Aquesta divisió es veu geomètricament descompensada.

S'hauran de tramitar els següents informes
Manca informe preliminar. Departament Territori i Sostenibilitat.
Manca informe Ministeri de Foment
Manca informe adif
Manca Direcció general d' Arquitectura i paisatge .
Manca informe Departament de cultura .

S'informa favorablement el pla parcial sud 23 i sud 24. que es presenta i caldrà que es solventin totes aquestes esmenes en el projecte d' urbanització.

Montblanc ,3 Març 2014

L'arquitecte , Sònia Vilella Nebot"

2.- Legislació aplicable

Articles 65, 66, 73, 74, 78, 81 i 85 a 92 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.

Articles 22, 23, 79 a 89, 101 i següents del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel que s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme.

Articles 8, 14, 15, 16, i 21 a 28 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril d' Avaluació Ambiental de Plans i programes

Articles 21.1.j de la llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local, modificada per la Llei 57/2003, de 16 de desembre de Mesures per la Modernització del Govern Local.

3.- Informe

A la vista de la documentació aportada, aquesta no s'ajusta a les previsions dels art. 65, 66, 73, 74, 78, 81 i 85 a 92 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.

En concret les esmenes a realitzar al pla parcial són les detallades en l'informe de l'Arquitecte municipal anteriorment transcrit.

Pel que fa a la seva tramitació, s'haurà d'aprovar inicialment per part de la Junta de Govern Local, d'acord amb la delegació efectuada per Decret d'Alcaldia. S'haurà d'exposar al públic per un termini mínim d'un mes, mitjançant anuncis inserits en el B.O.P., i en un diari de màxima circulació de la província. En el tràmit d'informació pública s'hauria de citar els propietaris de terrenys afectats. S'haurà de demanar informe als organismes que estableix l'informe de l'arquitecte anteriorment transcrit.

L'aprovació inicial comporta la suspensió de l'atorgament de llicències de parcel·lació, edificació i enderrocament en la zona afectada pel Pla Parcial.

Posteriorment, s'hauran de resoldre les al·legacions presentades i procedir a l'aprovació provisional pel Ple de la Corporació.

Per tots aquests motius, és opinió d'aquesta Secretaria, que es pot procedir a l'aprovació inicial de l'esmentat Pla Parcial d'acord amb les prescripcions de l'informe de l'arquitecta municipal transcrit anteriorment.

No obstant, la Junta de Govern Local acordarà el que estimi pertinent.

Montblanc, 3 de març de 2014

EL SECRETARI

Antoni Garcia Jiménez

INFORME SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS

SOL.LICITANT :

CIMALSA , Centres logísitcs de Catalunya .

OBJECTE :

Pla parcial 23 i 24 .

Tramitació :

-Tramitació inicial

1- Antecedents :

En data 10 desembre 1997 s' aprova definitivament el PGOU de Montblanc
En data 22 de juny de 2005, s' aprova el Text refós de les normes urbanístiques de planejament vigent al terme municipal de Montblanc.
En data 7 de setembre 2006 s' aprova definitivament la Modificació puntual de PGOU de Motnblanc el Sector nº 23 Plans d' en Jori.
En data 23 de gener 2010 s' aprova definivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona. On s' inclou el desenvolupament del sector la Romiguera en un centre intermodal per al desevelopament logístic, on es disposarà d' una terminal ferroviària.
El 4 de febrer 2010 s' aprova definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc del Sector SUD -24 La Romiguera. Tenia per objecte la delimitació d' un nou sector de sòl urbanitzable delimitat destinat a usos industrials i logístics, en la mesura que aquests terrenys se situen just al costat d' una línia ferroviària que pot ser destinada al transport de mercaderies.

En data 25 de gener de 2012 s' aprova inicialment la Modificació puntual del pla general , sector SUD 23-24.

En data 28 de gener de 2013 es publica al DOGC aprovar definitivament la Modificació del Pla general
d' ordenació dels Sectors 23 i 24

2- Àmbit d' actuació:

Sector 23 i 24

Superfície : segons Normes urbanístiques art 97 modificat superfície de l' àmbit : 826.652,31 m2
El pla parcial que es presenta té una superfície de **811.969,81 m2**

Una petita franja sòl rústic que segons l' art 97 és de 81.265,17 m2 i en el present document és de 78.644,35 m2

La Classificació i qualificació del sòl segons el planejament vigent és :

-Sud 23 i 24 :Sòls en règim de sòl urbanitzable delimitat

3-Objecte :

Desenvolupament del Pla Parcial sud 23-24 “ La Romiguera “ de Montblanc .

4- Agents intervenen en el projecte

Redactor : GPO ,Roberto Ripoll Perez arquitecte .
Promotor : CIMALSA , Centres logístics de Catalunya .

4- Normativa urbanística aplicable :

- Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona . Aprovat Definitivament en data 12 de gener de 2010 DOGC nº 5559, 3 febrer 2010.
- Text refós de les normes urbanístiques de planejament vigent al terme municipal de Montblanc.
- art 96, i 97 del Pgou de Montblanc aprovat definitivament 23 de gener 2013 .
- art 65,art 66 del TRLLUC 1 /2010
- Art 79,80,81,82 ,83,84,85,86,87,88,89del RGUC 305 /2006 Plans Parciais urbanístics.
- Art 115,117 i118 del RGUC Documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic.
- Art 6 Llei 6/2009 d' avaluació ambiental de plans i programes.
- Decret 343/2006 Protecció, gestió i ordenació del paisatge i es regulen els estudis i informes d' impacte i integració paisatgística .

5- El Document proposa :

Modificació puntual pgou 23-24		Pla parcial sector 23-24 la romiguera	
ÀMBIT	el marcat en el plànol		
SUPERFÍCIE m2	826.652,31	811.969,81	*al pp no es consideren els terrenys
Edificabilitat m2s/st	371.993,54	348.139,48	indosos dins de la zona de les
Index edificabilitat %	0,45	0,43	infraestructures colindants
Usos principal	dau I 5 enmagatzematge i industrial	Definits dau II (Logístic e industrial)	* def pag 39 pp
Usos complementaris	Hoteler, restauració , esportiu i lleure , garatge , aparcament , gasolineres, heliport , oficines i centres empresarials, guarderia infantil , comercial i oci		
Alçada màxima	15 m	15 m general , s' ademet 30 m alçada	*

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
	SUBZONES		
LI-Af	Logistic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logistic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
	TOTAL SECTOR SUD 23-24	811.969,81	100

1. Art 65 de TRLLUC :

- El pla parcial que es proposa qualifica el sol i en determina els usos principals i compatibles.
- Estableix els índex d' edificabilitat neta dels terrenys edificables, expressats en m2 de sostre per metre quadrat de sol ..
- En defineix la parcel.la mínima indivisible per cada una de les zones previstes .
- Preveu una dotació de places d' aparcament de vehicles.
- Pel que fa als elements compostius d' ordenació prevista es presenta el plànol 0-03.2 (grans operadors) i 0-03.3 En ambdós planells es marquen una sèrie de talussos que en resulten de l'execució dels vials que en alguns casos envaeixen els límits de separació de les parcel·les .
Pel que fa a les alineacions i rasants , s' hauria d' afegir un estudi de detall a una escala més gran 1 / 500 , de les parcel·les on es produeixin aquests desmunt i poder acotar correctament les separacions a vials principals i secundaris correctament , així com establir les separacions a veïns . El pla parcial parla d' altres límits , caldria definir i acotar aquests límits pels dos tipus d' ordenació possibles.
- Pel que fa a les claus els plànols d' ordenació 0-03 .2 0.03.3 el pla parcial qualifica majoritàriament totes les illes amb la qualificació de **LLI-A**.

A L 'Art 18 del pla parcial en defineix la subzona logistic-industrial aïllada –filera clau LLI-A

Parcel.la mínima : 6.000 m2

Façana mínima : 60 m

Possibilitat de compartimentació :

- Projecte unitari d' edificació
- Façana mínima 12 m
- Superfície mínima establiment 500 m2
- No es permetrà utilitzar espais comuns com a zones d' emmagatzematge

- Coeficient d' edificabilitat neta : 0,85 m2st/m2sol**
- Ocupació màxima en planta de la parcel.la : 70 %**
- Separacions al límits :**

-Via principal : 15 m
-Vial secundari : 10 m
-A altre límits : 6 m

Cota de referència de la planta baixa : La cota de referència de la planta baixa s' establirà per la cota de la plataforma d' anivellació de la parcel.la , un cop urbanitzada .

- Alerta no queda definida la cota de referència de la planta baixa diu que es definirà en el propi projecte d' edificació . Cal un estudi de detall de cada una de les parcel·les i la seva adaptació topogràfica.

Alçada reguladora i número màxim de plantes:

S' estableix l' alçada reguladora en 15 m, amidats des de la cota de referència de la planta baixa fins l' arrencada de la coberta . Per sobre d' aquesta alçada solament es permetrà la coberta , la xemeneia i els elements tècnics de les instal·lacions. Tot i amb això la diferència de cota entre la vialitat principal o secundària i l' arrencada de la coberta no podrà superar els 17 m .

En aquelles parcel·les que superin els 10.000 m2 i estiguin ubicades a les illes LL-A-04, LL-A-05,LLA-07,LLA-08,LLA-09, LLA-10 , s' admetrà una alçada de 30 metres com a màxim, sempre i quan es justifiquin les per necessitats tècniques de l' activitat a implantar i es presenti i es tramiti un estudi de detall de volumetria i rasants de les edificacions .

Projectes d' edificació : A cada parcel·la l' edificació constituirà un projecte únic . El projecte serà unitari i haurà de buscar la integració de l' edifici en el entorn .

- Obres d' urbanització :** El pla parcial les defineix de forma bàsica, n' evalua el cost. En preveu les etapes per cada polígon d' actuació urbanística. Opcionalment les obres d' urbanització bàsiques es poden concretar en un document separat mitjançant un projecte d' urbanització.
Rest a pendent l' informe del Serveis tècnics Municipals d' enginyeria respecte les obres bàsiques d' urbanització .
- Sistema de gestió :** El pla parcial defineix el sistema de gestió en la divisió polygonal. Delimita el polígon en 3 sectors. En defineix els terminis i els ampara en el projectes d'

urbanització .En el plànol O.-04 s' en defineix la divisió poligonal. Per donar compliment a l'art 83 del RGUC el pla parcial ha d' establir un pla d' etapes. EL pla parcial que es presenta a la pag 30 diu que es desenvoluparà en el projecte de reparcel·lació.

El projecte conté una avaluació econòmica i se'n justifica la viabilitat econòmica de la promoció. En aquest pla se 'n de defineix el % zones d' equipaments comunitaris que hagin de posar-se en servei en cada etapa .

Per donar compliment a l'art 89 del RGUC el pla parcial inclou una avaluació econòmica de la promoció, una estimació del conjunt de despeses que comporta el pla.

- La divisió poligonal que es proposa , estan descompensades geomètricament , la primera fase és la majoria de parcel·les del pla parcial . L'última fase és la més residual i s' ha deixat en aquesta fase l' accés oest, la nova connexió pel pas inferior a la N-240 . Cosa que deixa la majoria del pla parcial amb una única sortida . En aquest tram hi ha un vial amb un pendent de 7 % .
- El projecte que es presenta té un pla d' etapes poc definit en defineix terminis . Ho deixa per definir en el projecte de re parcel·lació .
- El projecte que es presenta valora les obres d' urbanització bàsiques en base a un mòdul standart . No s' en pot avaluar el seu cost real .Fixa unes seccions tipus de vials però no en concreta les característiques del mobiliari urbà, l' arbrat, l' enjardinament, el paviment de les voreres, el tipus de vorades , l' enllumenat i la senyalització.
- i) **Zones verdes i equipaments** : El pla parcial reserva un mínim de sones verdes superior al mínim del 10 % i una zona d' equipaments amb una superfície superior al 5 % En el plànol O-02 s'en defineixen les àrees .
La zona verda correspon al turó existent , en el plànol topogràfic existent no s' incorpora el % pendent que tenen els terrenys . segons l' art 7 de RGUC, no es pot alterar la classificació com a sòl no urbanitzable els terrenys que tinguin un pendent superior al 20 % .
- El plànol topogràfic I-04 no incorpora el plànol del ICC on permet identificar els terrenys amb pendent superior al 20 %

2) Art 66 de TRLLUC : Documentació del plans parcials urbanístics .

En general es presenten els plànols de planta a escala 1 / 3000 i a escala 1 / 6000 i les seccions es presenten a escales 1 /2000 i a 1 / 5000 .

Segona l'art 87 del RGUC els plànols d' ordenació s' hauran d' entregar a escala 1 / 1000 i si cal s' han de presentar a escala menor les àrees de detall que calgui .

- Es presenten les seccions a escala gran, on la volumetria en la seva majoria es dibuixa d' una alçada de 30 m .
- La majoria de seccions estan a una escla superior a e / 1000 . Cosa que no permet detallar l' adaptació topogràfica . Es detecten uns talusos d' alçades superiors a 4 m .
- El pla parcial que es presenta caldrà que estudiï a escala 1 / 500 tots els talussos que es generen en l'execució dels vials i caldrà que en detalli amb més detall les diferents plataformes d' anivellació .
- En la sl3 fase 1 es fan un desmunts de 30 m d' alçada . . Caldrà que s' acotin volumètricament els volums .
- A la secció sl 3 fase 3 la finca que trova amb la zona verda genera un talús de 20 m aproximadament que no es troba identificat en planta .

6- Justificació de la llei 6 /2009 avaluació ambiental plans i programes :

El pla parcial que es presenta justifica la innecessarietat de l' avaluació ambiental del pla parcial objecte d' aquest informe donat que no està inclòs dins del projectes que contempla la RDLL 1/2008 .

S' entén que el projecte que es presenta no és un projecte específic de construcció d' una activitat , sinó que és un projecte de desenvolupament de planejament , doncs és la Llei 6/2009 de la Generalitat de Catalunya la que regula l' avaluació dels plans i programes .
A l'annex I 2.c de l'esmentada llei es defineixen els plans i programes sotmesos a avaluació ambiental.

A l' informe de 2 maig de 2012 del Departament de Territori i Sostenibilitat s' indica que caldrà sol·licitar un informe a l' oficina Territorial d' Acció i Avaluació ambiental un cop aprovat inicialment i simultaneament al tràmit de l' infromació pública .

El procediment seguirà l'art 32 de la llei 3 /2013 fa referència a l'art 86 bis . Procediment d' avaluació ambiental dels instruments de planejament.

El pla parcial objecte d'aprovació inicial NO contempla l' informe de sostenibilitat ambiental preliminar ISA.

7- Justificació decret 342/2006 regula els estudis i informes d' impacte i integració paisatgística .

- Donat l'abast del present pla parcial i la transformació del terreny ooriginal .S' aplicaria l' art 20 i l'art 22 del decert 342/2006 .

8-Justificació de la llei 9 / 1993 del Patrimoni cultural català .

- En l' informe del 7 de maig de 2012 es es demanaven unes consideracions en el moment de la redacció del pla parcial . Es demanava incompatible el vial de l' accés oest és incompatible amb les restes arqueològiques La Romiguera I . El present pla parcial no modifica el traçat d' aquest vial i passa per la zona de jaciments arqueològics. Caldrà un informe del departament de cultura .

9-Informes Pendants :

- Manca informe preliminar. Departament Territori i Sostenibilitat.
- Manca informe Ministeri de Foment
- Manca informe Departament de mobilitat
- Manca informe adif
- Manca Direcció general d' Arquitectura i paisatge .
- Manca informe Departament de cultura .



Sònia Vilella Nebot en qualitat d'arquitecte municipal, en relació a la documentació aportada que completa la entrega en la sol·licitud realitzada per CIMALSA representada per Carolina Guerrero , de Novembre de 2013

Conclusions

La documentació presentada desenvolupa el planejament anteriorment aprovat i en presenta per la seva tramitació el pla parcial .

- El pla parcial que es presenta qualifica els sol i en determina els usos principals i compatibles.
- Estableix els índex d'edificabilitat i fa reserves d'aparcament . Donat compliment a l'art 96 i 97 del PGOU de Montblanc.
- Presenta dos plànols d'ordenació O-03.2 i O-03.3 on en resulten dos tipus d'ordenació possibles . La clau que s' en defineix majoritària és la clau LLI-A.
- El pla parcial fa un plànol d'alineacions i rasant i n' estableix els vials principals i els secundaris . Tot i que l'escala que es grafia i la manca de cotes farà difícil el seu replanteig per a poder donar llicències d' obra . Caldrà estudiar per zones les diferents àrees del pla parcial a un detall major , definit-ne les diferents cotes d'anivellació i els diferents límits entre parcel·les .
- Caldrà estudiar amb més detall i conjuntament amb les obres d'urbanització la possibilitat de compartimentació de parcel·les amb projecte unitari .
- El desenvolupament d'aquest pla parcial implica grans moviments de terres ,en la definició dels conceptes ,caldrà definir més correctament les diferents possibilitats de les plataformes d'anivellació i de com es tractaran i continuaran les terres .
- Caldrà presentar els plànols a escala més detallada 1 / 1000 i a la mateixa escala les seccions que les plantes. Si cal i perquè s' entengui millor es faran estudis concret de les diferents zones .
- Aquest pla parcial no presenta el plànol del topogràfic del ICC on es marquin totes les pendents dels terrenys.
- Les seccions que es grafien caldrà que garanteixin l'adaptabilitat amb el terreny i amb l'entorn.
- El pla parcial defineix unes obres d'urbanització bàsiques,caldrà que aquestes s' avaluïn i es valorin pels serveis d'enginyeria municipals. El pla parcial no concreta les característiques del mobiliari urbà , l'arbrat,l'enjardinament , el paviment , les vorades ni l'enllumenat .
- El pla parcial es desenvoluparà en tres polígons l'avaluació econòmica de la promoció es justifica a l'apartat 10.2 . La divisió poligonal que s' en proposa desenvolupa la seva totalitat de sol logístic en el polígon 1 .Aquesta divisió es veu geomètricament descompensada.

S'hauran de tramitar els següents informes :

Manca informe preliminar. Departament Territori i Sostenibilitat.
Manca informe Ministeri de Foment

Manca informe adif
Manca Direcció general d'Arquitectura i paisatge .
Manca informe Departament de cultura .

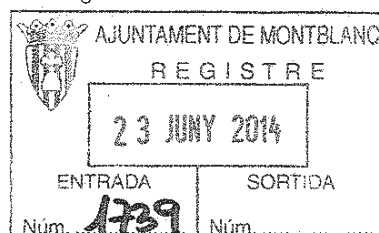
S'informa favorablement el pla parcial sud 23 i sud 24. que es presenta i caldrà que es solventin totes aquestes esmenes en el projecte d'urbanització.

Montblanc ,3 Març 2014

L'arquitecte , Sònia Vilella Nebot

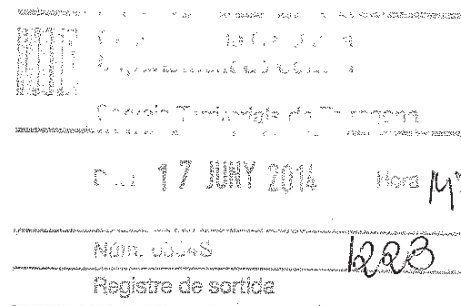
APÈNDIX 5. INFORMES DEL DEPARTAMENT DE CULTURA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

ELCSA



Ajuntament de Montblanc
Sr. Antoni Garcia Jiménez
Secretari
Pl. Major, 1
43400 Montblanc

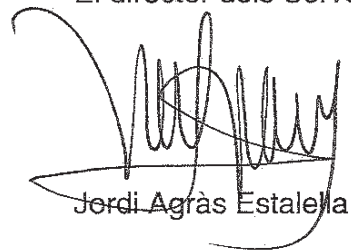
Data	16 de juny de 2014
Referència	505 G117/ S166/2014
Assumpte	Tramesa informe Planejament



Us trameto, adjunts, els informes arquitectònic i arqueològic referents a:

- Exp. P-10-2014 Pla parcial urbanístic del sector industrial SUD 23-24, Montblanc (Conca de Barberà).

El director dels Serveis Territorials,


Jordi Agràs Estalella

Tarragona, 16 de juny de 2014



Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
Secretaria General
Serveis Territorials de Tarragona

C/ Major, 14
43003 TARRAGONA
Tel. 977 25 15 00
Fax 977 25 15 01

Servei del Patrimoni Arquitectònic
S092/2014

INFORME SOBRE L'ADEQUACIÓ DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC A LA LEGISLACIÓ DE PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC

EXP. NÚM.: P-010-2014
ASSUMPTE: Pla Parcial Urbanístic Sector industrial SUD 23-24 "LA ROMIGUERA"
ADREÇA: Sector SUD 23-24 "LA ROMIGUERA"
MUNICIPI: Terme Municipal de Montblanc (comarca: La Conca de Barberà)

ANTECEDENTS

Amb data de 17 de març de 2014, l'ajuntament de Montblanc entra als Serveis Territorials del Departament de Cultura un document de títol Pla Parcial Urbanístic Sector 23-24 "LA ROMIGUERA" al terme Municipal de Montblanc.

SITUACIÓ

El sector objecte del present Pla Parcial Urbanístic es situa al nord oest del municipi de Montblanc limitant, al nord, amb la via del tren d'alta velocitat (TAV); a l'est, amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2; al sud amb la línia ferroviària convencional; i a l'oest, amb sòls agrícoles.

OBJECTIUS

El present Pla Parcial Urbanístic desenvolupa la Modificació puntual del PGOU de Montblanc als sectors SUD 23 i SUD 24, aprovada definitivament en data 10 de maig de 2012, amb l'objecte de facilitar la implementació del centre intermodal. Aquesta Modificació va delimitar l'àmbit del Pla creant un sector de desenvolupament urbanístic amb una superfície total de 826.652,31 m², classificant terrenys com a sòl no urbanitzables afectes a infraestructura ferroviària amb una superfície total de 78.644,36 m².

L'objectiu general de l'actuació és el de desenvolupar un sector unitari que permeti la implantació d'una plataforma logística intermodal al terme municipal de Montblanc i potencii el millor aprofitament de la proximitat de la infraestructura ferroviària.

PROJECTE

Es tracta d'un sector destinat a la implantació d'activitats logístiques i industrials, amb una superfície aproximada de 81 ha de sòl, que es troba molt condicionada per les grans infraestructures del seu entorn que l'encaixen en sentit longitudinal, l'actual via del ferrocarril convencional i el tren d'alta velocitat.

Respecte a la disposició interna de la vialitat de la plataforma logística, es proposa estructurar tota la trama a partir d'un vial principal que segueix en paral·lel al traçat de la Línia d'Alta Velocitat. Els vials secundaris es tracen ortogonalment a aquest, tancant anelles que donen accés a les diferents naus i indústries.



Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
Secretaria General
Serveis Territorials de Tarragona

C/ Major, 14
43003 TARRAGONA
Tel. 977 25 15 00
Fax 977 25 15 01

Servei del Patrimoni Arquitectònic
S092/2014

L'element diferenciador d'aquest centre és la terminal ferroviària que es proposa situar a la banda sud amb un espai de serveis complementaris i que ha de permetre l'intercanvi de mercaderies procedents del tren i la connexió amb la zona logística. La proposta també integra aquells elements significatius i preexistències a conservar, com restes arqueològiques i elements naturals característics, i manté els camins que tenen continuïtat fora de l'àmbit.

En aquest sentit el turó existent a ponent, que es preserva com espai lliure, divideix el sector en dos parts una a l'est, que inclou les fases 1 i 2 vinculat a un nou accés des de la rotonda existent d'enllaç entre la N-240 i la C-14, i la fase 3, a l'oest, connectada mitjançant el pas inferior sota la línia de ferrocarril amb l'actual accés a les indústries existents de Frape Behr i Saint Gobain.

CONSIDERACIONS

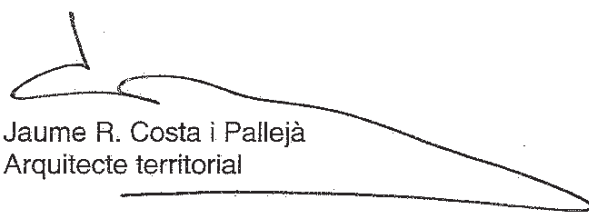
Pel que fa al patrimoni arquitectònic, el Pla Parcial que es pretén no afecta cap edifici, conjunt o entorn del patrimoni arquitectònic declarat BCIN, BCIL, ni cap altre bé immoble protegit o catalogat urbanísticament.

PROPOSTA

Atès que el que es proposa, llevat del que es pugui despendre de l'informe de l'arqueòloga territorial, no contradiu la Llei 9/93 del Patrimoni Cultural Català en relació al patrimoni arquitectònic, s'informa favorablement el projecte.

Aquest informe, es complementa i és complementari del emès pel Servei d'Arqueologia.

Tarragona, 17 de març de 2014


Jaume R. Costa i Pallejà
Arquitecte territorial

INFORME PLANEJAMENT URBANÍSTIC

Exp. P-010- 2014
Interessat: Ajuntament de Montblanc
Assumpte: Pla Parcial urbanístic del sector industrial SUD 23-24.
Municipi: Montblanc (Conca de Barberà)

FETS

En data 17 de març de 2014 entra, als Serveis Territorials a Tarragona del Departament de Cultura un escrit del secretari de l'Ajuntament de Montblanc el qual es comunica que amb data 3 de març de 2014, la Junta de Govern Local de l'Ajuntament va aprovar inicialment *el Pla Parcial del Sector industrial SED 23- 24* i sol·licita s'emeti l'informe que estableix l'article 85.5 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

S'adjunta còpia de la documentació en format CD.

ANTECEDENTS

En data 12 d'abril de 2006 el Secretari de l'Ajuntament de Montblanc tramet, a la Direcció General del Patrimoni Cultural, un exemplar de la Memòria de la Modificació puntual del pla General de Montblanc i còpia de l'acord adoptat en la sessió de 23 de març de 2006 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona en el qual, atès el resultat positiu dels treballs de delimitació arqueològica al jaciment de la Romiguera I, es requereix que aquesta Direcció General es pronunciï sobre la viabilitat del projecte i si cal procedir a l'excavació arqueològica en extensió de l'àrea arqueològica afectada.

En data 16 de maig de 2006 des de la Secció d'Informació i estudis del Patrimoni Cultural del departament de Cultura es va informar el següent:

Una vegada analitzada la memòria de la Modificació puntual i les memòries de les intervencions arqueològiques realitzades fins al moment en els terrenys afectats per considerem el següent:

A partir de la informació de que disposem actualment de la vil·la de la Romiguera I, aquest jaciment es veu directament afectat pel projecte del PP-23.

A partir dels treballs de delimitació creiem que la zona de protecció de la vil·la en els terrenys objecte d'aquest projecte (molt possiblement les estructures de la vil·la s'estenen més enllà) és la que es troba delimitada per una línia vermella en el plànol adjunt.

Aquest jaciment, com a part integrant del patrimoni cultural català, no pot ser destruït, per la qual cosa el projecte no pot contemplar a la zona delimitada cap actuació que afecti el subsòl. Sí que hi pot haver zona verda o plataformes superposades.

En base a la informació de que es disposa en aquest moment, hem de dir que la superfície destinada a il·les amb parcel·les d'aprofitament privat industrial no es pot superposar amb l'àrea

de protecció. Tot i amb això i atès que els treballs de delimitació arqueològica només donen informació sobre la presència o absència de restes d'interès arqueològic i sobre les seves característiques, però no proporcionen una informació exhaustiva del jaciment, considerem que l'excavació arqueològica en extensió de l'àrea arqueològica permetrà disposar de la totalitat de la informació sobre les restes. A partir d'aquesta informació es podrà concretar l'abast real del jaciment en aquest punt i des d'aquesta Direcció General es podrà dictaminar el tractament concret de les restes arqueològiques.

CONCLUSIONS

A partir de les consideracions exposades podem concloure que el projecte Modificació Puntual del Pla General de Montblanc. Ampliació de sòl urbanitzable. Sector núm. 23. Plans d'en Jori. Parc Logístic és viable sempre i quan a l'àrea de protecció arqueològica delimitada per la línia vermella no hi hagi afectació de subsòl. Es pot destinar a zona verda, mai a edificacions.

En el cas de que es cregui necessari mantenir la configuració proposada caldrà dur a terme l'excavació arqueològica en extensió de l'àrea de protecció arqueològica per tal de que el Departament de Cultura es pugui pronunciar.

En tots els casos s'han de tenir en compte, a més, les mesures correctores establertes en la memòria de la prospecció arqueològica que han de quedar plasmades a la normativa del corresponent document de planificació urbanística.

En data 14 d'abril de 2009 entra, als Serveis Territorial del Departament de Cultura Mitjans de Comunicació a Tarragona un escrit del secretari de l'Ajuntament de Montblanc el qual es comunica que amb data 27 de març de 2009, el Ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sòl rural a sòl urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera)* i sol·licita s'emeti l'informe que estableix l'article 83 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

En data 1 de febrer de 2010 des del Departament de Cultura es va informar el següent:

Els terrenys objecte de la modificació puntual han estat objecte dels corresponents treballs de prospecció i delimitació arqueològica.

Resultat d'aquests treballs ha estat la identificació de les àrees d'expectativa arqueològica Romiguera II, Mitja Lluna II i Camí de Calaf.

Mitja Lluna II i Camí de Calaf han estat objecte de la corresponent delimitació arqueològica que ha permès identificar, en ambdós punts, nivells i estructures i nivells d'interès arqueològic.

Cal dur a terme la delimitació arqueològica de l'àrea d'expectativa arqueològica la Romiguera II, identificada durant les prospeccions i no delimitada.

El planejament derivat i els projectes que es derivin d'aquesta modificació s'han de redactar de forma que respectin les restes. Per això es pot optar per considerar aquestes àrees arqueològiques com a zona verda o zona arqueològica (no poden coincidir amb àmbits edificats ni amb vials o zones d'aparcament) o bé, ateses les característiques de les restes documentades, per dur a terme, prèviament a la redacció d'aquests documents, l'excavació

arqueològica en extensió de les restes arqueològiques i en base als resultats, compatibilitzar les restes amb els projectes.

Pel que fa a la resta de l'àmbit de la modificació puntual, caldrà preveure el seguiment arqueològic dels moviments de terres que afectin el subsòl.

Per tot això,

Pel que fa al patrimoni arqueològic, i sens perjudici del que pugui determinar el Servei de Patrimoni Arquitectònic, informem FAVORABLEMENT la Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sol rural a sol urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera) sempre i quan es tinguin en compte les consideracions esmentades.

Entre els dies 4 a 15 d'octubre de 2010 es va dur a terme una intervenció arqueològica de delimitació al jaciment La Romiguera II, sota la direcció de l'arqueòloga Pilar Bravo Póvez (CODEX), amb la corresponent autorització d'aquesta direcció general.

Els resultats d'aquesta intervenció van ser negatius pel que fa a la documentació de restes d'interès arqueològic.

En data 9 de març de 2012 entra, als Serveis Territorials a Tarragona del Departament de Cultura un escrit del secretari de l'Ajuntament de Montblanc el qual es comunica que amb data 25 de gener de 2012, el Ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc dels sectors SUD 23 i SUD 24* i sol·licita s'emeti l'informe que estableix l'article 85.5 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme

En data 7 de maig de 2012 des del Departament de Cultura es va informar el següent:

La Modificació presentada incorpora les consideracions que condicionaven els informes favorables sobre la *Modificació Puntual del Pla General de Montblanc. Ampliació de sol urbanitzable. Sector núm. 23. Plans d'en Jori. Parc Logístic* i sobre la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sol rural a sol urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera)*.

Amb la delimitació arqueològica del jaciment La Romiguera II considerem que s'ha donat compliment a la primera de les condicions exposades a l'informe sobre la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sol rural a sol urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera)*. Atés el resultat negatiu de les delimitacions pel que fa a documentació de restes arqueològiques, considerem que serà suficient dur a terme el seguiment dels moviments de terres que afectin el subsòl.

No obstant això, en el plànol *I-09 Condicionants*, es continua marcant de forma incorrecta la superfície del jaciment Romiguera I que, des del Servei d'Arqueologia i Paleontologia, considerem que és positiva dins del sector SUD 23. Igualment, en el plànol *O-02 Ordenació orientativa (plànol no normatiu)*, es proposa una zonificació i vialitat no compatibles amb les restes arqueològiques en el sector d'aquest mateix jaciment.

Recordem que en l'informe sobre la *Modificació Puntual del Pla General de Montblanc. Ampliació de sol urbanitzable. Sector núm. 23. Plans d'en Jori. Parc Logístic* es deia que era viable

"sempre i quan a l'àrea de protecció arqueològica delimitada per la línia vermella no hi hagi afectació de subsòl. Es pot destinar a zona verda, mai a edificacions.

En el cas de que es cregui necessari mantenir la configuració proposada caldrà dur a terme l'excavació arqueològica en extensió de l'àrea de protecció arqueològica per tal de que el Departament de Cultura es pugui pronunciar".

Per tot això,

Pel que fa al patrimoni arqueològic, i sens perjudici del que pugui determinar el Servei de Patrimoni Arquitectònic, informem FAVORABLEMENT la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc dels Sectors SUD 23 i SUD 24* amb la condició que el pla parcial que el desenvolupi contempli correctament les consideracions que condicionaven els informes favorables sobre la *Modificació Puntual del Pla General de Montblanc. Ampliació de sol urbanitzable. Sector núm. 23. Plans d'en Jori. Parc Logístic* i sobre la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sol rural a sol urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera)*.

FONAMENTS DE DRET

- Llei 9/1993, de 30 de setembre, del Patrimoni cultural català.
- Decret 78/2002 de 5 de març, del Reglament de protecció del patrimoni arqueològic i paleontològic.
- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.

ANÀLISI DEL DOCUMENT

La documentació presentada consisteix en els següents documents:

- Memòria de la informació
- Memòria de l'actuació
- Gestió del pla parcial
- Quadre de dades
- Normativa
- Justificació de la divisió poligonal
- Pla d'etapes
- Estudi econòmic i financer
- Plànols
- Memòria
- Annex I. Reportatge fotogràfic
- Annex II. Informes organismes a la informació pública
- Annex III. Relació de propietaris
- Annex IV. Informe Ambiental
- Annex V. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

L'objectiu general del pla parcial és el de desenvolupar un sector unitari que permeti la implantació d'una plataforma logística intermodal al terme municipal de Montblanc i potenciï el millor aprofitament de la proximitat de la infraestructura ferroviària.

L'àmbit del Pla parcial, de 811.969,81 m² de superfície, se situa al nord oest del municipi de Montblanc limitant, al nord, amb la via del tren d'alta velocitat (TAV); a l'est, amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2; al sud amb la línia ferroviària convencional; i a l'oest, amb sòls agrícoles.

Els criteris particulars de l'ordenació del document de Pla Parcial són:

- Concretar la proposta d'ordenació de conformitat amb l'ús previst, logístic – industrial, i definir els eixos principals que permetin una disposició racional del sector i el seu creixement per fases.
- Integrar dins la proposta d'ordenació els espais per a la implantació d'una terminal ferroviària i assegurar l'accessibilitat a la mateixa.
- Garantir la màxima adaptació topogràfica a la morfologia del terreny de la urbanització i l'edificació, així com un tractament adequat dels talussos que es puguin generar.
- Determinar les tipologies edificatòries compatibles amb els usos del sector amb una imatge unitària i de qualitat, amb una proposta de parcel·lació el més regular possible.
- Definir els accessos i serveis necessaris per al correcte funcionament del sector.
- Integrar en els espais lliures els elements paisatgístics més significatius com ara el turó de ponent que es preserva com a pulmó verd de la proposta.
- Donar resposta a les prescripcions de les diferents Administracions recollides en la Modificació puntual del PGOU de Montblanc.
- Donar continuïtat a camins existents i passos amb continuïtat fora de l'àmbit.

La zonificació que es proposa és la següent:

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
SUBZONES			
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
TOTAL SECTOR SUD 23-24		811.969,81	100

A la memòria del pla parcial es fa referència a l'existència, dins l'àmbit del pla, de diversos jaciments arqueològics:

"D'acord amb les diferents intervencions arqueològiques realitzades a l'àmbit del pla per la redacció de la Modificació Puntual del PGOU, s'han pogut identificar i localitzar dos jaciments arqueològics: el jaciment de la "Mitja Luna II", a l'extrem Est, i del "Camí de Calaf", al costat Sud però fora del sector, a més de confirmar la presència del jaciment romà de la vil·la de La Romiguera I a l'extrem Oest. L'informe emès pel Departament de Cultura en data 7 de maig de 2012 determina que el jaciment identificat com Romiguera I s'ha de preservar. Per a les altres restes detectades caldrà l'excavació arqueològica en extensió i en base als resultats compatibilitzar-les amb la proposta d'ordenació.

Aquest estudis han permès igualment, la localització i documentació d'un número d'elements etnològics formats principalment per petites construccions i casetes de caràcter agrícola, la majoria cronològicament contemporànies i sense cap interès patrimonial, però entre les quals es troba alguna construcció de pedra que s'hauria de documentar."

Per tal d'adequar el contingut del pla parcial a les prescripcions imposades pel Departament de Cultura en la fase de la Modificació puntual del PGOU es proposen, respecte als valors culturals i patrimonials, les actuacions següents:

La proposta d'ordenació contempla la protecció del jaciment de la vil·la de la Romiguera I ubicat a ponent, considerant-lo com a zona verda sense afectació del subsòl.

Respecte al jaciment de la Mitja Lluna II, afectat per l'ordenació, es distingeixen dues zones diferenciades, com es pot observar als plànols:

- Zona afectada per la vialitat: prèviament a l'aprovació del present Pla Parcial es procedirà a l'excavació arqueològica en extensió d'aquesta part del jaciment.

- Zona qualificada com a parcel·la privada LI-02 d'us logístic-industrial: prèviament a l'execució de qualsevol obra d'edificació a la parcel·la es procedirà a l'excavació en extensió de les restes arqueològiques existents i en funció dels resultats es compatibilitzaran amb el projecte d'edificació

La resta de jaciments localitzats a la zona resten fora de l'àmbit.

Durant la fase d'urbanització es realitzarà el seguiment arqueològic dels moviments de terres que afectin el subsòl.

CONSIDERACIONS

Analitzada la documentació presentada i en base a la informació de que disposem al Servei d'Arqueologia i Paleontologia considerem el següent:

Valorem positivament la proposta de considerar com a zona verda sense afectació del subsòl la zona on es troba el jaciment Romiguera I.

Pel que fa al jaciment Romiguera II, situat just al costat del pas superior a l'AVE en una zona en la que el pla parcial hi proposa el pas d'un vial i zona verda, recordem que l'informe del departament de Cultura sobre la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc dels sectors SUD 23 i SUD 24* estableix que caldria dur a terme el seguiment dels moviments de terres que afectin el subsòl.

Quan al jaciment de la Mitja Lluna II, i atès que es presenta el pla parcial sense que s'hagi dut a terme l'excavació arqueològica a que es feia referència en l'informe del Departament de Cultura sobre la *Modificació puntual del Pla general d'Ordenació Urbana de Montblanc. Canvi de classificació de sol no urbanitzable qualificat com a sòl rural a sòl urbanitzable delimitat industrial (SUD 24. La Romiguera)*, recordem que és imprescindible que aquesta intervenció es realitzi, com a mínim, de forma prèvia a la redacció dels projectes que s'han de desenvolupar en l'àmbit del jaciment i que la concreció d'aquests (part de vial i construccions de l'illa LI-A-2) resta condicionada al resultat de la intervenció arqueològica.

En aquest mateix informe també es demanava el seguiment arqueològic de la resta de l'àmbit.

Cal afegir el següent paràgraf a l'article 25 de la normativa

No es poden implantar construccions en aquelles zones verdes en les que hi ha restes arqueològiques. No obstant això, es podria acceptar la construcció d'estructures vinculades a la difusió i protecció del jaciment arqueològic sempre i quan s'hagués dut a terme prèviament la corresponent excavació arqueològica en extensió i amb l'informe favorable del Departament de Cultura.

Per tot això,

Pel que fa al patrimoni arqueològic, i sens perjudici del que pugui determinar el Servei de Patrimoni Arquitectònic, informem FAVORABLEMENT el Pla Parcial urbanístic del sector industrial SUD 23-24 amb les següents CONDICIONS:

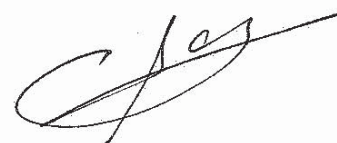
- Prèviament a la redacció dels projectes que desenvolupin l'àmbit on es troba el jaciment de la Mitja Lluna cal que es dugui a terme la corresponent excavació arqueològica en extensió. La concreció d'aquests projectes (part d'un vial i construccions de l'illa LI-A-2) resten condicionats al resultat de la intervenció arqueològica.
- Cal que es dugui a terme el seguiment arqueològic dels moviments de terres que afectin els subsòl de la resta de l'àmbit, principalment de la zona del jaciment Romiguera II (tram de vial, zona de protecció de sistemes i zona verda davant del pas superior a l'AVE) i zones properes als jaciments Romiguera I (tram de vial que limita la zona verda on es troba el jaciment i zona propera de l'illa destinada a equipaments), Camí de Calaf (illa LI-A-07) i Mitja Lluna (zona de protecció de sistemes al voltant del

jaciment i illa qualificada com a Logístic Industrial Terciari de l'altra costat del vial que afecta el jaciment).

- Cal afegir a l'article 25 de la normativa el paràgraf següent:

No es poden implantar construccions en aquelles zones verdes en les que hi ha restes arqueològiques. No obstant això, es podria acceptar la construcció d'estructures vinculades a la difusió i protecció del jaciment arqueològic sempre i quan s'hagués dut a terme, prèviament, la corresponent excavació arqueològica en extensió i amb l'informe favorable del Departament de Cultura

Aquest informe es complementa i és complementari de l'informe de l'arquitecte territorial.



Maria Adserias Sans
Arqueòloga territorial

Tarragona, 11 de juny de 2014
Ref. núm. 771/14

APÈNDIX 6. INFORMES DE L'AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA



IDENTIFICACIÓ DE L'EXPEDIENT

- Expedient núm.: UDPH2015001320
- Peticionari: AJUNTAMENT DE MONTBLANC
- Assumpte: PLA PARCIAL DEL SECTOR 23-24 'LA ROMIGUERA' DE MONTBLANC (2015/056118/T)

1.- ANTECEDENTS I DOCUMENTACIÓ ADJUNTA

El 31 de març de 2015, l'AJUNTAMENT DE MONTBLANC sol·licita a aquesta Demarcació Territorial de l'Agència Catalana de l'Aigua que emeti informe sobre l'assumpte de referència, i adjunta com a documentació pel seu estudi un exemplar en format digital del document "Pla parcial urbanístic del sector 23-24 'La Romiguera' de Montblanc".

2.- CARACTERÍSTIQUES I CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

2.1 Situació i descripció

Les actuacions que motiven el present informe tenen com a objecte el desenvolupament del Pla Parcial del Sector SUD 23-24 'La Romiguera' dins el terme municipal de Montblanc.

El present Pla Parcial Urbanístic desenvolupa la Modificació puntual del PGOU de Montblanc als sectors SUD 23 i SUD 24, aprovada definitivament en data 10 de maig de 2012, amb l'objecte de facilitar la implementació d'un centre intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc".

El sector objecte del present Pla Parcial Urbanístic se situa al nord oest del municipi de Montblanc i limita al nord amb la via del tren d'alta velocitat (TAV), a l'est amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2, al sud amb la línia ferroviària convencional, i a l'oest amb sòls agrícoles.

Les coordenades UTM, que permeten la seva localització són X: 346.080 Y: 4.583.565

2.2 Domini Públic Hidràulic (DPH), zona de policia (ZP) i zona de servitud (ZS)

L'àmbit no es troba afectat per cap llera de domini públic hidràulic. El marge esquerre del riu Francolí es troba a una distància aproximada de 250 m.

S'haurà de tenir en compte però que la canonada d'escomesa d'aigua potable de nova execució que connectarà a la canonada existent al Portal de Sant Antoni del nucli urbà de Montblanc té previst fer un encreuament sobre el riu Francolí a través del Pont Vell.

Així mateix, la connexió de la xarxa de sanejament de les aigües residuals del sector es preveu fer-la al col·lector del riu Francolí.

Pel que fa a les lleres de domini privat, s'aplicarà el que estableix l'article 5 del text refós de la Llei d'Aigües (TRLA).

D'acord amb l'article 6 del Reglament del domini públic hidràulic (RDPH), els marges de les lleres públiques estaran subjectes, en tota la seva extensió longitudinal, a:

- Una zona de servitud de 5 metres d'amplada per a ús públic que es regula en l'RDPH.
- Una zona de policia de 100 metres d'amplada, a la qual es condicionarà l'ús del sòl i de les activitats que s'hi desenvolupin.

La zona de servitud té les finalitats establertes a l'article 7.1 de l'RDPH, pel qual ha de quedar lliure de qualsevol construcció i edificació, i ser apta i practicable en tot moment. Qualsevol actuació en zona de servitud estarà sotmesa al que s'especifica a l'article 7.2 de l'RDPH. Les autoritzacions per a la plantació d'espècies arbòries en aquesta zona requeriran l'autorització de l'ACA.

Segons l'article 9 del RDPH, a la zona de policia de 100 m d'amplada mesurats horitzontalment a partir dels marges de la llera i amb la finalitat de protegir el domini públic hidràulic i el règim de corrents, resten sotmesos al disposat en l'RDPH les següents activitats i usos del sòl.

- a) Les alteracions substancials del relleu del terreny
- b) Les extraccions d'àrids
- c) Les construccions de qualsevol tipus, tinguin un caràcter definitiu o provisional
- d) Qualsevol ús o activitat que suposi un obstacle per al corrent en règim d'avingudes o que pugui ser causa de degradació o deteriorament del domini públic hidràulic

Per poder realitzar obres en zona de policia de lleres, cal disposar de la corresponent autorització prèvia de l'ACA, tret que el corresponent Pla d'ordenació urbana, altres figures d'ordenament urbanístic o plans d'obres de l'Administració, haguessin estat posats al dia per l'ACA i haguessin recollit les oportunes previsions formulades a aquest efecte (article 78.1 de l'RDPH). En tot cas, s'aplicarà el que estableixen els articles 52 a 54, 78 i 79 de l'RDPH.

En qualsevol cas, totes les obres que s'hagin de fer en zona de domini públic hidràulic caldrà que obtinguin autorització expressa d'aquest organisme, fora dels casos en què l'informe exclou expressament aquesta necessitat.

En referència a les obres de pas (ponts, viaductes, obres de drenatge menors, obres de fàbrica en camins rurals, i les seves modificacions, guals, etc.) i els encreuaments de conduccions o serveis sota lleres, caldrà aplicar el document tècnic redactat per l'ACA "Guia tècnica. Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen en l'espai fluvial".

Els càlculs hidrològics i hidràulics es determinaran seguint el document tècnic "Guia tècnica. Recomanacions tècniques per als estudis d'inundabilitat d'àmbit local" aprovat per l'ACA.

2.3 Abastament

L'abastament d'aigua del sector es preveu realitzar-lo a partir de l'actual concessió que l'Ajuntament de Montblanc disposa del Consorci d'Aigües de Tarragona.

La canonada Ramal Cabra del Camp-Montblanc disposa d'una concessió de 693.000 m³/any,

dels quals se'n consumeixen uns 561.000 m³/any, i queden en reserva 132.000 m³/any.

El consum previst pel sector és de 265 m³/dia, equivalent a 74.500 m³/any.

Per garantir el subministrament i la viabilitat del sistema actual el sector preveu la construcció d'un dipòsit de capçalera de 1.500 m³ de capacitat, situat a la part alta del nucli urbà de Montblanc.

Així mateix, es preveu l'execució d'una nova canonada des del portal de Sant Antoni fins a l'extrem est del sector, amb traçat per camins i una zona urbanitzada, des d'on es distribuirà la xarxa d'abastament interior.

Així doncs, en base a la futura previsió de demanda d'aigua, caldrà aportar un certificat de suficiència, emès per l'administració pública responsable del servei, o bé l'empresa concessionària d'aquest, conforme l'actual infraestructura i disponibilitat d'aigua que compon el sistema d'abastament de Montblanc la pot afrontar. Aquest certificat haurà d'anar recolzat per un balanç hídric, a nivell municipal, de consums actuals i esperats, i de fonts de recursos actuals i previstes, que també caldrà aportar.

2.4 Sanejament

Les aigües residuals del sector es preveu abocar-les mitjançant connexió al col·lector del riu Francolí que condueix les aigües fins l'EDAR de Montblanc.

Les necessitats totals de depuració del sector són de 218 m³/dia.

En la memòria del Pla parcial, s'annexa un certificat del Consell Comarcal de la Conca de Barberà en el qual s'especifica que la capacitat de disseny de tractament d'aigua residual de l'EDAR de Montblanc és de 2.756 m³/dia i que el cabal mitjà durant l'any 2010 (la petició del certificat per part de CIMALSA és de 23 de maig de 2011) d'aigua d'entrada tractada a l'EDAR de Montblanc va ser de 1.434 m³/dia i durant el primer semestre de 2011, el cabal mig d'entrada va ser de 1.512 m³/dia.

La xarxa prevista és separativa, tal i com recomana la nova redacció de l'article 259 ter del Reglament del domini públic hidràulic, aprovada pel Reial Decret 1290/2012, de 7 de setembre i l'article 8 del Decret català 130/2003. Segons l'apartat e) el projecte d'urbanització haurà de plantejar mesures que permetin retenir i evacuar adequadament cap a l'EDAR les primeres aigües d'escorrentia de la xarxa de sanejament amb elevades concentracions de contaminants produïdes en els episodis esmentats.

Residuals:

Respecte la xarxa en alta, d'acord amb la situació geogràfica del sector, el sistema públic de sanejament més proper on previsiblement s'hauria de connectar és el de Montblanc, l'administració actuant del qual és el Consell Comarcal de la Conca de Barberà.

D'acord amb les darreres dades disponibles de l'Agència Catalana de l'Aigua (dades 2013), l'EDAR de Montblanc es troba en un estat de saturació quant a cabal del 58%, i el cabal tractat és de 1.611 m³/dia.

Atès que el desenvolupament urbanístic del Pla Parcial del Sector 23-24 "La Romiguera" se situa en un horitzó futur indeterminat, i que en el moment de l'emissió d'aquest informe no es pot garantir, independentment de l'estat de saturació de l'EDAR, la connexió al sistema públic de sanejament més proper, i en base als Acords signats el 28 de desembre de 2011 entre l'ACA, la Direcció General d'Urbanisme, i la Federació Catalana de promotors constructors d'edificis, posteriorment validats per l'Associació Catalana de municipis i comarques, la Federació de municipis de Catalunya, aquesta Agència requereix que el Pla Parcial del

Sector 23-24 "La Romiguera" delimiti una reserva de sòl per tal d'instal·lar una solució autònoma de depuració i inclogui la consegüent partida pressupostària.

D'acord amb els compromisos assumits per la Direcció General d'Urbanisme a l'Acord abans esmentat, la qualificació urbanística de la reserva de sòl per l'EDAR (sistema general) als efectes de l'aprovació del planejament podrà ser doble: com a serveis tècnics, en cas que s'utilitzi per a la futura ubicació del sistema de sanejament autònom i com a equipament privat, en cas que l'Agència pugui admetre la connexió a l'EDAR mitjançant la subscripció d'un Conveni, essent prioritària la primera a fi de garantir la ubicació de la planta, si fos necessari.

De conformitat amb la nova redacció de l'article 78 del Reglament del domini públic hidràulic, aprovada pel Reial Decret 1290/2012, de 7 de setembre, l'Ajuntament haurà de comunicar a l'Agència Catalana de l'Aigua el projecte d'urbanització. En aquest tràmit l'Agència Catalana de l'Aigua determinarà, en base a l'estat de saturació del sistema, les previsions del PSARU i la valoració d'altres alternatives, si finalment és possible o no la connexió al sistema públic de sanejament.

En el cas que sigui factible la connexió, la nova promoció haurà d'assumir els costos econòmics de la seva part proporcional d'inversió per a totes les infraestructures del sistema de sanejament: col·lectors en alta, estacions de bombament, tancs de retenció, fases de tractament de la depuradora i l'emissari terrestre i/o submarí.

L'apartat 6.4 de la Memòria del PSARU 2005, dintre del subapartat "Sanejament del creixement urbà", preveu la subscripció d'acords voluntaris entre l'Administració amb competències urbanístiques, l'Agència Catalana de l'Aigua i els propietaris per tal de formalitzar el compromís de col·laboració en matèria de sanejament de creixements urbanístics, amb la finalitat d'executar el sanejament amb les adequades condicions per a que pugui ser recepcionat per l'Ajuntament. Aquest compromís s'adquirirà amb les següents alternatives:

- Possibilitat de pagament de la repercussió de costos.
- Possibilitat de presentació d'un aval bancari.
- Possibilitat de compromís ferm de l'Ajuntament de no recepcionar les obres d'urbanització i deixar sense efectes les llicències de 1^a ocupació en cas de finalització d'obres sense haver abonat els costos proporcionals, assumint subrogar-se en la posició del promotor el propi Ajuntament, si aquest incompleix.

El càlcul aproximat del conveni, a concretar en el projecte d'urbanització, i que s'adjunta com a annex en aquest informe, s'estima en 907.218 € s/iva. L'import estimat del conveni, que es calcula en funció del nombre d'habitants equivalents del sector i la longitud dels col·lectors en alta que s'utilitzaran pel transport de l'efluent de les aigües residuals, pot variar si canvien els valors dels paràmetres utilitzats en el càlcul.

En el cas que no sigui viable la connexió del Sector 23-24 "La Romiguera" al sistema públic de sanejament, el promotor haurà d'executar la reserva de sòl i partida pressupostària previstes en el planejament per garantir la depuració de les aigües residuals del sector. El projecte d'urbanització haurà d'incloure el cost total de la solució global del sanejament (també l'EDAR) a fi que, d'acord amb l'article 120.1.a) del Decret legislatiu 1/2010, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, passi a formar part de les despeses a assumir pels propietaris i s'incloguin a la reparcel·lació com a càrrega real.

L'abocament requerirà l'autorització administrativa prèvia, de conformitat amb l'article 100.1 del Reial decret legislatiu 1/2001, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'aigües i s'haurà de sol·licitar a l'Agència Catalana de l'Aigua.

Pluvials:

La proposta descrita en la memòria i en l'annex VI contempla *"mantenir el sentit actual de les conques naturals i els punts d'evacuació de l'àmbit a través de les obres de drenatge existents sota la línia d'alta velocitat."*

A fi de laminar l'increment de cabal d'aportació degut a les obres d'urbanització del sector, es contempla la formació de dues basses de laminació que retindran l'aigua i l'aniran abocant de forma regulada cap a les rases d'evacuació natural".

Tanmateix, ni en la separata annex VI Serveis i infraestructures, punt 5 xarxa de sanejament d'aigües pluvials ni en la memòria, s'especifica de quina manera es regularà l'abocament des de les basses de laminació cap a les rases d'evacuació natural.

Així mateix, en la documentació de l'annex VI, punt 5.2.2.2 s'aporten uns primers tantejos de la capacitat màxima que hauran de tenir les basses de laminació.

Caldrà resoldre així doncs, en el projecte d'urbanització, el flux hidràulic de les aigües pluvials previst en les basses de laminació.

S'haurà de definir la capacitat de les basses, els dispositius de control de desguàs o abocament regulat citats i el punt d'abocament de les basses de laminació amb la finalitat de garantir la no afecció a tercers.

D'acord amb l'article 259 ter del RD 1290/2012, amb la finalitat de reduir convenientment la contaminació generada en episodis de pluja, les xarxes d'aigües pluvials hauran d'incorporar les obres i instal·lacions que permetin retenir i evacuar adequadament cap a l'EDAR les primeres aigües d'escorrentia amb elevades concentracions de contaminants produïdes en els episodis esmentats. Si s'escau, els sobreexidors a la llera hauran de preveure en el brocal de sortida les estructures necessàries de transició, dissipació d'energia i protecció de marges i llera per no ocasionar afeccions sobre el domini públic hidràulic ni a tercers.

2.5 Inundabilitat

L'àmbit no és susceptible de ser inundat pel desbordament de cap llera de domini públic hidràulic.

2.6 Afeccions mediambientals

Si, de conformitat amb la legislació ambiental d'impacte ambiental vigent, és necessària la corresponent declaració d'impacte ambiental, correspondrà al Departament de Territori i Sostenibilitat efectuar la preceptiva valoració.

Així mateix, cal recordar que en el cas que el pla sigui objecte d'avaluació ambiental de conformitat amb la disposició transitòria sisena del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, caldrà evacuar el preceptiu tràmit d'avaluació ambiental davant del Departament de Territori i Sostenibilitat.

3.- CONCLUSIÓ

En conclusió, un cop examinada la documentació aportada, i de conformitat amb tot l'exposat anteriorment, en relació al "Projecte de Pla Parcial del Sector 23-24 "La Romiguera" del T.M. de Montblanc, s'informa:

- Pel que fa a l'**Abastament** s'haurà d'aportar un certificat de suficiència, emès per l'administració pública responsable del servei, o bé l'empresa concessionària d'aquest, conforme l'actual infraestructura i disponibilitat d'aigua que compon el sistema d'abastament de Montblanc la pot afrontar. Aquest certificat haurà d'anar recolzat per un balanç hídric, a nivell municipal, de consums actuals i esperats, i de fonts de recursos actuals i previstes, que també caldrà aportar.
- Quant al **Sanejament**, el sector haurà d'incloure una reserva de sòl i pressupost suficients per la instal·lació d'un sistema de depuració propi tal com s'ha justificat en el present informe.

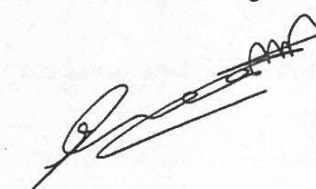
Així mateix, caldrà resoldre el flux hidràulic previst per les basses de laminació d'aigües pluvials.

- Pel que fa a la **Inundabilitat** s'informa favorablement donat que el sector no es troba afectat per cap llera de domini públic hidràulic.

El director. Per delegació (Resolució
TES/2782/2012, de 21 de novembre.
DOGC 6276 de 18.12.12)

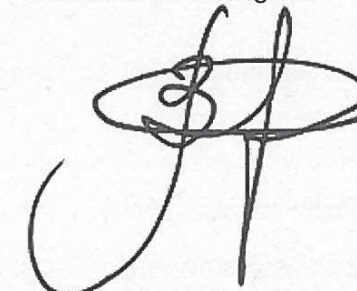
Vist i plau

La tècnica de la Demarcació
Territorial de Tarragona



Ivana Margalef Ardevol

El Cap de la Demarcació
Territorial de Tarragona



Francesc Benet Giné

Tarragona, 12 de maig de 2015

Aquest document incorpora la firma digital avançada i la seva ubicació està al servidor amb nom Mabraca12 de la Seu Central de l'Agència Catalana de l'Aigua.

APORTACIÓ DEL PROMOTOR AL COST DE SANEJAMENT DEL NOU CREIXEMENT URBANÍSTIC

Hipòtesis de càlcul

Número habitatges	0
Número d'HPO i/o HD	0
Superfície industrial	34,81
Metres col·lector en alta	2665
L' aprovació provisional és anterior al 20/06/06?	no
Any actual	2015
Any previst de pagament	2016

habitatges totals
 habitatges protegits i/o dotacionals (*quedaran exclosos de l'aportació*)
 ha bruta
 m (*metres de col·lector en alta utilitzats abans d'arribar a EDAR*)
 Si existeix un informe negatiu previ de l'ACA, posar "NO"

Càlculs

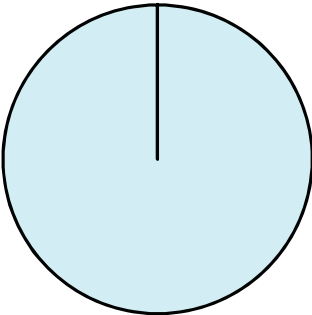
Habitants equivalents subjectes a aportació	1.741
Factor d'actualització valor	1,03
Cost específic d'inversió depuració	431

hab-eq
 Compta un 3% d'increment anual des de l'any actual (a revisar anualment)
 €/hab-eq S/IVA (mínim 200, màxim 750)

Resultats

<i>Repercusió depuració</i>	773.446	€ s/IVA
<i>Repercusió col·lectors en alta</i>	133.772	€ s/IVA
<i>Repercusió abans de deduccions</i>	907.218	€ s/IVA
<i>Deducció per HPO i/o HD</i>	0	€ s/IVA
<i>Deducció per data d'aprovació</i>	0	€ s/IVA
REPERCUSIÓ FINAL	907.218	€ s/IVA

Percentatges d'aportació urbana i industrial



APÈNDIX 7. INFORMES DE L'ATM CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc

0. Identificació de l'expedient

Sol·licitant: Ajuntament de Montblanc
Població: Montblanc
Comarca: Conca de Barberà
Planejament: Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera"
Situació: Aprovació inicial
Referència: 43086D-2014/13

1. Antecedents

El Pla General d'Ordenació Urbana de Montblanc va ser aprovat definitivament el 10 de desembre de 1997 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, i va ser publicat al DOGC el 27 de març de 1998. El 10 de maig de 2012, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona aprovà definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, Sectors SUD 23 i SUD 24 de La Romiguera, publicat al DOGC núm. 6310, de 7 de febrer de 2013. Aquesta modificació tingué per objecte principal la delimitació d'un sector unitari per a la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc", en els terrenys dels antics Sectors SUD 23 i SUD 24, i fer possible en el futur l'accés ferroviari al sector.

L'Ajuntament de Montblanc promou el Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc i l'envia amb el corresponent estudi de mobilitat sol·licitant l'informe de l'ATM del Camp de Tarragona en data de 13 de juny de 2014. El 2 de gener de 2015, té entrada en el registre de l'ATM del Camp de Tarragona un text refós de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada amb modificacions respecte la versió anterior del document.

2. Fonaments de dret

La Llei 9/2003 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat, a l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix en l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el cas de planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix en l'article 85 que la documentació del pla parcial ha d'incloure un estudi d'avaluació

de la mobilitat generada, en els casos en què ho exigeix la legislació sobre mobilitat, amb el contingut que determina aquesta legislació.

Per tot això i en compliment de l'article 18.3 de la Llei 9/2003 de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc.

3. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc als continguts de la llei de la mobilitat, i amb tal objecte s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Segons l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, amb una superfície global de 811.969,28 m², que es localitza al nord-oest del nucli urbà de Montblanc, encaixonat entre el vial d'accés a l'AP-2, la via de ferrocarril convencional Lleida - la Plana-Picamoixons i les vies de ferrocarril d'alta velocitat Saragossa - Barcelona.

A continuació es detallen els usos del sòl.

- Ús públic
 - o Sistema viari
 - 87.744,91 m² de superfície
 - o Sistema ferroviari
 - 56.394,92
 - o Zona verda
 - 125.848,03. m² de superfície
 - o Zona verda no computable
 - 19.512,00. m² de superfície
 - o Protecció de sistemes.
 - 52.506,65 m² de superfície
 - o Serveis tècnics infraestructurals
 - 11.801,40 m² de superfície
 - o Equipaments.
 - 40.679,79 m² de superfície
 - Sostre màxim de 8.135,96 m²
 - o Aparcament de camions
 - 16.809,89 m² de superfície
- Ús privat
 - o Industrial-logístic-terciari.
 - 27.195,40 m² de superfície
 - Sostre màxim de 17.731,89 m²
 - o Industrial.
 - 74.695,28 m² de superfície
 - Sostre màxim de 52.286,69 m²
 - o Logístic
 - 298.781,11 m² de superfície
 - Sostre màxim de 209.146,78 m²

4. Anàlisi i accions a realitzar

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada referent al Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera", inclou gran part dels continguts exigits en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, *de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*. Cal dir que l'estudi aborda l'adequació dels principis d'aquest Decret en l'àmbit d'estudi específic del Pla Parcial, però s'han detectat mancances que caldria resoldre. Al final de cada apartat apareixen subratllades les accions necessàries per solucionar aquestes mancances.

4.1. Projeccions de la mobilitat generada

4.1.1. Projeccions de la mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada projecta el nombre de desplaçaments que pot generar cadascuna de les zones d'equipaments, industrials, logístiques i terciàries que conformen el sector, com també les zones verdes.

En relació als equipaments, s'ha de dir que només s'ha estimat una xifra relativa a la mobilitat dels seus treballadors, a la que s'afegeix els moviments de vehicles pesants i furgonetes, quan l'Annex 1 del Decret 344/2006 estableix un rati de 20 viatges per cada 100 m² de sostre, criteri que implicaria una mobilitat generada per aquest ús molt superior a la proposada. Es pot interpretar que els equipaments es troben associats al sistema ferroviari de mercaderies dins del sector, i en conseqüència, la mobilitat generada s'allunya dels paràmetres de l'Annex 1 del Decret 344/2006.

Pel que fa als usos industrials, logístics i terciaris es pren com a referència estudis que recullen la mobilitat en centres logístics a partir dels diferents usos del sòl. Els càlculs s'han dut a terme tenint en compte els treballadors i els visitants, els camions i les furgonetes. Pel que fa als treballadors, l'estimació arriba als 1.868 treballadors en la tercera fase de desenvolupament del projecte, incloent els equipaments. Cadascun dels diferents usos disposa d'una estimació concreta del nombre de treballadors per cada 1.000 m² de sostre. També s'han calculat el nombre de vehicles pesants per cada 1.000 m² de superfície construïda, amb una quantitat de 734, mentre que l'estimació del nombre de furgonetes arriba a les 155. Finalment, s'ha introduït un càlcul relatiu per als usos de tipus terciari i les zones verdes. Els criteris utilitzats són diferents als de l'Annex 1 del Decret 344/2006. No obstant, aquest fet queda justificat per les característiques pròpies del sector.

El nombre total de viatges generats és de 3.619 en la tercera fase del projecte. No obstant, s'ha de tenir en consideració que aquestes xifres fan referència a viatges atrets, i no pas a mobilitat total generada. Per tant, per obtenir la mobilitat generada en el seu conjunt, s'ha de multiplicar la xifra per dos.

4.1.2. Orígens i destinacions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada estableix hipòtesis sobre els orígens dels treballadors del sector. Aquests orígens, que condicionaran les quotes modals, queden de la manera següent:

- Montblanc: 25%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la N-240: 20%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la C-14: 15%

- Municipis al sud de Montblanc seguint la N-240 i la C-14 (inclou Reus i Tarragona): 35%
- Resta d'orígens, els quals accedeixen per mitjà de l'AP-2: 5%

Aquestes quotes fan referència als vehicles lleugers dels treballadors, i també s'apliquen sobre els moviments dels visitants. Pel que a les furgonetes i vehicles pesants, no s'especifiquen els percentatges, tot i que es poden inferir a partir de les dades absolutes. Els orígens, tant de les furgonetes com dels vehicles pesants són els següents:

- Montblanc: 5%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la N-240: 20%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la C-14: 15%
- Municipis al sud de Montblanc seguint la N-240 i la C-14 (inclou Reus i Tarragona): 25%
- Resta d'orígens, els quals accedeixen per mitjà de l'AP-2: 35%

4.1.3. Quotes modals

Les quotes modals veritablement interessants són les relatives als treballadors i visitants, que variaran en funció de l'origen o destinació del desplaçament, ja que la resta de viatges (camions i furgonetes) seran coberts amb vehicles motoritzats. Les quotes modals dels treballadors queden de la manera següent:

Quotes modals			
	Bici	TP	Cotxe
Montblanc	5%	10%	85%
N-240 Oest		10%	90%
N-240 Est / C-14 Sud		10%	90%
C-14 Nord			100%
AP-2			100%

Tot i que no s'explicita, se sobreentén que tant els orígens com les quotes modals dels visitants es corresponen amb els dels treballadors, i en conseqüència s'ajustaran al quadre anterior.

4.2. Amplada i pendent dels carrers

L'estudi d'avaluació no especifica les seccions dels vials que conformaran el sector. Només és possible discernir consultant la memòria del pla parcial, si el disseny dels vials s'adequarà al contingut de l'article 4 del Decret 344/2006, el qual determina l'amplada mínima dels vials en sòl urbanitzable segons les seves característiques i funcionalitat. La memòria del pla parcial esclareix que el carrer principal disposarà de 22m d'amplada, mentre que els secundaris en faran 15. Amb aquestes condicions, es satisfà plenament el contingut de l'article 4 del Decret 344/2006, tot i que seria preferible que aquesta informació constés en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Pel que fa a les pendents, s'assumeixen les disposicions de l'article 4 del Decret 344/2006 relatives als pendents màxims dels nous vials en sòl urbanitzable, i pendents dels itineraris per

a bicicletes; com també la correcta adequació als pendents màxims dels itineraris adaptats previstos per l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

4.3. Xarxes d'itineraris

4.3.1 Xarxa d'itineraris per a vehicles

D'acord amb els articles 13 i 18 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incorporar una representació de la xarxa per a vehicles, en la qual la xarxa bàsica tingui continuïtat i uneixi els principals nodes generadors de mobilitat, al mateix temps que permeti la connexió amb els municipis veïns. El plànol 3.1 inclou una representació de la xarxa per a vehicles, indicant la seva funcionalitat i connectivitat respecte a la situació del sector.

El sector es troba envoltat per nombroses infraestructures que faciliten una connectivitat ràpida a vies d'alta capacitat com l'AP-2, i altres carreteres importants. Entre les principals infraestructures viàries pròximes cal destacar:

- L'AP-2: l'autopista que connecta el sector amb Barcelona, Lleida i Saragossa, el brançal d'accés a la qual parteix de la rotonda de connexió amb la C-14 i la N-240.
- N-240: carretera nacional que uneix el sector amb Tarragona i Lleida
- C-14: carretera que uneix el sector amb Salou i els Pirineus. El tram entre Salou i Alcover disposa de 2 carrils per sentit.
- A-27: aquesta autovia encara no està acabada, i en l'actualitat només es troba en servei el tram entre Tarragona i el Morell. Un cop finalitzada permetrà una connexió molt més directa i ràpida entre Montblanc i Tarragona amb el vehicle privat.

El sector disposarà de dos vials d'accés. El primer d'ells situat en la seva zona est, des de la N-240, utilitzant l'actual connexió entre la N-240 i la N-240a (antiga carretera que passa per l'interior de Montblanc). El segon, també en la N-240, parteix de l'accés a la zona industrial del Pla de les Forques.

L'accés pel costat est del sector disposarà d'un ramal paral·lel a la N-240 que arrencarà en la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2 i acabarà en l'enllaç entre la N-240 i la N-240a. Aquest ramal lateral permetrà accedir al sector i sortir-ne als vehicles que circulen en sentit Lleida. Els vehicles que surtin del sector en sentit Tarragona disposaran d'un ramal per sota la N-240, a la qual permetrà la incorporació en la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2. Els vehicles que circulen per la N-240 en sentit Tarragona i vulguin accedir al sector pel seu costat est, hauran d'arribar a la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2, per realitzar un canvi de sentit, i accedir al sector en sentit Lleida.

L'accés pel costat oest del sector aprofitarà l'actual infraestructura d'accés al polígon industrial del Pla de les Forques. La N-240 en sentit Lleida disposa de carril de desacceleració per entrar al sector, i també de carril de d'acceleració per sortir-ne. En sentit Tarragona, hi ha un pont per sobre la N-240, així com carrils de desacceleració i acceleració que minimitzen els potencials conflictes en l'accés. Un cop dins del polígon industrial del Pla de les Forques, un pas per sota de la via del tren permetrà superar la barrera ferroviària.

Malgrat que en l'apartat dedicat a la xarxa viària no s'hi fa esment, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada indica que la velocitat dels vehicles dins del sector quedarà limitada a 30

km/h en una altra part del document. Per tal d'aconseguir-ho serà necessari habilitar els mecanismes que assegurin el compliment dels límits màxims de velocitat, sobretot en les proximitats dels potencials punts de conflicte. Per aquest motiu, la documentació presentada preveu habilitar-los, de forma que s'ajustin a les característiques de la via.

Es tracta d'un sector industrial, pels carrers del qual circularan vehicles pesants. Això justifica que l'amplada dels carrils de circulació sigui superior a la de qualsevol àmbit residencial urbà. En l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no s'ofereix informació relativa a l'amplada dels carrils de circulació. Des del present informe es recomana una distribució racional de l'espai viari. Per exemple, seria recomanable que els carrils de circulació no excedissin els 3,5 metres d'amplada. En la memòria del pla parcial s'hi assenyala que en el carrer principal els carrils disposaran de 3,5 metres d'amplada, però no es concreta la dada en relació a la vialitat secundària.

En els plànols de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, s'aprecia l'estructura de vials. El sector està vertebrat per un carrer principal, del qual pegen la resta de vials secundaris, que uneix l'accés est i oest de l'àmbit. L'estructuració de les cruïlles i els sentits de circulació són elements essencials per garantir la seguretat. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no assenyala els sentits de circulació, o si les cruïlles estaran o no semaforitzades, ni tampoc es mesura el volum de trànsit que suportaran els vials interns, però sí que permet identificar les cruïlles on hi haurà rotondes, en les quals la conflictivitat es mitigarà substancialment. En la resta d'interseccions no rotonditzades, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja un conjunt d'actuacions que podrien implementar-se en cas de necessitat:

- Semaforització o rotondarització de les cruïlles
- Limitació a un sol sentit de circulació en alguns vials secundaris
- Prohibició dels girs que impliquin creuar un o més carrils de circulació abans d'incorporar-se al carril de circulació de destinació. Això suposarà l'allargament d'alguns recorreguts per trobar una rotonda on canviar de sentit i poder realitzar un gir permès.
- Disseny de la cruïlla de tal manera que es potenciï la visibilitat, eliminant obstacles visuals

4.3.2 Xarxa d'itineraris per al transport públic col·lectiu

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris per al transport públic col·lectiu de superfície representada sobre plànol. El plànol 5.2 inclou el recorregut del transport públic existent en l'actualitat, que no donaria servei al sector directament quan aquest es desenvolupés, així com una proposta de línia de caràcter urbà, que sí podria atendre les necessitats dels treballadors.

En l'actualitat, Montblanc disposa d'una oferta de transport interurbà que consta d'autobús i ferrocarril. Respecte al transport interurbà per carretera, d'acord amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada hi ha sis línies que faciliten la connectivitat de Montblanc. La parada es troba ubicada en l'estació d'autobusos del municipi, i atès que no hi ha un continu urbà fins al sector, serà complicat que hi hagi treballadors que combinin els desplaçaments en bus amb el trajecte a peu fins al sector. Aquests serveis són:

- Barberà de la Conca – Montblanc - Valls - Tarragona
 - o 6 expedicions d'anada i 3 de tornada de dilluns a dijous feiners
 - o 8 expedicions d'anada i 5 de tornada divendres feiners
 - o 5 anades i tornades connecten amb Vimbodí i l'Espluga de Francolí de dilluns a dijous feiners, mentre que en divendres hi ha 6 expedicions.

- o D'aquestes expedicions només hi ha una anada i una tornada que uneixin Montblanc amb Barberà de la Conca
- Tarragona - Lleida
 - o 6 expedicions d'anada i 6 de tornada de dilluns a divendres feiners
 - o 2 expedicions d'anada i 2 de tornada en cap de setmana i festius
- Igualada - Tarragona
 - o 2 expedicions d'anada i 2 de tornada dilluns, dimecres i divendres feiners
 - o 1 expedició d'anada i 1 de tornada dimarts, dijous, caps de setmana i festius
- Torregrossa – Barcelona
 - o 1 expedició d'anada i 1 de tornada de dilluns a divendres feiners
- Reus – Tarragona – Andorra
 - o 1 expedició d'anada i 1 de tornada diàriament

El ferrocarril també arriba fins al centre del municipi. Tal com succeeix amb l'autobús, la manca d'un itinerari per a vianants que transcorri dins del teixit urbà fins al sector, fa molt complicat que els treballadors puguin anar a peu des de l'estació fins al lloc de treball. Montblanc disposa de les següents connexions:

- Montblanc – Lleida
 - o 5 expedicions diàries d'anada i tornada
- Montblanc – Tarragona
 - o 3 expedicions diàries d'anada i tornada
- Montblanc – Barcelona
 - o 3 expedicions diàries d'anada i 4 de tornada

Per solucionar els problemes de connectivitat del sector en transport públic, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada proposa una línia que uniria l'estació d'autobusos de Montblanc amb el sector. La línia plantejada s'aniria desenvolupant per fases, a mesura que es vagi desenvolupant el sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu el finançament de la implantació d'una nova línia de transport públic que connecti Montblanc amb el sector durant 10 anys, tal com marca el Decret 344/2006. Això afectaria a les fases 1 i 2 del desenvolupament del sector, mentre que la tercera fase en quedaria exclosa. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu 3 anades i tornades en la primera fase, que s'incrementaran fins a 6 en la segona fase. Malgrat que la disposició de 3 expedicions en la primera fase poden ser suficients per encabir el total de treballadors que es desplacin en transport públic, l'horari resultant oferirà molt poques opcions d'ajustar-se a les necessitats dels treballadors. També s'ha de dir que l'Annex 4 del Decret 344/2006 imposa una circulació mínima de 6 expedicions a cada parada. Per tant, caldria preveure com a mínim un servei amb 6 expedicions per sentit de circulació, per complir d'aquesta manera allò establert en la normativa. Des d'aquest informe es recomana oferir un nombre d'expedicions diàriament prou gran com per a que els horaris siguin prou atractius per als treballadors, per tal de reduir els temps d'espera. Un altre factor clau de l'èxit potencial de demanda del servei resideix en que les expedicions s'ajustin efectivament a les hores d'entrada i sortida del treball.

	Fase 1	Fase 2
Període temporal	2021-2025	2025-2030
Km recorregut/expedició	4	5
Expedicions dl-dv feiners	3	6
Expedicions db feiners	1	3

Temps recorregut	20 min	25 min
------------------	--------	--------

La via del ferrocarril transcorre en paral·lel al límit sud del sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada recull aquest fet, d'acord amb el contingut del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, el qual qualifica el sector de la Romiguera, situat entre el ferrocarril convencional i el TAV, com un *àmbit d'extensió* on s'hi planteja un *centre intermodal* per al *desenvolupament logístic*. El Pla Territorial Parcial també afirma quan s'hi refereix, que el sector *disposarà d'una terminal ferroviària que facilitarà el transport de mercaderies amb la resta de països europeus*. La documentació presentada no va més enllà, i no avalua el potencial del transport de mercaderies en ferrocarril des de les infraestructures ferroviàries del sector.

En relació a la possibilitat de que es construeixi un baixador ferroviari dins del sector, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada contraposa el seu cost de construcció i manteniment a la demanda potencial de viatgers. El cost de construcció se situaria en els 4,6M€, i el manteniment anual seria de 100.000€, mentre que el nombre de viatgers esperats seria de 187. La conclusió que s'extreu és que és molt més eficient atendre la demanda de transport públic mitjançant un servei d'autobús de nova creació.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Preveure per la primera fase de desenvolupament del sector com a mínim el nombre d'expedicions mínim que exigeix l'Annex 4 del Decret 344/2006.

4.3.3 Xarxa d'itineraris per a vianants.

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants representada sobre plànol, que segons l'article 15 del citat decret, ha de tenir continuïtat i unir els principals nodes generadors de mobilitat. Els plànols que aporta l'estudi d'avaluació de la mobilitat permeten apreciar clarament la xarxa d'itineraris principals per a vianants dins de l'àmbit analitzat, així com la seva continuïtat fins al nucli urbà principal de Montblanc.

Un dels punts negres respecte la mobilitat de les zones industrials generalment fa referència a la seva connectivitat a peu amb el teixit urbà residencial des d'on prové una part dels treballadors. En aquest cas, s'ha de notar que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja un esforç substancial de millora dels itineraris de connexió amb el centre de Montblanc. L'itinerari previst arrenca des de Montblanc, en el carrer de la Muralla de Santa Anna, prossegueix pel camí del cementiri que permet superar la via del ferrocarril mitjançant un pas inferior i el carrer d'Horta Sobirana, recorre un curt tram de la carretera d'Artesa de Segre i després de creuar aquest darrer vial enllaça per un camí exclusiu per a vianants i ciclistes que transita en paral·lel a la via del tren fins al sector, al qual s'accedeix mitjançant un pas inferior per sota la N-240. Aquest itinerari no està lliure de desavantatges. El principals són que discorre per fora del continu urbà, i la distància existent d'1,5 km fins a l'entrada al sector. Aquests factors descoratjaran la majoria de potencials vianants a l'hora de desplaçar-se fins el sector a peu. No obstant, cal valorar molt positivament l'esforç per part del promotor de potenciar l'itinerari per a vianants, que transcorre majoritàriament per vials on el vianant podrà passar amb seguretat. Es tracta bàsicament de vials de plataforma única, on els vehicles motoritzats es veuran obligats a disminuir considerablement la velocitat, i on per tant, és possible que tots els usuaris de la via puguin compartir l'espai, o fins i tot de camins on el vehicle motoritzat no hi té cabuda. El punt més complicat del recorregut es troba en la carretera d'Artesa de Segre, que és creuada per l'itinerari, i per on hi discorre durant 110 metres. En

aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu que el trànsit de vianants en l'itinerari fins al sector *es pugui desenvolupar de manera segregada al dels vehicles motoritzats, com seria la construcció de voreres (...)*. El mateix document preveu que el creuament entre el carrer d'Horta Sobirana i la carretera d'Artesa disposarà d'un pas de vianants semaforitzat, que serà compartit amb les bicicletes. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assenyala que l'itinerari d'accés al sector serà compartit per vianants i ciclistes. D'altra banda, també cal considerar que una part del trajecte discorre per camins no asfaltats. En aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ja preveu el seu condicionament.

Pel que fa a als itineraris dins del propi sector, l'amplada útil de les voreres ha d'assolir els 1,8 metres mínims d'espai lliure d'obstacles que determina l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assumeix aquesta obligació, tot i que no es detalla per a cadascun dels vials. L'única excepció és el carrer principal, l'amplada de les voreres del qual, queda determinada en la memòria del pla parcial.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu la creació de passos de vianants en el sector, els quals tindran una amplada mínima de 4 metres, amplada que excedeix el mínim establert per l'Ordre VIV/561/2010. També cal recordar que l'article 15 del Decret 344/2006 indica que *els eixos de planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri*. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada enuncia que aquests es localitzaran "a una distància mínima de 5 metres per tal d'incidir en el correcte funcionament de la mateixa". Caldria vigilar que la distància entre la cruïlla i el pas de vianants no s'incrementés més, per tal d'afavorir itineraris atractiu per als vianants. A més, caldria crear passos de vianants allà on sigui factible, i es potenciï un itinerari directe a peu. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada estableix que els passos de vianants dels vials amb tres o més carrils de circulació, sumant els dos sentits de la marxa, hauran de disposar d'un refugi que permeti dividir el creuament en dues etapes. No es disposa d'informació relativa als volums de trànsit que hi haurà en els carrers en l'interior del sector. Per aquesta raó, cal valorar positivament que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada plantegi la necessitat de que sigui valorat en un futur si és convenient o no la semaforització dels passos de vianants en funció dels fluxos de mobilitat que s'hi registrin. Des d'aquest informe també es recomana la creació d'orelleres en les cruïlles, les quals augmentaran el camp de visió vianants i conductors i així reduiran els riscos a l'hora de travessar els carrers.

L'accessibilitat en els itineraris interiors del sector ha de restar garantida. En aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assumeix alguns dels aspectes cabdals de la normativa vigent continguda en el Decret 135/1995, de 24 de març, que desplega la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, com també la ja esmentada Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Aquest compliment està especialment lligat a :

- Amplades lliures d'obstacles de les voreres (assumides en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada)
- Pendants màximes longitudinals (assumides en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada)
- Guals en els passos de vianants degudament senyalitzats amb pintura antilliscant i senyalització vertical per a vehicles (s'ha tingut en compte l'amplada de pas del gual)
- Places d'aparcament destinades a persones amb mobilitat reduïda.

En l'apartat 4.3.1 del present informe ja s'ha fet esment que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja l'habilitació de mecanismes per tal de garantir que es respecten els límits de velocitat dins de l'àmbit analitzat i així garantir la seguretat dels modes no motoritzats, sempre adaptats a les característiques, funcionalitat i volum de trànsit de la via.

4.3.4 Xarxa d'itineraris per a bicicletes.

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes representada sobre plànol, que segons l'article 17 del citat decret, ha de tenir continuïtat i unir els principals nodes generadors de mobilitat. Els plànols que aporta l'estudi d'avaluació de la mobilitat permeten apreciar clarament la xarxa d'itineraris principals per a ciclistes dins de l'àmbit analitzat, així com la seva continuïtat fins al nucli urbà principal de Montblanc.

L'itinerari fins al sector és coincident amb el dels vianants, el qual ja ha estat comentat en l'apartat precedent del present informe. Només caldria afegir que l'itinerari ciclista preveu la cohabitació entre els diferents modes quan les característiques de la via i el volum de trànsit així ho permeten.

Dins del sector, es preveu dotar tots els vials d'un carril bici bidireccional de tres metres d'amplada, sobre la calçada, segregat del trànsit dels vehicles motoritzats mitjançant pivots. Des d'aquest informe es valora molt positivament l'extensió de la xarxa ciclista per tots els carrers del sector. D'altra banda, es recomana, malgrat que estigui prevista la separació amb els esmentats pivots, augmentar la separació entre els carrils de circulació i el carril bici, per tal d'incrementar la sensació de seguretat dels ciclistes, atès que circularan en paral·lel amb vehicles pesants. Els carrils bici projectats seran bidireccionals amb una amplada de tres metres, i per tant, s'ajustaran a les recomanacions del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya* i de les *Recomanacions per al disseny urbà Catalunya*.

Una observació necessària fa referència a la continuïtat dels itineraris en les cruïlles. El fet de disposar els carrils bici permet evitar els conflictes potencials de les voreres-bici. Tanmateix, també presenta inconvenients, sobretot pel que respecta a la continuïtat en les cruïlles, ja que s'incrementa el nombre de potencials trajectòries de conflicte entre vehicles. Des d'aquest informe, es recomana tenir en compte aquest aspecte per tal de dotar l'itinerari ciclista dins del sector d'un recorregut i uns dissenys adequats que garanteixin la seguretat dels seus usuaris. En aquest sentit, les recomanacions del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya* i de les *Recomanacions per al disseny urbà Catalunya*, poden contribuir a mitigar els conflictes.

4.4 Encaix amb la xarxa general del municipi

4.4.1 Mobilitat en vehicle privat

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'impacte de la càrrega addicional de vehicles generada pel desenvolupament projectat sobre la xarxa viària que dona accés al sector, calculant els nivells de servei per a les diferents vies, interseccions i rotondes.

Pel que fa a l'increment del trànsit de vehicles de la xarxa que dona accés al sector, es parteix de les IMDs actuals a les quals s'hi afegeix l'increment de trànsit que s'hi espera registrar, i mitjançant les projeccions de la mobilitat generada, les quotes modals, la distribució esperada dels fluxos i el grau d'ocupació dels vehicles, és possible projectar les IMDs futures. Aplicant

un nivell mig d'ocupació d'1,21 persones per vehicle, que es pren de la mobilitat en dia feiner que revela l'EMQ 2006, les hipòtesis ja comentades en els apartats 4.1.1 al 4.1.3, distribucions horàries que es donen en instal·lacions de característiques similars que es troben en funcionament en el moment actual, i les previsions realitzades sobre l'accés escollit al sector en funció de la zona en la qual s'establirà l'empresa s'obtenen els següents resultats:

- En la N-240 només es registraria un lleuger increment del nivell del servei en certes franges horàries del dia. En el pitjor dels casos es passaria d'un nivell C a un nivell D, que representa la màxima càrrega de vehicles que s'estima s'haurà d'assumir i, que en cap cas implicaria una amenaça de congestió de la via.
- En els vials d'accés al sector des de la N-240, així com en els vials que connecten amb la N-240a fins a Montblanc, tampoc s'esperen situacions de saturació. En alguns dels enllaços, el nou desenvolupament es traduirà en un notable increment de la utilització de la via, però es parteix de l'avantatge que en aquests casos els nivells actuals de trànsit són extremadament baixos, o directament es tracta d'un vial de nova construcció que bàsicament donarà servei en exclusivitat a l'àmbit. És el cas dels vials d'entrada, i també de sortida, que uniran la rotonda on conflueixen la C-14 i la N-240 amb la rotonda en l'extrem est del sector. En el pitjor dels casos, el nivell de servei arribarà a C en certes franges horàries del dia.
- Pel que fa a les interseccions, la pitjor situació es registra en la connexió entre la N-240 i la N240a, que creix durant certes hores del dia fins a un nivell B de saturació, i per tant, amb moltíssima capacitat sobrant.
- Finalment, en relació a les rotondes d'accés, la rotonda més afectada seria la rotonda de connexió entre la N-240 i la C-14. En un dels seus ramals arriba fins al 88% de la capacitat en alguna franja horària, percentatge que no implica la seva saturació. En les rotondes restants els percentatges assolits no arriben al 50%.

En relació als vials interns al sector, s'ha de tenir en compte que no hi haurà trànsit de pas, i per tant, els vehicles que circulen pel sector ho fan perquè allà hi ha l'origen o la destinació del desplaçament. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no inclou informació dels nivells de servei interns, però atès que els anàlisis realitzats indiquen que sembla que no es crearan problemes de congestió en els enllaços i vialitat externa, serà pràcticament impossible que es produeixin situacions de saturació dins del sector.

4.4.2 Mobilitat en transport públic

En l'actualitat no hi ha una línia de transport públic que pugui atendre específicament les demandes del sector. És per aquest motiu, que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu el finançament del dèficit d'una línia de transport públic que unirà el nucli urbà amb l'àmbit a desenvolupar.

L'anàlisi realitzat garanteix una capacitat suficient de l'oferta en transport públic a implantar a l'hora d'absorbir la demanda resultant del desenvolupament urbanístic del pla parcial. Tanmateix, s'ha de tenir en compte que l'oferta proposada no compleix en la primera fase amb els requisits mínims previstos en el Decret 344/2006, tal com s'ha posat de manifest en l'apartat 4.3.2 del present informe.

4.5 Aparcament

4.5.1 Aparcament per a vehicles privats

D'acord amb l'Annex 3 del Decret 344/2006, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada té l'obligació de fixar les places d'aparcament per a turismes i motocicletes fora de la via pública en el sòl destinat a habitatges i estacions de ferrocarril i autobús, usos inexistents en el sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada determina unes necessitats d'aparcament dins de les parcel·les de 658 places destinades a vehicles lleugers, mentre que la normativa del pla parcial indica unes dotacions mínimes:

- Ús logístic: 1 plaça/100 m² de nau.
- Ús logístic i industrial: 1 plaça/100 m² de nau.
- Ús comercial: 1 plaça/60 m² de sostre construït.
- Ús d'oficines: 1 plaça/60 m² de sostre construït
- Ús de restauració: 1 plaça/15 m² de sostre construït.
- Altres usos admesos: 1 plaça/100 m² de sostre construït.

D'acord amb aquestes previsions, serien necessàries 3.982 places d'aparcament per a turismes. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, partint de dades de desplaçaments generats, arriba a la conclusió que amb 658 places d'aparcament en total, n'hi hauria suficient per a satisfer la demanda. Aquestes places d'aparcament per a turismes s'ubicaran en l'interior de les parcel·les. En aquest sentit, les exigències relatives a la dotació d'aparcament per a turismes requerides pel pla parcial estan visiblement sobredimensionades, davant les necessitats reals del sector.

Pel que respecta a les places d'aparcament per a motocicletes, atès que la memòria del pla parcial determina que hi hagi una dotació d'aparcament per a turismes i ciclomotors equivalent al 10% de les places destinades a turismes, la documentació presentada assumeix aquesta prescripció i determina l'obligació d'habilitar 66 places d'aparcament per a aquests vehicles.

Finalment, s'especifica l'obligació d'habilitar un mínim d'1 plaça d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda per cada 40 o fracció de les mateixes. Per tant, serien necessàries un total de 17 places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Racionalitzar o eliminar els requisits relatius al nombre mínim de places d'aparcaments per a turismes previstos en la normativa del pla parcial, atès que suposen un sobredimensionament de l'oferta d'aparcament en el sector.

4.5.2 Aparcament per a bicicletes

Pel que fa a les places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no aplica els criteris establerts en l'Annex 2 del Decret 344/2006, ni tampoc la normativa del pla parcial; menys exigent que el Decret 344/2006, i que preveu la creació d'1 plaça per cada 1.000 m² de sostre. D'acord amb la documentació presentada, únicament se'n preveu 1 per cada 4.000 m² de sostre per als usos industrials, d'equipaments, logístics i d'oficines, excloent per tant els usos terciaris. En cas d'aplicar els criteris continguts en el Decret 344/2006, el resultat obtingut suposaria la creació de 3.209 places d'aparcament, mentre que aplicant la normativa del pla parcial la quantitat es reduiria a 299. Aquests xifres contrasten amb el fet que la mobilitat projectada en bicicleta se situa en 41 desplaçaments d'anada i 41 més de tornada fins al sector. La solució que adopta l'estudi d'avaluació de la

mobilitat generada limita el nombre de places d'aparcament per a bicicletes en 72, amb la previsió de que aquesta dotació pugui ser incrementada en cas que la demanda així ho requereixi. Per tant, aquesta solució pot ser considerada com a acceptable, ja que s'adequa a l'escenari de demanda que s'espera en el sector, i a la vegada pot ser modificada, en cas que les previsions es vegin desbordades.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no concreta la ubicació de les places d'aparcament de bicicletes que efectivament es planteja crear, ni tampoc com es distribuïran entre els diferents usos. Atès que la documentació presentada no aplica els criteris de l'Annex 2 del Decret 344/2006, en relació a la creació de places d'aparcament per a bicicletes en funció dels usos concrets, seria necessari, com a mínim, determinar com es distribuïran les places d'aparcament entre els diferents usos del sòl.

D'altra banda, des d'aquest informe es recomana que la configuració i ubicació de les places d'aparcament per a bicicletes potenciïn la sensació de seguretat per part dels diferents usuaris.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Especificar com es distribuïran les diferents places d'aparcament per a bicicletes que efectivament es preveu crear entre els diferents usos.

4.5.3 Aparcament de càrrega i descàrrega

D'acord amb l'article 6 del Decret 344/2006, els locals comercials hauran de reservar per a magatzem un mínim del 10% del seu sostre. Seguint aquest criteri, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu 1.773 m² de sostre dedicat a aquesta funcionalitat.

El mateix article 6 exigeix una previsió de places de càrrega i descàrrega associades als usos comercials i d'oficines. Seguint els paràmetres recollits en l'esmentat article, es preveu la creació de 10 places d'aparcament de càrrega i descàrrega.

4.6 Proposta de finançament

La documentació presentada preveu la creació d'una línia específica d'autobús, les característiques de la qual ja han estat comentades en l'apartat 4.3.2 del present informe. El principal inconvenient de la proposta és que en la primera fase de desenvolupament del pla parcial, l'oferta de 3 expedicions no s'ajusta als requisits mínims de l'Annex 4 del Decret 344/2006. S'ha de tenir en compte, que l'ampliació no representarà un increment dels costos excessiu, ja que, tal com es demostra en la taula 40 de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, l'augment de l'oferta a mesura que es passa d'una fase a una altra del projecte es tradueix en una caiguda considerable del cost quilomètric del servei, i per tant, l'augment de l'oferta mantenint els costos fixos, repercuteix en un increment menys que proporcional en relació als costos previstos. D'altra banda, no hi ha dubte, que una major oferta de transport públic es traduirà en una major predisposició per part dels usuaris a l'hora d'utilitzar-lo.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Ajustar la contribució al finançament del transport públic del sector que figura en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a l'oferta mínima exigible d'acord amb l'Annex 4 del Decret 344/2006.

5 Conclusions

De conformitat amb tot el que ha estat exposat, des del punt de vista de la mobilitat, informo favorablement aquest pla parcial amb la condició que en l'estudi de mobilitat es resolguin les mancances detectades mitjançant la realització de les accions assenyalades en els apartats precedents, les quals apareixen subratllades.

Restem a la vostra disposició,

CPISR-1
Daniel
Miravet
Arnau

Firmado digitalmente por CPISR-1
Daniel Miravet Arnau
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES, o=Consorci del Transport Públic
del Camp de Tarragona, ou=ATM
Camp de Tarragona, ou=Serveis
Públics de Certificació CPISR-1,
ou=Vegeu https://www.catcert.cat/
verCPISR-1 (c003,sn=Miravet Arnau,
givenName=Daniel,
serialNumber=47564888C, cn=CPISR-1
Daniel Miravet Arnau
Fecha: 2015.03.03 13:59:25 +01'00'

Daniel Miravet Arnau
Tècnic de mobilitat

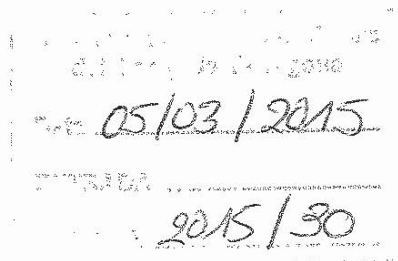
Vist i plau,

CPISR-1
Joan
Manrubia
Gibert

Firmado digitalmente por CPISR-1
Joan Manrubia Gibert
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES, o=Consorci del Transport
Públic del Camp de Tarragona,
ou=Gerència, ou=Serveis Públics de
Certificació CPISR-1, ou=Vegeu
https://www.catcert.cat/verCPISR-1
(c003,sn=Manrubia Gibert,
givenName=Joan,
serialNumber=39713532F,
cn=CPISR-1 Joan Manrubia Gibert
Fecha: 2015.03.04 10:23:22 +01'00'

Joan Manrubia Gibert
Gerent

Tarragona, 11 de febrer de 2015



Sr. Josep Andreu i Domingo
Alcalde-President
Ajuntament de Montblanc
Plaça Major, 1
43400 Montblanc

Assumpte: Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial
Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc

Benvolgut alcalde,

Li trameto, adjunt, l'informe següent:

- Informe de mobilitat

Rebi la meva cordial salutació,

Joan Manrubia i Gibert
Gerent de l'ATM del Camp de Tarragona

Tarragona, 5 de març de 2015

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc

0. Identificació de l'expedient

Sol·licitant: Ajuntament de Montblanc
Població: Montblanc
Comarca: Conca de Barberà
Planejament: Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera"
Situació: Aprovació inicial
Referència: 43086D-2014/13

1. Antecedents

El Pla General d'Ordenació Urbana de Montblanc va ser aprovat definitivament el 10 de desembre de 1997 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, i va ser publicat al DOGC el 27 de març de 1998. El 10 de maig de 2012, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona aprovà definitivament la Modificació puntual del PGOU de Montblanc, Sectors SUD 23 i SUD 24 de La Romiguera, publicat al DOGC núm. 6310, de 7 de febrer de 2013. Aquesta modificació tingué per objecte principal la delimitació d'un sector unitari per a la implantació d'una central intermodal per al desenvolupament logístic, que s'anomenarà "LOGIS Intermodal Montblanc", en els terrenys dels antics Sectors SUD 23 i SUD 24, i fer possible en el futur l'accés ferroviari al sector.

L'Ajuntament de Montblanc promou el Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc i l'envia amb el corresponent estudi de mobilitat sol·licitant l'informe de l'ATM del Camp de Tarragona en data de 13 de juny de 2014. El 2 de gener de 2015, té entrada en el registre de l'ATM del Camp de Tarragona un text refós de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada amb modificacions respecte la versió anterior del document.

2. Fonaments de dret

La Llei 9/2003 de la mobilitat, a l'article 18.1, estableix que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els desplaçaments a peu i en bicicleta i les mesures per a gestionar aquesta nova mobilitat, a l'article 18.2 estableix que aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o serveis, en els plans directores, en els plans d'ordenació municipals o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

El Decret 344/2006 per a la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, de 19 de setembre, estableix en l'article 3.1 que aquests estudis s'han d'incloure en el cas de planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix en l'article 85 que la documentació del pla parcial ha d'incloure un estudi d'avaluació

de la mobilitat generada, en els casos en què ho exigeix la legislació sobre mobilitat, amb el contingut que determina aquesta legislació.

Per tot això i en compliment de l'article 18.3 de la Llei 9/2003 de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc.

3. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera" al terme municipal de Montblanc als continguts de la llei de la mobilitat, i amb tal objecte s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Segons l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, el desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, amb una superfície global de 811.969,28 m², que es localitza al nord-oest del nucli urbà de Montblanc, encaixonat entre el vial d'accés a l'AP-2, la via de ferrocarril convencional Lleida - la Plana-Picamoixons i les vies de ferrocarril d'alta velocitat Saragossa - Barcelona.

A continuació es detallen els usos del sòl.

- Ús públic
 - Sistema viari
 - 87.744,91 m² de superfície
 - Sistema ferroviari
 - 56.394,92
 - Zona verda
 - 125.848,03. m² de superfície
 - Zona verda no computable
 - 19.512,00. m² de superfície
 - Protecció de sistemes.
 - 52.506,65 m² de superfície
 - Serveis tècnics infraestructurals
 - 11.801,40 m² de superfície
 - Equipaments.
 - 40.679,79 m² de superfície
 - Sostre màxim de 8.135,96 m²
 - Aparcament de camions
 - 16.809,89 m² de superfície
- Ús privat
 - Industrial-logístic-terciari.
 - 27.195,40 m² de superfície
 - Sostre màxim de 17.731,89 m²
 - Industrial.
 - 74.695,28 m² de superfície
 - Sostre màxim de 52.286,69 m²
 - Logístic
 - 298.781,11 m² de superfície
 - Sostre màxim de 209.146,78 m²

4. Anàlisi i accions a realitzar

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada referent al Pla Parcial Urbanístic del sector SUD 23-24 "la Romiguera", inclou gran part dels continguts exigits en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Cal dir que l'estudi aborda l'adequació dels principis d'aquest Decret en l'àmbit d'estudi específic del Pla Parcial, però s'han detectat mancances que caldria resoldre. Al final de cada apartat apareixen subratllades les accions necessàries per solucionar aquestes mancances.

4.1. Projeccions de la mobilitat generada

4.1.1. Projeccions de la mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada projecta el nombre de desplaçaments que pot generar cadascuna de les zones d'equipaments, industrials, logístiques i terciàries que conformen el sector, com també les zones verdes.

En relació als equipaments, s'ha de dir que només s'ha estimat una xifra relativa a la mobilitat dels seus treballadors, a la que s'afegeix els moviments de vehicles pesants i furgonetes, quan l'Annex 1 del Decret 344/2006 estableix un rati de 20 viatges per cada 100 m² de sostre, criteri que implicaria una mobilitat generada per aquest ús molt superior a la proposada. Es pot interpretar que els equipaments es troben associats al sistema ferroviari de mercaderies dins del sector, i en conseqüència, la mobilitat generada s'allunya dels paràmetres de l'Annex 1 del Decret 344/2006.

Pel que fa als usos industrials, logístics i terciaris es pren com a referència estudis que recullen la mobilitat en centres logístics a partir dels diferents usos del sòl. Els càlculs s'han dut a terme tenint en compte els treballadors i els visitants, els camions i les furgonetes. Pel que fa als treballadors, l'estimació arriba als 1.868 treballadors en la tercera fase de desenvolupament del projecte, incloent els equipaments. Cadascun dels diferents usos disposa d'una estimació concreta del nombre de treballadors per cada 1.000 m² de sostre. També s'han calculat el nombre de vehicles pesants per cada 1.000 m² de superfície construïda, amb una quantitat de 734, mentre que l'estimació del nombre de furgonetes arriba a les 155. Finalment, s'ha introduït un càlcul relatiu per als usos de tipus terciari i les zones verdes. Els criteris utilitzats són diferents als de l'Annex 1 del Decret 344/2006. No obstant, aquest fet queda justificat per les característiques pròpies del sector.

El nombre total de viatges generats és de 3.619 en la tercera fase del projecte. No obstant, s'ha de tenir en consideració que aquestes xifres fan referència a viatges atrets, i no pas a mobilitat total generada. Per tant, per obtenir la mobilitat generada en el seu conjunt, s'ha de multiplicar la xifra per dos.

4.1.2. Orígens i destinacions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada estableix hipòtesis sobre els orígens dels treballadors del sector. Aquests orígens, que condicionaran les quotes modals, queden de la manera següent:

- Montblanc: 25%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la N-240: 20%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la C-14: 15%

- Municipis al sud de Montblanc seguint la N-240 i la C-14 (inclou Reus i Tarragona): 35%
- Resta d'orígens, els quals accedeixen per mitjà de l'AP-2: 5%

Aquestes quotes fan referència als vehicles lleugers dels treballadors, i també s'apliquen sobre els moviments dels visitants. Pel que a les furgonetes i vehicles pesants, no s'especifiquen els percentatges, tot i que es poden inferir a partir de les dades absolutes. Els orígens, tant de les furgonetes com dels vehicles pesants són els següents:

- Montblanc: 5%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la N-240: 20%
- Municipis al nord de Montblanc seguint la C-14: 15%
- Municipis al sud de Montblanc seguint la N-240 i la C-14 (inclou Reus i Tarragona): 25%
- Resta d'orígens, els quals accedeixen per mitjà de l'AP-2: 35%

4.1.3. Quotes modals

Les quotes modals veritablement interessants són les relatives als treballadors i visitants, que variaran en funció de l'origen o destinació del desplaçament, ja que la resta de viatges (camions i furgonetes) seran coberts amb vehicles motoritzats. Les quotes modals dels treballadors queden de la manera següent:

Quotes modals			
	Bici	TP	Cotxe
Montblanc	5%	10%	85%
N-240 Oest		10%	90%
N-240 Est / C-14 Sud		10%	90%
C-14 Nord			100%
AP-2			100%

Tot i que no s'explicita, se sobreentén que tant els orígens com les quotes modals dels visitants es corresponen amb els dels treballadors, i en conseqüència s'ajustaran al quadre anterior.

4.2. Amplada i pendent dels carrers

L'estudi d'avaluació no especifica les seccions dels vials que conformaran el sector. Només és possible discernir consultant la memòria del pla parcial, si el disseny dels vials s'adequarà al contingut de l'article 4 del Decret 344/2006, el qual determina l'amplada mínima dels vials en sòl urbanitzable segons les seves característiques i funcionalitat. La memòria del pla parcial esclareix que el carrer principal disposarà de 22m d'amplada, mentre que els secundaris en faran 15. Amb aquestes condicions, es satisfà plenament el contingut de l'article 4 del Decret 344/2006, tot i que seria preferible que aquesta informació constés en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Pel que fa a les pendents, s'assumeixen les disposicions de l'article 4 del Decret 344/2006 relatives als pendents màxims dels nous vials en sòl urbanitzable, i pendents dels itineraris per

a bicicletes; com també la correcta adequació als pendents màxims dels itineraris adaptats previstos per l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

4.3. Xarxes d'itineraris

4.3.1 Xarxa d'itineraris per a vehicles

D'acord amb els articles 13 i 18 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incorporar una representació de la xarxa per a vehicles, en la qual la xarxa bàsica tingui continuïtat i uneixi els principals nodes generadors de mobilitat, al mateix temps que permeti la connexió amb els municipis veïns. El plànol 3.1 inclou una representació de la xarxa per a vehicles, indicant la seva funcionalitat i connectivitat respecte a la situació del sector.

El sector es troba envoltat per nombroses infraestructures que faciliten una connectivitat ràpida a vies d'alta capacitat com l'AP-2, i altres carreteres importants. Entre les principals infraestructures viàries pròximes cal destacar:

- L'AP-2: l'autopista que connecta el sector amb Barcelona, Lleida i Saragossa, el brançal d'accés a la qual parteix de la rotonda de connexió amb la C-14 i la N-240.
- N-240: carretera nacional que uneix el sector amb Tarragona i Lleida
- C-14: carretera que uneix el sector amb Salou i els Pirineus. El tram entre Salou i Alcover disposa de 2 carrils per sentit.
- A-27: aquesta autovia encara no està acabada, i en l'actualitat només es troba en servei el tram entre Tarragona i el Morell. Un cop finalitzada permetrà una connexió molt més directa i ràpida entre Montblanc i Tarragona amb el vehicle privat.

El sector disposarà de dos vials d'accés. El primer d'ells situat en la seva zona est, des de la N-240, utilitzant l'actual connexió entre la N-240 i la N-240a (antiga carretera que passa per l'interior de Montblanc). El segon, també en la N-240, parteix de l'accés a la zona industrial del Pla de les Forques.

L'accés pel costat est del sector disposarà d'un ramal paral·lel a la N-240 que arrencarà en la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2 i acabarà en l'enllaç entre la N-240 i la N-240a. Aquest ramal lateral permetrà accedir al sector i sortir-ne als vehicles que circulen en sentit Lleida. Els vehicles que surtin del sector en sentit Tarragona disposaran d'un ramal per sota la N-240, a la qual permetrà la incorporació en la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2. Els vehicles que circulen per la N-240 en sentit Tarragona i vulguin accedir al sector pel seu costat est, hauran d'arribar a la rotonda on conflueixen la N-240, la C-14 i l'accés a l'AP-2, per realitzar un canvi de sentit, i accedir al sector en sentit Lleida.

L'accés pel costat oest del sector aprofitarà l'actual infraestructura d'accés al polígon industrial del Pla de les Forques. La N-240 en sentit Lleida disposa de carril de desacceleració per entrar al sector, i també de carril de d'acceleració per sortir-ne. En sentit Tarragona, hi ha un pont per sobre la N-240, així com carrils de desacceleració i acceleració que minimitzen els potencials conflictes en l'accés. Un cop dins del polígon industrial del Pla de les Forques, un pas per sota de la via del tren permetrà superar la barrera ferroviària.

Malgrat que en l'apartat dedicat a la xarxa viària no s'hi fa esment, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada indica que la velocitat dels vehicles dins del sector quedarà limitada a 30

km/h en una altra part del document. Per tal d'aconseguir-ho serà necessari habilitar els mecanismes que assegurin el compliment dels límits màxims de velocitat, sobretot en les proximitats dels potencials punts de conflicte. Per aquest motiu, la documentació presentada preveu habilitar-los, de forma que s'ajustin a les característiques de la via.

Es tracta d'un sector industrial, pels carrers del qual circularan vehicles pesants. Això justifica que l'amplada dels carrils de circulació sigui superior a la de qualsevol àmbit residencial urbà. En l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no s'ofereix informació relativa a l'amplada dels carrils de circulació. Des del present informe es recomana una distribució racional de l'espai viari. Per exemple, seria recomanable que els carrils de circulació no excedissin els 3,5 metres d'amplada. En la memòria del pla parcial s'hi assenyala que en el carrer principal els carrils disposaran de 3,5 metres d'amplada, però no es concreta la dada en relació a la vialitat secundària.

En els plànols de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, s'aprecia l'estructura de vials. El sector està vertebrat per un carrer principal, del qual pegen la resta de vials secundaris, que uneix l'accés est i oest de l'àmbit. L'estructuració de les cruïlles i els sentits de circulació són elements essencials per garantir la seguretat. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no assenyala els sentits de circulació, o si les cruïlles estaran o no semaforitzades, ni tampoc es mesura el volum de trànsit que suportaran els vials interns, però sí que permet identificar les cruïlles on hi haurà rotondes, en les quals la conflictivitat es mitigarà substancialment. En la resta d'interseccions no rotonditzades, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja un conjunt d'actuacions que podrien implementar-se en cas de necessitat:

- Semaforització o rotondarització de les cruïlles
- Limitació a un sol sentit de circulació en alguns vials secundaris
- Prohibició dels girs que impliquin creuar un o més carrils de circulació abans d'incorporar-se al carril de circulació de destinació. Això suposarà l'allargament d'alguns recorreguts per trobar una rotonda on canviar de sentit i poder realitzar un gir permès.
- Disseny de la cruïlla de tal manera que es potenciï la visibilitat, eliminant obstacles visuals

4.3.2 Xarxa d'itineraris per al transport públic col·lectiu

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris per al transport públic col·lectiu de superfície representada sobre plànol. El plànol 5.2 inclou el recorregut del transport públic existent en l'actualitat, que no donaria servei al sector directament quan aquest es desenvolupés, així com una proposta de línia de caràcter urbà, que sí podria atendre les necessitats dels treballadors.

En l'actualitat, Montblanc disposa d'una oferta de transport interurbà que consta d'autobús i ferrocarril. Respecte al transport interurbà per carretera, d'acord amb l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada hi ha sis línies que faciliten la connectivitat de Montblanc. La parada es troba ubicada en l'estació d'autobusos del municipi, i atès que no hi ha un continu urbà fins al sector, serà complicat que hi hagi treballadors que combinin els desplaçaments en bus amb el trajecte a peu fins al sector. Aquests serveis són:

- Barberà de la Conca – Montblanc - Valls - Tarragona
 - 6 expedicions d'anada i 3 de tornada de dilluns a dijous feiners
 - 8 expedicions d'anada i 5 de tornada divendres feiners
 - 5 anades i tornades connecten amb Vimodí i l'Espluga de Francolí de dilluns a dijous feiners, mentre que en divendres hi ha 6 expedicions.

- D'aquestes expedicions només hi ha una anada i una tornada que uneixin Montblanc amb Barberà de la Conca
- Tarragona - Lleida
 - 6 expedicions d'anada i 6 de tornada de dilluns a divendres feiners
 - 2 expedicions d'anada i 2 de tornada en cap de setmana i festius
- Igualada - Tarragona
 - 2 expedicions d'anada i 2 de tornada dilluns, dimecres i divendres feiners
 - 1 expedició d'anada i 1 de tornada dimarts, dijous, caps de setmana i festius
- Torregrossa – Barcelona
 - 1 expedició d'anada i 1 de tornada de dilluns a divendres feiners
- Reus – Tarragona – Andorra
 - 1 expedició d'anada i 1 de tornada diàriament

El ferrocarril també arriba fins al centre del municipi. Tal com succeeix amb l'autobús, la manca d'un itinerari per a vianants que transcorri dins del teixit urbà fins al sector, fa molt complicat que els treballadors puguin anar a peu des de l'estació fins al lloc de treball. Montblanc disposa de les següents connexions:

- Montblanc – Lleida
 - 5 expedicions diàries d'anada i tornada
- Montblanc – Tarragona
 - 3 expedicions diàries d'anada i tornada
- Montblanc – Barcelona
 - 3 expedicions diàries d'anada i 4 de tornada

Per solucionar els problemes de connectivitat del sector en transport públic, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada proposa una línia que uniria l'estació d'autobusos de Montblanc amb el sector. La línia plantejada s'aniria desenvolupant per fases, a mesura que es vagi desenvolupant el sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu el finançament de la implantació d'una nova línia de transport públic que connecti Montblanc amb el sector durant 10 anys, tal com marca el Decret 344/2006. Això afectaria a les fases 1 i 2 del desenvolupament del sector, mentre que la tercera fase en quedaria exclosa. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu 3 anades i tornades en la primera fase, que s'incrementaran fins a 6 en la segona fase. Malgrat que la disposició de 3 expedicions en la primera fase poden ser suficients per encabir el total de treballadors que es desplacin en transport públic, l'horari resultant oferirà molt poques opcions d'ajustar-se a les necessitats dels treballadors. També s'ha de dir que l'Annex 4 del Decret 344/2006 imposa una circulació mínima de 6 expedicions a cada parada. Per tant, caldria preveure com a mínim un servei amb 6 expedicions per sentit de circulació, per complir d'aquesta manera allò establert en la normativa. Des d'aquest informe es recomana oferir un nombre d'expedicions diàriament prou gran com per a que els horaris siguin prou atractius per als treballadors, per tal de reduir els temps d'espera. Un altre factor clau de l'èxit potencial de demanda del servei resideix en que les expedicions s'ajustin efectivament a les hores d'entrada i sortida del treball.

	Fase 1	Fase 2
Període temporal	2021-2025	2025-2030
Km recorregut/expedició	4	5
Expedicions dl-dv feiners	3	6
Expedicions db feiners	1	3

Temps recorregut	20 min	25 min
------------------	--------	--------

La via del ferrocarril transcorre en paral·lel al límit sud del sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada recull aquest fet, d'acord amb el contingut del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, el qual qualifica el sector de la Romiguera, situat entre el ferrocarril convencional i el TAV, com un *àmbit d'extensió* on s'hi planteja un *centre intermodal* per al *desenvolupament logístic*. El Pla Territorial Parcial també afirma quan s'hi refereix, que el sector *disposarà d'una terminal ferroviària que facilitarà el transport de mercaderies amb la resta de països europeus*. La documentació presentada no va més enllà, i no avalua el potencial del transport de mercaderies en ferrocarril des de les infraestructures ferroviàries del sector.

En relació a la possibilitat de que es construeixi un baixador ferroviari dins del sector, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada contraposa el seu cost de construcció i manteniment a la demanda potencial de viatgers. El cost de construcció se situaria en els 4,6M€, i el manteniment anual seria de 100.000€, mentre que el nombre de viatgers esperats seria de 187. La conclusió que s'extreu és que és molt més eficient atendre la demanda de transport públic mitjançant un servei d'autobús de nova creació.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Preveure per la primera fase de desenvolupament del sector com a mínim el nombre d'expedicions mínim que exigeix l'Annex 4 del Decret 344/2006.

4.3.3 Xarxa d'itineraris per a vianants.

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants representada sobre plànol, que segons l'article 15 del citat decret, ha de tenir continuïtat i unir els principals nodes generadors de mobilitat. Els plànols que aporta l'estudi d'avaluació de la mobilitat permeten apreciar clarament la xarxa d'itineraris principals per a vianants dins de l'àmbit analitzat, així com la seva continuïtat fins al nucli urbà principal de Montblanc.

Un dels punts negres respecte la mobilitat de les zones industrials generalment fa referència a la seva connectivitat a peu amb el teixit urbà residencial des d'on prové una part dels treballadors. En aquest cas, s'ha de notar que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja un esforç substancial de millora dels itineraris de connexió amb el centre de Montblanc. L'itinerari previst arrenca des de Montblanc, en el carrer de la Muralla de Santa Anna, prossegueix pel camí del cementiri que permet superar la via del ferrocarril mitjançant un pas inferior i el carrer d'Horta Sobirana, recorre un curt tram de la carretera d'Artesa de Segre i després de creuar aquest darrer vial enllaça per un camí exclusiu per a vianants i ciclistes que transita en paral·lel a la via del tren fins al sector, al qual s'accedeix mitjançant un pas inferior per sota la N-240. Aquest itinerari no està lliure de desavantatges. El principals són que discorre per fora del continu urbà, i la distància existent d'1,5 km fins a l'entrada al sector. Aquests factors descoratjaran la majoria de potencials vianants a l'hora de desplaçar-se fins el sector a peu. No obstant, cal valorar molt positivament l'esforç per part del promotor de potenciar l'itinerari per a vianants, que transcorre majoritàriament per vials on el vianant podrà passar amb seguretat. Es tracta bàsicament de vials de plataforma única, on els vehicles motoritzats es veuran obligats a disminuir considerablement la velocitat, i on per tant, és possible que tots els usuaris de la via puguin compartir l'espai, o fins i tot de camins on el vehicle motoritzat no hi té cabuda. El punt més complicat del recorregut es troba en la carretera d'Artesa de Segre, que és creuada per l'itinerari, i per on hi discorre durant 110 metres. En

aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu que el trànsit de vianants en l'itinerari fins al sector *es pugui desenvolupar de manera segregada al dels vehicles motoritzats, com seria la construcció de voreres (...)*. El mateix document preveu que el creuament entre el carrer d'Horta Sobirana i la carretera d'Artesa disposarà d'un pas de vianants semaforitzat, que serà compartit amb les bicicletes. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assenyalava que l'itinerari d'accés al sector serà compartit per vianants i ciclistes. D'altra banda, també cal considerar que una part del trajecte discorre per camins no asfaltats. En aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ja preveu el seu condicionament.

Pel que fa a als itineraris dins del propi sector, l'amplada útil de les voreres ha d'assolir els 1,8 metres mínims d'espai lliure d'obstacles que determina l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assumeix aquesta obligació, tot i que no es detalla per a cadascun dels vials. L'única excepció és el carrer principal, l'amplada de les voreres del qual, queda determinada en la memòria del pla parcial.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu la creació de passos de vianants en el sector, els quals tindran una amplada mínima de 4 metres, amplada que excedeix el mínim establert per l'Ordre VIV/561/2010. També cal recordar que l'article 15 del Decret 344/2006 indica que *els eixos de planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri*. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada enuncia que aquests es localitzaran "a una distància mínima de 5 metres per tal d'incidir en el correcte funcionament de la mateixa". Caldria vigilar que la distància entre la cruïlla i el pas de vianants no s'incrementés més, per tal d'afavorir itineraris atractiu per als vianants. A més, caldria crear passos de vianants allà on sigui factible, i es potenciï un itinerari directe a peu. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada estableix que els passos de vianants dels vials amb tres o més carrils de circulació, sumant els dos sentits de la marxa, hauran de disposar d'un refugi que permeti dividir el creuament en dues etapes. No es disposa d'informació relativa als volums de trànsit que hi haurà en els carrers en l'interior del sector. Per aquesta raó, cal valorar positivament que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja la necessitat de que sigui valorat en un futur si és convenient o no la semaforització dels passos de vianants en funció dels fluxos de mobilitat que s'hi registrin. Des d'aquest informe també es recomana la creació d'orelleres en les cruïlles, les quals augmentaran el camp de visió vianants i conductors i així reduiran els riscos a l'hora de travessar els carrers.

L'accessibilitat en els itineraris interiors del sector ha de restar garantida. En aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assumeix alguns dels aspectes cabdals de la normativa vigent continguda en el Decret 135/1995, de 24 de març, que desplega la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, com també la ja esmentada Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Aquest compliment està especialment lligat a:

- Amplades lliures d'obstacles de les voreres (assumides en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada)
- Pendent màximes longitudinals (assumides en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada)
- Guals en els passos de vianants degudament senyalitzats amb pintura antilliscant i senyalització vertical per a vehicles (s'ha tingut en compte l'amplada de pas del gual)
- Places d'aparcament destinades a persones amb mobilitat reduïda.

En l'apartat 4.3.1 del present informe ja s'ha fet esment que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada planteja l'habilitació de mecanismes per tal de garantir que es respecten els límits de velocitat dins de l'àmbit analitzat i així garantir la seguretat dels modes no motoritzats, sempre adaptats a les característiques, funcionalitat i volum de trànsit de la via.

4.3.4 Xarxa d'itineraris per a bicicletes.

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incloure una proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes representada sobre plànol, que segons l'article 17 del citat decret, ha de tenir continuïtat i unir els principals nodes generadors de mobilitat. Els plànols que aporta l'estudi d'avaluació de la mobilitat permeten apreciar clarament la xarxa d'itineraris principals per a ciclistes dins de l'àmbit analitzat, així com la seva continuïtat fins al nucli urbà principal de Montblanc.

L'itinerari fins al sector és coincident amb el dels vianants, el qual ja ha estat comentat en l'apartat precedent del present informe. Només caldria afegir que l'itinerari ciclista preveu la cohabitació entre els diferents modes quan les característiques de la via i el volum de trànsit així ho permeten.

Dins del sector, es preveu dotar tots els vials d'un carril bici bidireccional de tres metres d'amplada, sobre la calçada, segregat del trànsit dels vehicles motoritzats mitjançant pivots. Des d'aquest informe es valora molt positivament l'extensió de la xarxa ciclista per tots els carrers del sector. D'altra banda, es recomana, malgrat que estigui prevista la separació amb els esmentats pivots, augmentar la separació entre els carrils de circulació i el carril bici, per tal d'incrementar la sensació de seguretat dels ciclistes, atès que circularan en paral·lel amb vehicles pesants. Els carrils bici projectats seran bidireccionals amb una amplada de tres metres, i per tant, s'ajustaran a les recomanacions del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya* i de les *Recomanacions per al disseny urbà Catalunya*.

Una observació necessària fa referència a la continuïtat dels itineraris en les cruïlles. El fet de disposar els carrils bici permet evitar els conflictes potencials de les voreres-bici. Tanmateix, també presenta inconvenients, sobretot pel que respecta a la continuïtat en les cruïlles, ja que s'incrementa el nombre de potencials trajectòries de conflicte entre vehicles. Des d'aquest informe, es recomana tenir en compte aquest aspecte per tal de dotar l'itinerari ciclista dins del sector d'un recorregut i uns dissenys adequats que garanteixin la seguretat dels seus usuaris. En aquest sentit, les recomanacions del *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya* i de les *Recomanacions per al disseny urbà Catalunya*, poden contribuir a mitigar els conflictes.

4.4 Encaix amb la xarxa general del municipi

4.4.1 Mobilitat en vehicle privat

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'impacte de la càrrega addicional de vehicles generada pel desenvolupament projectat sobre la xarxa viària que dona accés al sector, calculant els nivells de servei per a les diferents vies, interseccions i rotondes.

Pel que fa a l'increment del trànsit de vehicles de la xarxa que dona accés al sector, es parteix de les IMDs actuals a les quals s'hi afegeix l'increment de trànsit que s'hi espera registrar, i mitjançant les projeccions de la mobilitat generada, les quotes modals, la distribució esperada dels fluxos i el grau d'ocupació dels vehicles, és possible projectar les IMDs futures. Aplicant

un nivell mig d'ocupació d'1,21 persones per vehicle, que es pren de la mobilitat en dia feiner que revela l'EMQ 2006, les hipòtesis ja comentades en els apartats 4.1.1 al 4.1.3, distribucions horàries que es donen en instal·lacions de característiques similars que es troben en funcionament en el moment actual, i les previsions realitzades sobre l'accés escollit al sector en funció de la zona en la qual s'establirà l'empresa s'obtenen els següents resultats:

- En la N-240 només es registraria un lleuger increment del nivell del servei en certes franges horàries del dia. En el pitjor dels casos es passaria d'un nivell C a un nivell D, que representa la màxima càrrega de vehicles que s'estima s'haurà d'assumir i, que en cap cas implicaria una amenaça de congestió de la via.
- En els vials d'accés al sector des de la N-240, així com en els vials que connecten amb la N-240a fins a Montblanc, tampoc s'esperen situacions de saturació. En alguns dels enllaços, el nou desenvolupament es traduirà en un notable increment de la utilització de la via, però es parteix de l'avantatge que en aquests casos els nivells actuals de trànsit són extremadament baixos, o directament es tracta d'un vial de nova construcció que bàsicament donarà servei en exclusivitat a l'àmbit. És el cas dels vials d'entrada, i també de sortida, que uniran la rotonda on conflueixen la C-14 i la N-240 amb la rotonda en l'extrem est del sector. En el pitjor dels casos, el nivell de servei arribarà a C en certes franges horàries del dia.
- Pel que fa a les interseccions, la pitjor situació es registra en la connexió entre la N-240 i la N240a, que creix durant certes hores del dia fins a un nivell B de saturació, i per tant, amb moltíssima capacitat sobrant.
- Finalment, en relació a les rotondes d'accés, la rotonda més afectada seria la rotonda de connexió entre la N-240 i la C-14. En un dels seus ramals arriba fins al 88% de la capacitat en alguna franja horària, percentatge que no implica la seva saturació. En les rotondes restants els percentatges assolits no arriben al 50%.

En relació als vials interns al sector, s'ha de tenir en compte que no hi haurà trànsit de pas, i per tant, els vehicles que circulen pel sector ho fan perquè allà hi ha l'origen o la destinació del desplaçament. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no inclou informació dels nivells de servei interns, però atès que els anàlisis realitzats indiquen que sembla que no es crearan problemes de congestió en els enllaços i vialitat externa, serà pràcticament impossible que es produeixin situacions de saturació dins del sector.

4.4.2 Mobilitat en transport públic

En l'actualitat no hi ha una línia de transport públic que pugui atendre específicament les demandes del sector. És per aquest motiu, que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu el finançament del dèficit d'una línia de transport públic que unirà el nucli urbà amb l'àmbit a desenvolupar.

L'anàlisi realitzat garanteix una capacitat suficient de l'oferta en transport públic a implantar a l'hora d'absorbir la demanda resultant del desenvolupament urbanístic del pla parcial. Tanmateix, s'ha de tenir en compte que l'oferta proposada no compleix en la primera fase amb els requisits mínims previstos en el Decret 344/2006, tal com s'ha posat de manifest en l'apartat 4.3.2 del present informe.

4.5 Aparcament

4.5.1 Aparcament per a vehicles privats

D'acord amb l'Annex 3 del Decret 344/2006, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada té l'obligació de fixar les places d'aparcament per a turismes i motocicletes fora de la via pública en el sòl destinat a habitatges i estacions de ferrocarril i autobús, usos inexistents en el sector. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada determina unes necessitats d'aparcament dins de les parcel·les de 658 places destinades a vehicles lleugers, mentre que la normativa del pla parcial indica unes dotacions mínimes:

- Ús logístic: 1 plaça/100 m² de nau.
- Ús logístic i industrial: 1 plaça/100 m² de nau.
- Ús comercial: 1 plaça/60 m² de sostre construït.
- Ús d'oficines: 1 plaça/60 m² de sostre construït
- Ús de restauració: 1 plaça/15 m² de sostre construït.
- Altres usos admesos: 1 plaça/100 m² de sostre construït.

D'acord amb aquestes previsions, serien necessàries 3.982 places d'aparcament per a turismes. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, partint de dades de desplaçaments generats, arriba a la conclusió que amb 658 places d'aparcament en total, n'hi hauria suficient per a satisfer la demanda. Aquestes places d'aparcament per a turismes s'ubicaran en l'interior de les parcel·les. En aquest sentit, les exigències relatives a la dotació d'aparcament per a turismes requerides pel pla parcial estan visiblement sobredimensionades, davant les necessitats reals del sector.

Pel que respecta a les places d'aparcament per a motocicletes, atès que la memòria del pla parcial determina que hi hagi una dotació d'aparcament per a turismes i ciclomotors equivalent al 10% de les places destinades a turismes, la documentació presentada assumeix aquesta prescripció i determina l'obligació d'habilitar 66 places d'aparcament per a aquests vehicles.

Finalment, s'especifica l'obligació d'habilitar un mínim d'1 plaça d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda per cada 40 o fracció de les mateixes. Per tant, serien necessàries un total de 17 places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Racionalitzar o eliminar els requisits relatius al nombre mínim de places d'aparcaments per a turismes previstos en la normativa del pla parcial, atès que suposen un sobredimensionament de l'oferta d'aparcament en el sector.

4.5.2 Aparcament per a bicicletes

Pel que fa a les places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no aplica els criteris establerts en l'Annex 2 del Decret 344/2006, ni tampoc la normativa del pla parcial; menys exigent que el Decret 344/2006, i que preveu la creació d'1 plaça per cada 1.000 m² de sostre. D'acord amb la documentació presentada, únicament se'n preveu 1 per cada 4.000 m² de sostre per als usos industrials, d'equipaments, logístics i d'oficines, excloent per tant els usos terciaris. En cas d'aplicar els criteris continguts en el Decret 344/2006, el resultat obtingut suposaria la creació de 3.209 places d'aparcament, mentre que aplicant la normativa del pla parcial la quantitat es reduiria a 299. Aquests xifres contrasten amb el fet que la mobilitat projectada en bicicleta se situa en 41 desplaçaments d'anada i 41 més de tornada fins al sector. La solució que adopta l'estudi d'avaluació de la

mobilitat generada limita el nombre de places d'aparcament per a bicicletes en 72, amb la previsió de que aquesta dotació pugui ser incrementada en cas que la demanda així ho requereixi. Per tant, aquesta solució pot ser considerada com a acceptable, ja que s'adequa a l'escenari de demanda que s'espera en el sector, i a la vegada pot ser modificada, en cas que les previsions es vegin desbordades.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no concreta la ubicació de les places d'aparcament de bicicletes que efectivament es planteja crear, ni tampoc com es distribuïran entre els diferents usos. Atès que la documentació presentada no aplica els criteris de l'Annex 2 del Decret 344/2006, en relació a la creació de places d'aparcament per a bicicletes en funció dels usos concrets, seria necessari, com a mínim, determinar com es distribuïran les places d'aparcament entre els diferents usos del sòl.

D'altra banda, des d'aquest informe es recomana que la configuració i ubicació de les places d'aparcament per a bicicletes potenciï la sensació de seguretat per part dels diferents usuaris.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Especificar com es distribuïran les diferents places d'aparcament per a bicicletes que efectivament es preveu crear entre els diferents usos.

4.5.3 Aparcament de càrrega i descàrrega

D'acord amb l'article 6 del Decret 344/2006, els locals comercials hauran de reservar per a magatzem un mínim del 10% del seu sostre. Seguint aquest criteri, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada preveu 1.773 m² de sostre dedicat a aquesta funcionalitat.

El mateix article 6 exigeix una previsió de places de càrrega i descàrrega associades als usos comercials i d'oficines. Seguint els paràmetres recollits en l'esmentat article, es preveu la creació de 10 places d'aparcament de càrrega i descàrrega.

4.6 Proposta de finançament

La documentació presentada preveu la creació d'una línia específica d'autobús, les característiques de la qual ja han estat comentades en l'apartat 4.3.2 del present informe. El principal inconvenient de la proposta és que en la primera fase de desenvolupament del pla parcial, l'oferta de 3 expedicions no s'ajusta als requisits mínims de l'Annex 4 del Decret 344/2006. S'ha de tenir en compte, que l'ampliació no representarà un increment dels costos excessiu, ja que, tal com es demostra en la taula 40 de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, l'augment de l'oferta a mesura que es passa d'una fase a una altra del projecte es tradueix en una caiguda considerable del cost quilomètric del servei, i per tant, l'augment de l'oferta mantenint els costos fixos, repercuteix en un increment menys que proporcional en relació als costos previstos. D'altra banda, no hi ha dubte, que una major oferta de transport públic es traduirà en una major predisposició per part dels usuaris a l'hora d'utilitzar-lo.

Per tot això cal dur a terme les accions següents:

- Ajustar la contribució al finançament del transport públic del sector que figura en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a l'oferta mínima exigible d'acord amb l'Annex 4 del Decret 344/2006.

5 Conclusions

De conformitat amb tot el que ha estat exposat, des del punt de vista de la mobilitat, informo favorablement aquest pla parcial amb la condició que en l'estudi de mobilitat es resolguin les mancances detectades mitjançant la realització de les accions assenyalades en els apartats precedents, les quals apareixen subratllades.

Restem a la vostra disposició,

CPISR-1
Daniel
Miravet
Arnau

Firmado digitalmente por CPISR-1
Daniel Miravet Arnau
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES, ou=Consorci del Transport Públic
del Camp de Tarragona, ou=ATM
Camp de Tarragona, ou=Serveis
Públics de Certificació CPISR-1,
e=daniel.miravet@campdearragona.cat/
cpISR-1, cn=Daniel Miravet Arnau,
serialNumber=2766488C, c=ES, cpISR-1
Daniel Miravet Arnau
Fecha: 2015.03.03 13:59:25 +01'00'

Daniel Miravet Arnau
Tècnic de mobilitat

Vist i plau,

CPISR-1
Joan
Manrubia
Gibert

Firmado digitalmente por CPISR-1
Joan Manrubia Gibert
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES, ou=Consorci del Transport
Públic del Camp de Tarragona,
ou=Gerència, ou=Serveis Públics de
Certificació CPISR-1, ou=Veguer
Tarragona, e=joan.manrubia@campdearragona.cat/
cpISR-1, cn=Joan Manrubia Gibert,
serialNumber=95713532F,
c=ES, cpISR-1 Joan Manrubia Gibert
Fecha: 2015.03.04 10:23:22 +01'00'

Joan Manrubia Gibert
Gerent

Tarragona, 11 de febrer de 2015

APÈNDIX 8. INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT TERRESTRE



Informe
IP-2015-044
Terme municipal
Montblanc

Expedient
CAP-2014-080

RT
JM

Informe del Servei de Planificació relatiu al Pla parcial Urbanístic sector 23-24 “La Romiguera”

El present Pla parcial, aprovat inicialment el 3 de març de 2014 pel Ple de l'Ajuntament de Montblanc, resulta afectat per les servituds derivades de la carretera N-240 i del ramal d'accés a l'autopista AP-2 des de les carreteres N-240 i C-14. Aquestes servituds es troben fixades en la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres de l'Estat.

Així mateix, el sector 23-24 resulta afectat també per les servituds de la línia del ferrocarril d'alta velocitat de Barcelona a Lleida. Aquestes servituds es troben fixades en la Llei del sector ferroviari de l'Estat 39/2003, de 17 de novembre.

Antecedents

- El 10 de maig de 2012, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona aprova definitivament la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Montblanc als sectors SUD 23 i SUD 24, i es publica al DOGC el 7 de febrer de 2013.
- El 27 d'abril de 2012, la Direcció General de Carreteres emet l'informe número IP-2012-025-DG sobre la Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Montblanc als sectors SUD 23 i SUD 24.

Objecte del Pla parcial

El present Pla Parcial defineix l'ordenació urbanística detallada del sector 23-24 previst a la Modificació puntual del PGO a què fa referència l'antecedent número1. Aquest àmbit abasta un total de 811.969,81 m² de sòl urbanitzable delimitat per a ús logístic – industrial. D'acord amb la memòria, els objectius del Pla parcial són:

- Concretar l'ordenació de conformitat amb l'ús previst, logístic –industrial, i definir els eixos principals eixos del sector que permetin el seu creixement per fases.
- Implantar en l'ordenació una terminal ferroviària i assegurar l'accessibilitat a la mateixa.
- Garantir la màxima adaptació de l'urbanització i l'edificació topogràfica a la morfologia del terreny, així com un tractament adequat dels talussos que es puguin generar.
- Determinar les tipologies edificatòries compatibles amb els usos del sector amb una imatge unitària i de qualitat, amb una proposta de parcel·lació el més regular possible.
- Definir els accessos i serveis necessaris per al correcte funcionament del sector.
- Integrar en els espais lliures els elements paisatgístics més significatius com ara el turó de ponent que es preserva com a pulmó verd de la proposta.
- Donar resposta a les prescripcions de les diferents Administracions recollides en la Modificació puntual del PGOU de Montblanc.
- Donar continuïtat a camins existents i passos amb continuïtat fora de l'àmbit.



Els paràmetres urbanístics del Pla parcial es recullen en els quadre següent:

	Sistemes	Superfície m ²	% respecte Total sector
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Ferrovitari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis Tècnics	11.801,40	1,45
TOTAL SÒL PÚBLIC		394.487,60	48,58

	Subzones	Superfície m ²	% respecte Total del sector
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
TOTAL SÒL PRIVAT		417.482,21	51,42

	TOTAL PLA PARCIAL	811.969,81	100,00
--	-------------------	------------	--------

	Subzones	Superfície m ²	Edificabilitat	
			m ² sostre m ² sòl	m ² sostre
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	0,85	317.454,94
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	0,15	2.521,48
T	Terciari	8.944,12	0,70	6.260
		18.251,81	1,20	21.902,17
		27.195,93		28.163,06
		417.482,21		348.139,48

Els usos principals corresponen a la indústria i els magatzems. S'admeten també, segons la clau i les intensitats establertes a la normativa els usos hotel·ler, restauració, esportiu i lleure, garatge i aparcament, gasolineres, religió, heliport, oficines i centres empresarials, centres culturals i docents per a activitats de formació, guarderia infantil, comercial i d'oci.

Resultats de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Segons s'indica en el propi estudi, la demanda de visitants i treballadors s'ha estimat en base a la informació obtinguda de l'experiència de l'empresa pública CIMALSA en altres actuacions existents de característiques similars.

Amb aquestes hipòtesis es preveu que al sector hi accediran diàriament, en la fase de major desenvolupament, 2.955 vehicles lleugers, 840 pesants i 576 furgonetes. Dels 2.955 vehicles lleugers, 2.569 correspondrien als treballadors i 385 a les visites.

Pel que fa a la xarxa viària considera els accessos proposats a l'est i a l'oest del sector i conclou que el funcionament dels diferents elements que la constitueixen (tronc N-240, rotondes, ramals d'entrada i sortida, interseccions) seria correcte al llarg de tot el període d'estudi (2017 – 2036) ja que en el pitjor dels casos s'assoliria un nivell de servei D. Tot i això, es proposa fomentar alternatives de transport com el car-pooling, de manera a augmentar l'ocupació del vehicle privat, disminuint el nombre de vehicles que accedeixen al centre. S'ha previst la reserva d'un total de 791 places per a l'aparcament de vehicles lleugers.

Incidència del Pla parcial sobre la carretera C-14

El Pla parcial té incidència amb la carretera C-14 pel que fa a la remodelació de la connexió amb la carretera N-240 en sentit Lleida derivada de la implantació de l'accés est al sector així com pel que fa al trànsit generat.

Accessos

Es mantenen en el pla parcial els accessos definits a la vigent modificació puntual a què fan referència els antecedents 1 i 2, un a l'est i l'altre a l'oest de l'àmbit.

L'accés est al sector es planteja a través de sengles trams de calçades laterals paral·leles a cada banda de la carretera N-240, que deriven i conflueixen respectivament de la rotonda situada a diferent nivell per damunt d'aquesta carretera amb la que entronquen els brancs de connexió de la mateixa, la carretera C-14 i el ramal d'accés a l'autopista AP-2. Ambdues calçades laterals mantenen la configuració dels brancs de connexió de l'enllaç amb la carretera N-240. En la part central de la calçada lateral plantejada per la banda nord de la carretera N-240, que uneix la citada rotonda amb el següent semienllaç existent en sentit Lleida, s'hi conforma una intersecció en T amb un vial bidireccional d'accés al sector, en la que s'hi permeten exclusivament girs a dretes. Per la banda sud el branca de sortida del sector, un cop travessat el pas inferior existent en el PK 37,5 de la carretera N-240, adopta la configuració de calçada lateral i entronca al final amb la rotonda esmentada.

L'accés oest es planteja a través de l'enllaç existent davant del polígon industrial dels Plans d'en Jori (N-240, pk 39,00) mitjançant un vial que el connecta amb la rotonda d'aquest darrer polígon situada a tocar de la línia del ferrocarril. Aquest vial creua la via del ferrocarril en un pas inferior existent.

Valoració

Les afeccions principals del Pla parcial en les infraestructures de mobilitat terrestre es produeixen sobre l'A-2 i la N-240 així com sobre la línia d'alta velocitat de Barcelona a Lleida, totes de titularitat estatal. La remodelació de l'accés est al sector no altera la connectivitat de la carretera C-14 amb la N-240 i l'autopista AP-2. Tanmateix, el trànsit generat afecta també la carretera C-14.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla parcial arriba als mateixos resultats que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la vigent modificació puntual del Pla General de Montblanc a que fan referència els antecedents 1 i 2.

Si bé en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'indica que la demanda de visitants i treballadors s'ha estimat en base a la informació obtinguda de l'experiència de l'empresa pública CIMALSA en altres actuacions existents de característiques similars, cal tenir en compte que els ratis de generació de viatges que corresponen als usos comercials i terciaris són superiors als considerats.

Consegüentment, en el supòsit que en el futur, per a la implantació de les activitats concretes, resulti necessari tràmit específic per la normativa de comerç o de mobilitat i es prevegin mobilitats en el conjunt del sector superiors a les indicades en l'estudi de mobilitat ara efectuat, caldrà realitzar un nou estudi global del sector, que hauran d'informar les administracions titulars de les carreteres afectades, en què es verifiqui el correcte funcionament dels accessos, de les carreteres i dels nusos viaris que en resultin afectats. A

aquest efecte, les actuacions infraestructurals i d'ordenació de trànsit que es requereixi per resoldre la problemàtica que es pugui generar hauran d'anar totalment a càrrec dels promotors.

Així mateix, caldrà tenir present que l'ordenació de la circulació del sector, així com en la configuració dels accessos als aparcaments i centres d'activitats, s'haurà d'atorgar en tot moment la prioritat als fluxos d'entrada i garantir que no es produeixin punts conflictius de circulació ni caigudes de velocitat que provoquin retencions que podessin afectar la xarxa viària.

Sense perjudici de l'anterior, pel que fa a l'ajust de l'estudi de mobilitat amb allò que estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, caldrà atendre les determinacions de l'informe de mobilitat a que fa referència l'article 21.4 del decret esmentat.

Conclusió

Vist tot això, en les condicions indicades a la valoració, pel que fa a les infraestructures de mobilitat terrestre de titularitat de la Generalitat de Catalunya, res no s'oposa a l'aprovació del present Pla parcial.

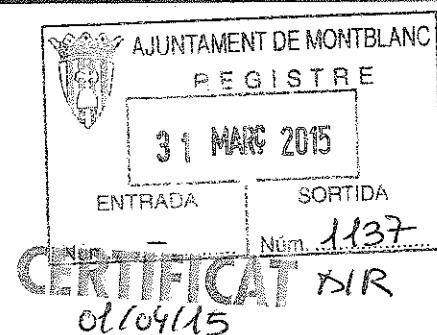
Pel que fa a la incidència del Pla parcial sobre la carretera N-240, el ramal d'accés a l'autopista AP-2, i la línia d'alta velocitat de Barcelona a Lleida, correspon informar al Ministeri de Foment.


Josep Martí i Bosch
Cap del Servei de Planificació
Barcelona, 23 de març de 2015

APÈNDIX 9. INFORMES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE



AJUNTAMENT DE MONTBLANC
Plaça Major, 1 - 43400 Montblanc
Telèfon: 977 860 009 - Fax: 977 862 802
www.montblanc.cat - info@montblanc.cat

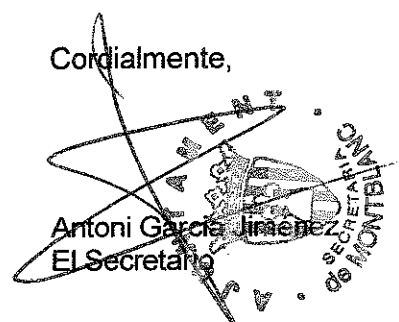


Montblanc, 31 de març de 2015

Ministerio de Fomento
Subdirección General de Planificación
de Infraestructuras y Transportes
Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 Madrid

Adjunto remito un ejemplar del Plan Parcial del Sector números 23-24, aprobado provisionalmente por el Pleno de este Ayuntamiento en su sesión del pasado 28 de mayo de 2014, para que, de acuerdo con el art. 83.5 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, emitan el oportuno informe.

Cordialmente,


Antoni Garcia Jimenez
El Secretario



DESTINATARIO DEL ENVÍO: RELLENAR POR EL CLIENTE EN MAYÚSCULAS
DESTINATARI DE L'ENVIAMENT: PER EMPLENAR PER PART DEL CLIENT EN MAJÚSCULES

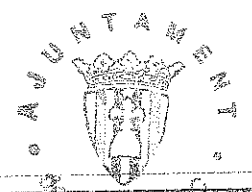
MINISTERIO DE FOMENTO
P. de los Sagrados
Corazones, 7
28071-MADRID

Mod. 35 PLUS - 1E
Aviso de Recibo
Avis de Recepció

S. 1137

Plc Parcial 23-24

REMITENTE DEL ENVÍO: RELLENAR POR EL CLIENTE EN MAYÚSCULAS
REMITENT DE L'ENVIAMENT: PER EMPLENAR PER PART DEL CLIENT EN MAJÚSCULES



ATENCIÓN: NO SOBREPASEN LOS LÍMITES DE PESO Y VOLUMEN DE LOS ENVIOS. SE DEBE EMPLERAR EN LOS ESPACIOS DESTINADOS PARA EL FIN QUE SE INDICA.

E.

RECEPCIÓN / RECEPCIÓ

El/La que suscribe declara que el envío recibido ha sido debidamente:
El/La qui subscriu declara que l'enviament ha sigut degudament:

☒ Entregado / Lliurat ☐ Rehusado / Rebutjat

NOMBRE Y APELLIDOS DEL RECEPTOR
NOM I COGNOMS DEL RECEPTOR

DNI DEL RECEPTOR

NIP Y FIRMA EMPLEADO *
NIP I SIGNATURA EMPLEAT *

27.9.11

FECHA Y HORA / DATA I HORA

06.04.15 12

AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD FERROVIARIA

Q-2802239-J

06 ABR. 2015

FIRMA DEL RECEPTOR / SIGNATURA DEL RECEPTOR

REGISTRO GENERAL
ENTREGA DOMICILIARIA / LLIURAMENT DOMICILIARI

- | | |
|-------------------------------------|---|
| ☒ | 1. Entregado a Domicilio / Lliurat al Domicili |
| ☐ | 2. Dirección Incorrecta / Adreça Incorrecta |
| ☐ | 3. Ausente Reparto. Se dejó aviso llegada en buzón / Absent repartiment. S'ha deixat avis de recepció a la bústia |
| ☐ | 4. Desconocido/a // Desconegut/da |
| ☐ | 5. Fallecido/a // Defunció |
| ☐ | 6. Rehusado / Rebutjat |
| ☐ | 7. No se hace cargo / No es fa càrrec |

CERTIFICADO / CERTIFICAT

Sello de la Oficina de Entrega o Devolución
Segell de l'Oficina de Lliurament o Devolució

06.04.15

OFICINA

NIP Y FIRMA EMPLEADO *
NIP I SIGNATURA EMPLEAT *

8. Entregado / Lliurat
9. No retirado / No retirat

* Empleado, a que realiza y da fe del resultado de la entrega / Empleat da que realitza i dona fe del resultat del lliurament
ATENCIÓN: NO SOBREPASEN LOS LÍMITES DE PESO Y VOLUMEN DE LOS ENVIOS. SE DEBE EMPLERAR EN LOS ESPACIOS DESTINADOS PARA EL FIN QUE SE INDICA.



MINISTERIO DE
FOMENTO

AESF

Salida

Nº. 201500020000124

15-04-2015 13:28:31

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO

14 de abril de 2015

Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

AYUNTAMIENTO DE MONTBLANC
Plaza Mayor, 1
43400 MONTBLANC (TARRAGONA)



En relación a su escrito de 31 de marzo de 2015, con entrada en esta Subdirección el 8 de abril (Registro de entrada nº 312), solicitando informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), se adjunta informe técnico sobre dicho Documento.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez



PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000



INFORME SOBRE LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL “PLAN PARCIAL DEL SECTOR 23-24” EN MONTBLANC (TARRAGONA)

1.- ANTECEDENTES.

El Ayuntamiento de Montblanc (Tarragona) ha recabado informe sobre el Documento Urbanístico “Plan Parcial del Sector 23-24” mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2015, que se ha recibido en esta Subdirección General el 8 de abril de 2015 (Registro de entrada nº 312). Dicho escrito llegó acompañado de una copia en soporte digital de dicho documento escrito en catalán y otro CD con una traducción al castellano del apartado de Normativa del Plan Parcial.

Según se deduce de los antecedentes, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Montblanc fue aprobado definitivamente en diciembre de 1997. Posteriormente, dicho planeamiento ha sufrido una serie de modificaciones puntuales entre las que se citan:

- El 22 de junio de 2005, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó el texto refundido de las normas urbanísticas del planeamiento general vigentes en el término municipal de Montblanc, refundiendo las modificaciones puntuales del PGOU efectuadas desde su aprobación hasta febrero del 2005.
- Posteriormente, el 7 de septiembre de 2006, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó definitivamente la “Modificación Puntual del PGOU de Montblanc en el Sector 23” con el objeto de ampliar el suelo urbanizable en el entorno de una de las áreas industriales del municipio.
- El 12 de enero de 2010, el Gobierno de Cataluña aprobó definitivamente el “Plan Territorial del Campo de Tarragona”. Entre las previsiones de este Plan se incluía el desarrollo logístico, en el sector de “La Romiguera”, de un centro intermodal que dispondría de una terminal ferroviaria en el mismo.
- Posteriormente, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona, el 4 de febrero de 2010, aprobó definitivamente la “Modificación Puntual del PGOU de Montblanc en el Sector SUD 24 “La Romiguera””. La finalidad de esta modificación fue la delimitación de un nuevo sector de suelo urbanizable delimitado destinado a usos industriales y urbanísticos que se sitúan al lado de la línea ferroviaria convencional que atraviesa el término municipal, en la medida que esta puede ser destinada al tráfico de mercancías.
- Finalmente, el 10 de mayo de 2012, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó definitivamente la “Modificación Puntual del PGOU de Montblanc, Sectores SUD 23 y SUD 24 de “La Romiguera””. Esta modificación tiene por objeto principal la delimitación de un sector unitario para la implantación de una central intermodal para el desarrollo que se denominará “LOGIS Intermodal Montblanc”, en



los terrenos de los antiguos Sectores SUD 23 y SUD 24 con el fin de hacer posible el futuro acceso ferroviario al sector

Por último el Plan de Parcial objeto del presente informe pretende establecer la ordenación y condiciones de edificación de los terrenos incluidos en el Sector SUD 23-24 ubicado en el municipio de Montblanc, en la provincia de Tarragona, en desarrollo de la Modificación puntual del PGOU de Montblanc, sectores SUD 23 y SUD 24 "La Romiguera", publicada en el DOGC núm. 6310, de 7 de febrero de 2013. Este Plan Parcial ha sido aprobado inicialmente el 3 de marzo de 2014 sin que se haya solicitado informe a la entonces Dirección General de Ferrocarriles, y ahora se presenta para su aprobación provisional.

La actual Subdirección General de Planificación Ferroviaria no ha emitido en ningún momento informe, preceptivo y vinculante, sobre ninguna de las modificaciones puntuales citadas. Según determina la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), en su art.7.2: *"... en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de infraestructura ferroviaria o a zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para su aprobación inicial (es decir, el Ayuntamiento de Montblanc, en este caso) deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime conveniente. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto"*.

2.- LEGISLACIÓN SECTORIAL DEL ESTADO.

2.1.- Principios generales.

Los nuevos instrumentos de planificación urbanística, cuando incluyan dentro de su ámbito, alguna línea de ferrocarril en servicio, o planificada que cuente con un Estudio Informativo aprobado, deben tener en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003 de 17 de Noviembre), en adelante LSF, y su Reglamento (aprobado por R.D. 2387/2004 de 30 de Diciembre), en adelante RSF.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico consisten en:

- Calificar como Sistema General Ferroviario o equivalente, los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias de Interés General y las zonas de servicio ferroviario, no debiendo incluir el planeamiento urbanístico ninguna determinación que impida o perturbe el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas el ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).



- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y una línea límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas, con objeto de garantizar la seguridad tanto de la infraestructura como del transporte ferroviario (se regulan en los artículos 12 a 18 de la Ley del Sector Ferroviario, y en los artículos 24 a 40 de su Reglamento).
- Requerir en las zonas de dominio público y de protección, para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad, y plantar o talar árboles, la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones.
- Prohibir a ambos lados de la línea ferroviaria, en los terrenos situados hasta la línea límite de edificación, cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten necesarias para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes, para lo que también se requerirá la previa autorización del ADIF.

2.2.- Zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación.

Salvo que el Ministerio de Fomento, de forma expresa, determine unas distancias inferiores aplicables a una determinada línea ferroviaria, las limitaciones serán:

- La zona de dominio público que comprende los terrenos ocupados por la explanación de la línea ferroviaria y una franja de terreno de 8 metros a cada lado de la misma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la línea desde las aristas exteriores de la explanación⁽¹⁾. No obstante, en suelo calificado como urbano consolidado por el planeamiento urbanístico, esta distancia se reduce a 5 metros.
- La zona de protección constituida por las franjas de terreno situadas a ambos lados de la línea ferroviaria y delimitadas, interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por unas líneas paralelas al eje de la línea que delimita ésta y situadas a 70 metros de la arista exterior de la explanación⁽¹⁾ más próxima. En suelo calificado como urbano consolidado por el planeamiento urbanístico esta distancia se reduce a 8 metros.
- Las líneas límites de edificación se sitúan a 50 metros de la arista exterior de la plataforma⁽²⁾, medidos horizontalmente a partir de la misma. No obstante, y en virtud de la Orden Ministerial FOM/2230/2005 de 6 de Julio (BOE 12 de Julio), en los tramos de las líneas que discurren por zonas urbanas y siempre que lo



permita el planeamiento urbanístico correspondiente, dicha distancia se reduce con carácter general a 20 metros.

- En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30, sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.
- La solicitud de autorización para realizar obras, instalaciones o actividades en la zona de dominio público y en la zona de protección de la infraestructura ferroviaria se examinará por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
- En caso de que la solicitud de autorización pretendiera la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público o de interés general, aquélla deberá acompañarse de un proyecto de obras e instalaciones y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se deberá justificar el interés general de la necesidad de la ocupación del dominio público que se solicita.
- Si la solicitud tiene por objeto la utilización de la zona de protección, se adjuntará toda la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar.

Las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril se regulan en los artículos 25 a 28, 30, 34, 36 y 39 del Real Decreto 2387/2004, del Reglamento del Sector Ferroviario.

1) La explanación es la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del terreno, para construir la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones. La arista exterior de la explanación es la intersección del terreno natural con el talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento. En los casos de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, las aristas exteriores de la explanación serán las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo en todo caso de dominio público el terreno comprendido entre dichas líneas.

(2) La plataforma es la coronación de la explanación sobre la que se apoyan las infraestructuras ferroviarias. Por tanto, la arista exterior de la plataforma podrá, en cada caso concreto, coincidir o no con la arista exterior de explanación.



3.- LINEAS DE FERROCARRIL DE COMPETENCIA ESTATAL EN EL MUNICIPIO DE MONTBLANC

El ámbito objeto del presente Plan Parcial se sitúa al noroeste del municipio de Montblanc limitando, al norte con el trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa; al este con los viales de salida y entrada de la autopista AP-2; al sur con la línea ferroviaria convencional Lleida-Tarragona; y al oeste con suelos de uso agrícola. Las dos líneas ferroviarias indicadas se encuentran actualmente explotadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Actualmente el Ministerio de Fomento no tiene previstas actuaciones a corto/medio plazo que supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas ferroviarias mencionadas a su paso por el término municipal de Montblanc.

4.- ANÁLISIS DEL DOCUMENTO URBANÍSTICO.

Este Plan Parcial es iniciativa de CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya responsable de la promoción, desarrollo y gestión de infraestructuras logísticas y centros de transporte de mercancías, y propietaria mayoritaria de los terrenos del Sector SUD 23-24.

El Documento remitido por el Ayuntamiento de Montblanc consta de la documentación siguiente:

- a) Memoria
- b) Planos
- c) Anexos

Como ya se ha indicado anteriormente, el Ministerio de Fomento, concretamente la entonces Dirección General de Ferrocarriles, no ha emitido informe alguno sobre ninguna de las modificaciones del PGOU de Montblanc habidas hasta el momento, ni sobre la aprobación inicial del Plan Parcial sometido a informe.

Respecto al citado "Plan Territorial del Campo de Tarragona", la Generalitat de Cataluña dentro de su marco competencial elaboró dicho Plan desde una perspectiva global del territorio, proponiendo, al parecer, la creación de una nueva estación intermodal de mercancías en la línea convencional Lleida-Tarragona a su paso por Montblanc.

Por su parte, la entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, y ahora la Subdirección de Planificación Ferroviaria, desarrolla su actividad planificadora de la red ferroviaria de competencia estatal, dentro de los términos fijados por la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento, así como en el Plan de Infraestructura, Vivienda y Transportes (PITVI). Dicho Plan no contempla la creación de dicha infraestructura.



Por otra parte, dado que el documento remitido está redactado en la lengua catalana (a excepción de la Normativa), no es posible corroborar si el contenido del mismo cumple con la legislación sectorial vigente en materia ferroviaria. Referente a la lengua en la que está redactado el documento recibido, se transcribe a continuación lo que refleja el artículo 36.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común:

“La Administración pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente. Si debieran surtir efectos en el territorio de una Comunidad Autónoma donde sea cooficial esa misma lengua distinta del castellano, no será precisa su traducción”. (Artículo 36 redactado por Ley 4/1999, 13 enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común («B.O.E.» 14 enero)).

Es por ello que se solicita que la documentación, que sea necesaria, sea traducida al castellano, con el fin de que por parte de esta Dirección General no sea interpretado de forma errónea alguno de los aspectos que se describen en la documentación escrita.

En relación a la documentación gráfica aportada, figuran en ella como zonas de protección ferroviaria, 4 líneas: la línea límite de edificación situada a 50m de la arista de la plataforma; el límite de la zona de dominio público que no aparece acotado ni se sabe desde dónde se mide al no estar grafiada la arista exterior de la explanación; la zona de servidumbre cuyo concepto parece coincidir con la línea límite de edificación; y por último el límite de la zona de protección acotado en 70m pero que, al igual que en el caso de la línea de dominio público, no se especifica desde dónde está medida.

Asimismo en el plano de planeamiento vigente aparece una franja adosada al norte de la línea convencional, calificada de sistema general ferroviario que parece reservar terrenos para esa futura estación de mercancías de la que este Ministerio no tiene planificación alguna.

5.- CONCLUSIONES.

Una vez revisada la documentación y a la vista de lo anteriormente comentado, esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria no puede emitir informe sobre el “Plan Parcial del Sector 23-24” en Montblanc (Tarragona) al no haber informado ni la Modificación Puntual del PGOU ni la aprobación inicial del Plan Parcial. No obstante se señalan las siguientes observaciones:

5.1.- A corto y medio plazo no existe la previsión por parte del Ministerio de Fomento de realizar ninguna actuación en las líneas ferroviarias referidas. Tampoco existe ninguna estación de mercancías planificada en el término de Montblanc.



5.2.- Dado que el documento remitido está redactado en la lengua catalana, no es posible corroborar si el contenido del mismo cumple con la legislación sectorial vigente en materia ferroviaria. Es por ello que se solicita que toda la documentación que se aprobe, sea traducida al castellano, con el fin de que por parte de esta Subdirección General no sea interpretado de forma errónea alguno de los aspectos que se describen en la documentación escrita. Por este motivo, únicamente se ha analizado la documentación gráfica que figura en la documentación remitida.

5.3.- Se debe hacer mención en los documentos gráficos, así como también en los documentos escritos, de la LSF y su RSF, las cuales son de obligado cumplimiento.

5.4 - Se deben calificar los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias de Interés General y las zonas de servicio ferroviario como Sistema General Ferroviario o similar.

5.5.- Se deben representar, en los planos, con precisión suficiente y en su caso acotadas, conforme a lo estipulado en la LSF y RSF, las líneas delimitadoras de la plataforma ferroviaria, de la explanación, las zonas de dominio público, zona de protección, y la línea límite de edificación. Dicha representación debe realizarse a lo largo de la totalidad del recorrido por el término municipal de las dos líneas ferroviarias de forma continuada y teniendo en cuenta la calificación del suelo.

5.6.- En la documentación escrita también se deben describir las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes con la línea ferroviaria existente. Para ello, se debe incluir un artículo donde se recoja el contenido del apartado 2.2 de este informe.

5.7.- En caso de que no se haya efectuado, se deberá solicitar informe a la empresa pública ADIF a todos los efectos en los que la normativa vigente remite a la empresa explotadora de la línea actual.

Madrid, 14 de abril de 2015

EL INGENIERO DE CAMINOS, C. Y P:

Blanca Héctor González

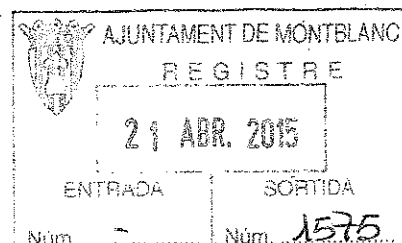
VºBº

EL JEFE DEL ÁREA DE PROYECTOS

Esther García García



AJUNTAMENT DE MONTBLANC
Plaça Major, 1 - 43400 Montblanc
Telèfon: 977 860 009 - Fax: 977 862 802
www.montblanc.cat - info@montblanc.cat



Ministerio de Fomento
Subdirección General
de Planificación Ferroviaria
A/A Jorge Ballesteros Sánchez
Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 Madrid

Montblanc, 21 de abril de 2015

Adjunto remito un ejemplar del Plan Parcial del Sector números 23-24, que contiene la normativa en castellano, aprobado provisionalmente por el Pleno de este Ayuntamiento en su sesión del pasado 28 de mayo de 2014, para que, de acuerdo con el art. 83.5 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el qual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, emitan el oportuno informe.

Cordialmente,

Albert Estebanez López
El Secretario

AESF

Entrada

Nº. 201500020000358

23-04-2015 10:40:25



MINISTERIO DE
FOMENTO

AJUNTAMENT DE MONTBLANC	
REGISTRE	
06 MAIG 2015	
ENTRADA	SORTIDA
Núm. 1549	Núm. —

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO

27 de abril de 2015

Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

AYUNTAMIENTO DE MONTBLANC
Plaza Mayor, 1
43400 MONTBLANC (TARRAGONA)

En relación a su escrito de 21 de abril de 2015, con entrada en esta Subdirección el 23 de abril (Registro de entrada nº 388), solicitando nuevo informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), se informa lo siguiente:

- Con fecha 14 de abril de 2015, esta Subdirección emitió informe sobre el planeamiento de referencia. En sus conclusiones se establecía expresamente.... *"Una vez revisada la documentación y a la vista de lo anteriormente comentado, esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria **no puede emitir informe** sobre el "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona) al no haber informado ni la Modificación Puntual del PGOU ni la aprobación inicial del Plan Parcial. No obstante se señalan las siguientes observaciones:*

5.1.- *A corto y medio plazo no existe la previsión por parte del Ministerio de Fomento de realizar ninguna actuación en las líneas ferroviarias referidas. Tampoco existe ninguna estación de mercancías planificada en el término de Montblanc.*

5.2.- *Dado que el documento remitido está redactado en la lengua catalana, no es posible corroborar si el contenido del mismo cumple con la legislación sectorial vigente en materia ferroviaria. Es por ello que se solicita que toda la documentación que se aporte, sea traducida al castellano, con el fin de que por parte de esta Subdirección General no sea interpretado de forma errónea alguno de los aspectos que se describen en la documentación escrita. Por este motivo, únicamente se ha analizado la documentación gráfica que figura en la documentación remitida.*

5.3.- *Se debe hacer mención en los documentos gráficos, así como también en los documentos escritos, de la LSF y su RSF, las cuales son de obligado cumplimiento.*

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201500000012398

04-05-2015 10:54:28

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000



5.4 - Se deben calificar los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias de Interés General y las zonas de servicio ferroviario como Sistema General Ferroviario o similar.

5.5.- Se deben representar, en los planos, con precisión suficiente y en su caso acotadas, conforme a lo estipulado en la LSF y RSF, las líneas delimitadoras de la plataforma ferroviaria, de la explanación, las zonas de dominio público, zona de protección, y la línea límite de edificación. Dicha representación debe realizarse a lo largo de la totalidad del recorrido por el término municipal de las dos líneas ferroviarias de forma continuada y teniendo en cuenta la calificación del suelo.

5.6.- En la documentación escrita también se deben describir las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes con la línea ferroviaria existente. Para ello, se debe incluir un artículo donde se recoja el contenido del apartado 2.2 de este informe.

5.7.- En caso de que no se haya efectuado, se deberá solicitar informe a la empresa pública ADIF a todos los efectos en los que la normativa vigente remite a la empresa explotadora de la línea actual."

- En la petición ahora presentada tan sólo se adjunta una traducción al castellano del apartado de Normativa del texto del Plan Parcial.

En consecuencia, esta Subdirección no puede emitir informe mientras no se aporten todos los documentos anteriores indicados en el informe del 14 de abril, por lo que las conclusiones del anterior informe siguen siendo válidas.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

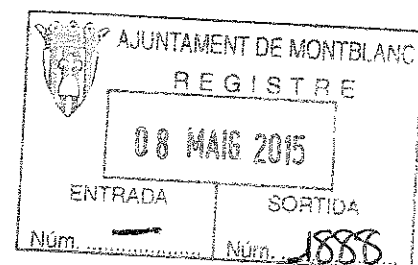

Jorge Ballesteros Sánchez



enviat certificat urgent 8/5/2015



AJUNTAMENT DE MONTBLANC
Plaça Major, 1 - 43400 Montblanc
Telèfon: 977 860 009 - Fax: 977 862 802
www.montblanc.cat - info@montblanc.cat



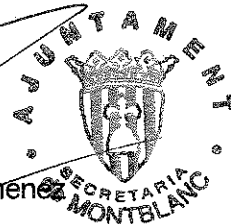
Ministerio de Fomento
Subdirección General
de Planificación Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071 Madrid

Montblanc, 8 de maig de 2015

En respuesta al informe de fecha 14 de abril de 2015 emitido en relación con la aprobación del Plan Parcial 23-24 en Montblanc les remito el informe de secretaria de aclaración que se adjunta a este oficio, para que, de acuerdo con el art. 83.5 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, emitan el oportuno informe.

Cordialmente,

Antonio García Jiménez
El Secretario



Antonio Garcia Jimenez, secretario del ayuntamiento de Montblanc emite el siguiente

INFORME

Durante la tramitación de la Modificación puntual del Plan General no se solicitó informe a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, como indicaba el informe de ADIF de 15-06-2012. El motivo es que dicho informe se solicitó a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, entendiéndose que era el informe necesario, y no se solicitó también a la Dirección General de Ferrocarriles.

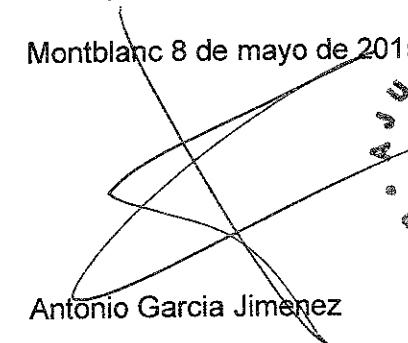
En la redacción del Plan Parcial se tuvieron en cuenta las indicaciones del informe de ADIF de 15-06-2012 y se calificó el sistema ferroviario como sistema ferroviario local (no general), aunque estas determinaciones se incorporaron en la memoria y normativa pero no en los planos. Por este motivo se adjunta el plano de zonificación O-02 modificado con la calificación de sistema ferroviario.

En cuanto a la zona comprendida entre la línea límite de dominio público de las vías de ferrocarril y la línea límite de edificación, así como la correspondiente a la línea de AVE se ha calificado como protección de sistemas, la correspondiente a la línea convencional no se ha calificado como protección de sistemas porque los usos previstos son compatibles (sistema ferroviario y equipamientos públicos vinculados a usos ferroviarios).

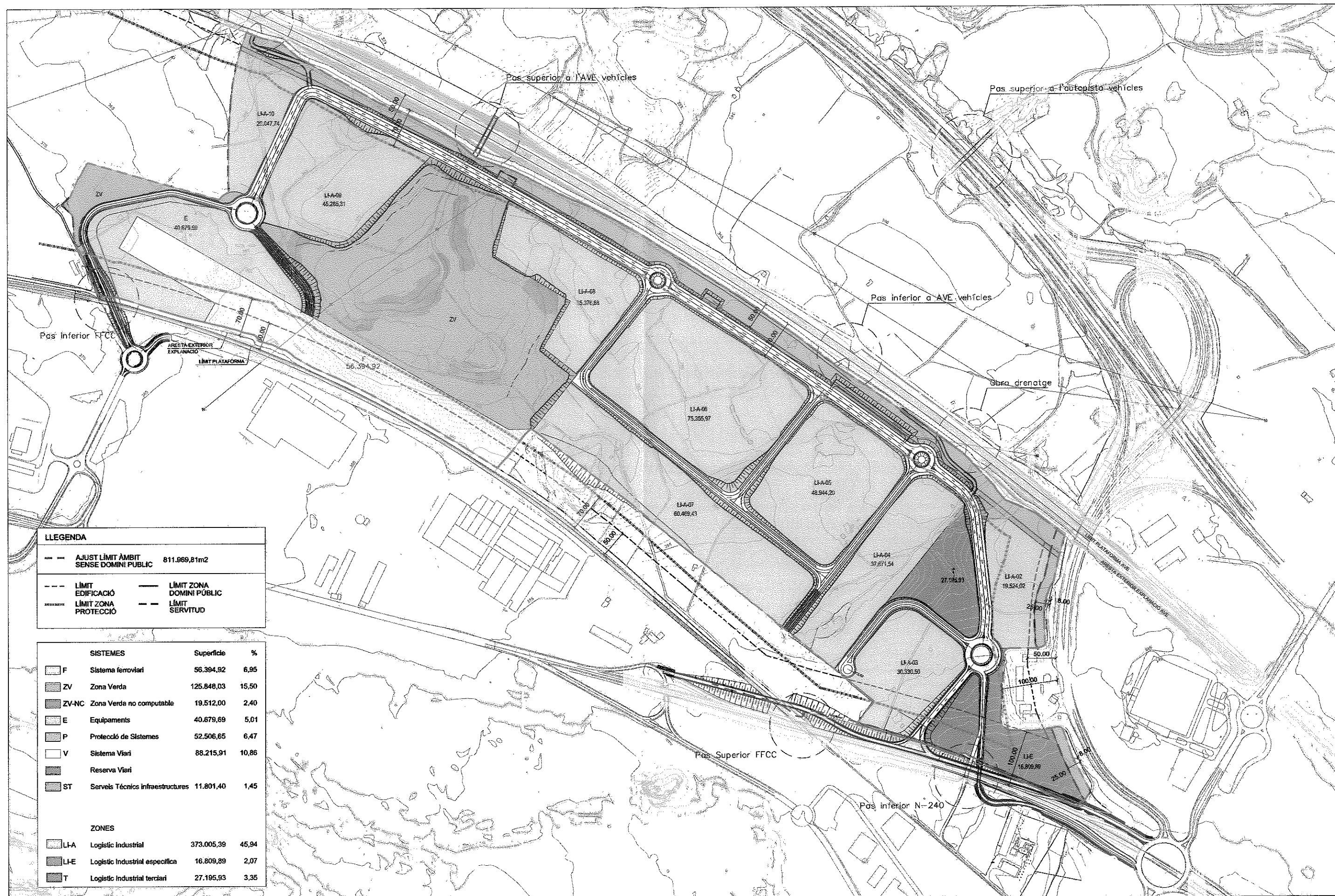
Aunque no está calificado como protección de sistemas, cabe destacar que serán de obligado cumplimiento todos los requerimientos establecidos en la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario y en la normativa sectorial de aplicación para las zonas de protección y límite de edificación y que será preceptiva la autorización expresa del Administrador de infraestructuras ferroviarias para la realización de cualquier tipo de obra o actuación en dichas zonas. Estas especificaciones se incluirán en la normativa del Plan Parcial.

Para que conste a los efectos oportunos firmo el presente informes

Montblanc 8 de mayo de 2015



Antonio Garcia Jimenez



Direcció de l'estudi:

CIMALSA
Centres logístics
de Catalunya
CAROLINA GUERRERO KANDLER, E.C.C.P.

Consultor:

gpo
ROBERTO RIPOLL PÉREZ, Arquitecte

Municipi/s:

MONTBLANC

Projecte:

PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR SUD 23-24
"LA ROMIGUERA" DE MONTBLANC

Títol del plànol:

ZONIFICACIÓ

Plànol núm.

0-02

Data: 29.04.2015

Escala A1: 1/3.000
Escala A3: 1/6.000

Gràfica:

0 60 120

Arxiu: 0-02.ZONIFICACIÓ



MINISTERIO DE
FOMENTO

AESF

Salida

Nº. 201500020000124

15-04-2015 13:29:31

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

O F I C I O

S/REF.

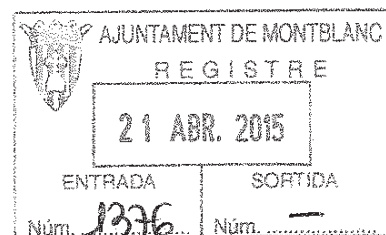
N/REF.

FECHA

ASUNTO

14 de abril de 2015
Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

AYUNTAMIENTO DE MONTBLANC
Plaza Mayor, 1
43400 MONTBLANC (TARRAGONA)



En relación a su escrito de 31 de marzo de 2015, con entrada en esta Subdirección el 8 de abril (Registro de entrada nº 312), solicitando informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), se adjunta informe técnico sobre dicho Documento.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez



PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000

INFORME SOBRE LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL "PLAN PARCIAL DEL SECTOR 23-24" EN MONTBLANC (TARRAGONA)

1.- ANTECEDENTES.

El Ayuntamiento de Montblanc (Tarragona) ha recabado informe sobre el Documento Urbanístico "Plan Parcial del Sector 23-24" mediante escrito de fecha 31 de marzo de 2015, que se ha recibido en esta Subdirección General el 8 de abril de 2015 (Registro de entrada nº 312). Dicho escrito llegó acompañado de una copia en soporte digital de dicho documento escrito en catalán y otro CD con una traducción al castellano del apartado de Normativa del Plan Parcial.

Según se deduce de los antecedentes, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Montblanc fue aprobado definitivamente en diciembre de 1997. Posteriormente, dicho planeamiento ha sufrido una serie de modificaciones puntuales entre las que se citan:

- El 22 de junio de 2005, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó el texto refundido de las normas urbanísticas del planeamiento general vigentes en el término municipal de Montblanc, refundiendo las modificaciones puntuales del PGOU efectuadas desde su aprobación hasta febrero del 2005.
- Posteriormente, el 7 de septiembre de 2006, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó definitivamente la "Modificación Puntual del PGOU de Montblanc en el Sector 23" con el objeto de ampliar el suelo urbanizable en el entorno de una de las áreas industriales del municipio.
- El 12 de enero de 2010, el Gobierno de Cataluña aprobó definitivamente el "Plan Territorial del Campo de Tarragona". Entre las previsiones de este Plan se incluía el desarrollo logístico, en el sector de "La Romiguera", de un centro intermodal que dispondría de una terminal ferroviaria en el mismo.
- Posteriormente, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona, el 4 de febrero de 2010, aprobó definitivamente la "Modificación Puntual del PGOU de Montblanc en el Sector SUD 24 "La Romiguera"". La finalidad de esta modificación fue la delimitación de un nuevo sector de suelo urbanizable delimitado destinado a usos industriales y urbanísticos que se sitúan al lado de la línea ferroviaria convencional que atraviesa el término municipal, en la medida que esta puede ser destinada al tráfico de mercancías.
- Finalmente, el 10 de mayo de 2012, la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona aprobó definitivamente la "Modificación Puntual del PGOU de Montblanc, Sectores SUD 23 y SUD 24 de "La Romiguera"". Esta modificación tiene por objeto principal la delimitación de un sector unitario para la implantación de una central intermodal para el desarrollo que se denominará "LOGIS Intermodal Montblanc", en

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000



los terrenos de los antiguos Sectores SUD 23 y SUD 24 con el fin de hacer posible el futuro acceso ferroviario al sector

Por último el Plan de Parcial objeto del presente informe pretende establecer la ordenación y condiciones de edificación de los terrenos incluidos en el Sector SUD 23-24 ubicado en el municipio de Montblanc, en la provincia de Tarragona, en desarrollo de la Modificación puntual del PGOU de Montblanc, sectores SUD 23 y SUD 24 "La Romiguera", publicada en el DOGC núm. 6310, de 7 de febrero de 2013. Este Plan Parcial ha sido aprobado inicialmente el 3 de marzo de 2014 sin que se haya solicitado informe a la entonces Dirección General de Ferrocarriles, y ahora se presenta para su aprobación provisional.

La actual Subdirección General de Planificación Ferroviaria no ha emitido en ningún momento informe, preceptivo y vinculante, sobre ninguna de las modificaciones puntuales citadas. Según determina la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), en su art.7.2: *"... en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de infraestructura ferroviaria o a zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para su aprobación inicial (es decir, el Ayuntamiento de Montblanc, en este caso) deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime conveniente. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto"*.

2.- LEGISLACIÓN SECTORIAL DEL ESTADO.

2.1.- Principios generales.

Los nuevos instrumentos de planificación urbanística, cuando incluyan dentro de su ámbito, alguna línea de ferrocarril en servicio, o planificada que cuente con un Estudio Informativo aprobado, deben tener en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003 de 17 de Noviembre), en adelante LSF, y su Reglamento (aprobado por R.D. 2387/2004 de 30 de Diciembre), en adelante RSF.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico consisten en:

- Calificar como Sistema General Ferroviario o equivalente, los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias de Interés General y las zonas de servicio ferroviario, no debiendo incluir el planeamiento urbanístico ninguna determinación que impida o perturbe el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas el ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y una línea límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas, con objeto de garantizar la seguridad tanto de la infraestructura como del transporte ferroviario (se regulan en los artículos 12 a 18 de la Ley del Sector Ferroviario, y en los artículos 24 a 40 de su Reglamento).
- Requerir en las zonas de dominio público y de protección, para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad, y plantar o talar árboles, la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones.
- Prohibir a ambos lados de la línea ferroviaria, en los terrenos situados hasta la línea límite de edificación, cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten necesarias para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes, para lo que también se requerirá la previa autorización del ADIF.

2.2.- Zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación.

Salvo que el Ministerio de Fomento, de forma expresa, determine unas distancias inferiores aplicables a una determinada línea ferroviaria, las limitaciones serán:

- La zona de dominio público que comprende los terrenos ocupados por la explanación de la línea ferroviaria y una franja de terreno de 8 metros a cada lado de la misma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la línea desde las aristas exteriores de la explanación⁽¹⁾. No obstante, en suelo calificado como urbano consolidado por el planeamiento urbanístico, esta distancia se reduce a 5 metros.
- La zona de protección constituida por las franjas de terreno situadas a ambos lados de la línea ferroviaria y delimitadas, interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por unas líneas paralelas al eje de la línea que delimita ésta y situadas a 70 metros de la arista exterior de la explanación⁽¹⁾ más próxima. En suelo calificado como urbano consolidado por el planeamiento urbanístico esta distancia se reduce a 8 metros.
- Las líneas límites de edificación se sitúan a 50 metros de la arista exterior de la plataforma⁽²⁾, medidos horizontalmente a partir de la misma. No obstante, y en virtud de la Orden Ministerial FOM/2230/2005 de 6 de Julio (BOE 12 de Julio), en los tramos de las líneas que discurren por zonas urbanas y siempre que lo



permita el planeamiento urbanístico correspondiente, dicha distancia se reduce con carácter general a 20 metros.

- En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30, sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.
- La solicitud de autorización para realizar obras, instalaciones o actividades en la zona de dominio público y en la zona de protección de la infraestructura ferroviaria se examinará por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
- En caso de que la solicitud de autorización pretendiera la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público o de interés general, aquélla deberá acompañarse de un proyecto de obras e instalaciones y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se deberá justificar el interés general de la necesidad de la ocupación del dominio público que se solicita.
- Si la solicitud tiene por objeto la utilización de la zona de protección, se adjuntará toda la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar.

Las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril se regulan en los artículos 25 a 28, 30, 34, 36 y 39 del Real Decreto 2387/2004, del Reglamento del Sector Ferroviario.

1) La explanación es la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del terreno, para construir la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones. La arista exterior de la explanación es la intersección del terreno natural con el talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento. En los casos de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, las aristas exteriores de la explanación serán las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo en todo caso de dominio público el terreno comprendido entre dichas líneas.

(2) La plataforma es la coronación de la explanación sobre la que se apoyan las infraestructuras ferroviarias. Por tanto, la arista exterior de la plataforma podrá, en cada caso concreto, coincidir o no con la arista exterior de explanación.



3.- LINEAS DE FERROCARRIL DE COMPETENCIA ESTATAL EN EL MUNICIPIO DE MONTBLANC

El ámbito objeto del presente Plan Parcial se sitúa al noroeste del municipio de Montblanc limitando, al norte con el trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa; al este con los viales de salida y entrada de la autopista AP-2; al sur con la línea ferroviaria convencional Lleida-Tarragona; y al oeste con suelos de uso agrícola. Las dos líneas ferroviarias indicadas se encuentran actualmente explotadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Actualmente el Ministerio de Fomento no tiene previstas actuaciones a corto/medio plazo que supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas ferroviarias mencionadas a su paso por el término municipal de Montblanc.

4.- ANÁLISIS DEL DOCUMENTO URBANÍSTICO.

Este Plan Parcial es iniciativa de CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya responsable de la promoción, desarrollo y gestión de infraestructuras logísticas y centros de transporte de mercancías, y propietaria mayoritaria de los terrenos del Sector SUD 23-24.

El Documento remitido por el Ayuntamiento de Montblanc consta de la documentación siguiente:

- a) Memoria
- b) Planos
- c) Anexos

Como ya se ha indicado anteriormente, el Ministerio de Fomento, concretamente la entonces Dirección General de Ferrocarriles, no ha emitido informe alguno sobre ninguna de las modificaciones del PGOU de Montblanc habidas hasta el momento, ni sobre la aprobación inicial del Plan Parcial sometido a informe.

Respecto al citado "Plan Territorial del Campo de Tarragona", la Generalitat de Cataluña dentro de su marco competencial elaboró dicho Plan desde una perspectiva global del territorio, proponiendo, al parecer, la creación de una nueva estación intermodal de mercancías en la línea convencional Lleida-Tarragona a su paso por Montblanc.

Por su parte, la entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, y ahora la Subdirección de Planificación Ferroviaria, desarrolla su actividad planificadora de la red ferroviaria de competencia estatal, dentro de los términos fijados por la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento, así como en el Plan de Infraestructura, Vivienda y Transportes (PITVI). Dicho Plan no contempla la creación de dicha infraestructura.



Por otra parte, dado que el documento remitido está redactado en la lengua catalana (a excepción de la Normativa), no es posible corroborar si el contenido del mismo cumple con la legislación sectorial vigente en materia ferroviaria. Referente a la lengua en la que está redactado el documento recibido, se transcribe a continuación lo que refleja el artículo 36.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común:

“La Administración pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente. Si debieran surtir efectos en el territorio de una Comunidad Autónoma donde sea cooficial esa misma lengua distinta del castellano, no será precisa su traducción”. (Artículo 36 redactado por Ley 4/1999, 13 enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común («B.O.E.» 14 enero)).

Es por ello que se solicita que la documentación, que sea necesaria, sea traducida al castellano, con el fin de que por parte de esta Dirección General no sea interpretado de forma errónea alguno de los aspectos que se describen en la documentación escrita.

En relación a la documentación gráfica aportada, figuran en ella como zonas de protección ferroviaria, 4 líneas: la línea límite de edificación situada a 50m de la arista de la plataforma; el límite de la zona de dominio público que no aparece acotado ni se sabe desde dónde se mide al no estar grafiada la arista exterior de la explanación; la zona de servidumbre cuyo concepto parece coincidir con la línea límite de edificación; y por último el límite de la zona de protección acotado en 70m pero que, al igual que en el caso de la línea de dominio público, no se especifica desde dónde está medida.

Asimismo en el plano de planeamiento vigente aparece una franja adosada al norte de la línea convencional, calificada de sistema general ferroviario que parece reservar terrenos para esa futura estación de mercancías de la que este Ministerio no tiene planificación alguna.

5.- CONCLUSIONES.

Una vez revisada la documentación y a la vista de lo anteriormente comentado, esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria no puede emitir informe sobre el “Plan Parcial del Sector 23-24” en Montblanc (Tarragona) al no haber informado ni la Modificación Puntual del PGOU ni la aprobación inicial del Plan Parcial. No obstante se señalan las siguientes observaciones:

5.1.- A corto y medio plazo no existe la previsión por parte del Ministerio de Fomento de realizar ninguna actuación en las líneas ferroviarias referidas. Tampoco existe ninguna estación de mercancías planificada en el término de Montblanc.



5.2.- Dado que el documento remitido está redactado en la lengua catalana, no es posible corroborar si el contenido del mismo cumple con la legislación sectorial vigente en materia ferroviaria. Es por ello que se solicita que toda la documentación que se aprobe, sea traducida al castellano, con el fin de que por parte de esta Subdirección General no sea interpretado de forma errónea alguno de los aspectos que se describen en la documentación escrita. Por este motivo, únicamente se ha analizado la documentación gráfica que figura en la documentación remitida.

5.3.- Se debe hacer mención en los documentos gráficos, así como también en los documentos escritos, de la LSF y su RSF, las cuales son de obligado cumplimiento.

5.4 - Se deben calificar los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias de Interés General y las zonas de servicio ferroviario como Sistema General Ferroviario o similar.

5.5.- Se deben representar, en los planos, con precisión suficiente y en su caso acotadas, conforme a lo estipulado en la LSF y RSF, las líneas delimitadoras de la plataforma ferroviaria, de la explanación, las zonas de dominio público, zona de protección, y la línea límite de edificación. Dicha representación debe realizarse a lo largo de la totalidad del recorrido por el término municipal de las dos líneas ferroviarias de forma continuada y teniendo en cuenta la calificación del suelo.

5.6.- En la documentación escrita también se deben describir las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes con la línea ferroviaria existente. Para ello, se debe incluir un artículo donde se recoja el contenido del apartado 2.2 de este informe.

5.7.- En caso de que no se haya efectuado, se deberá solicitar informe a la empresa pública ADIF a todos los efectos en los que la normativa vigente remite a la empresa explotadora de la línea actual.

Madrid, 14 de abril de 2015

EL INGENIERO DE CAMINOS, C. Y P:

Blanca Héctor González

VºBº

EL JEFE DEL ÁREA DE PROYECTOS

Esther García García



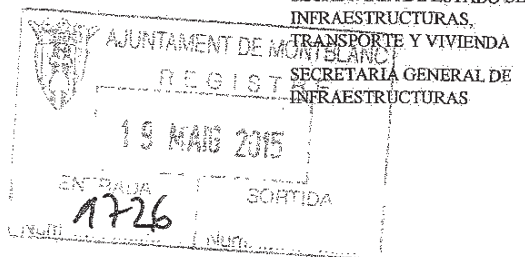
MINISTERIO DE
FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 20150000013668

14-05-2015 11:57:38



AYUNTAMIENTO DE MONTBLANC
Plaza Mayor, 1
43400 MONTBLANC (TARRAGONA)

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO

6 de mayo de 2015

Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

En relación a su escrito de 30 de abril de 2015, con entrada en esta Subdirección el 5 de mayo (Registro de entrada nº 312), solicitando nuevo informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), se informa lo siguiente:

- Con fechas 14 y 27 de abril de 2015, esta Subdirección emitió informes sobre el planeamiento de referencia, en los que se indicaba la imposibilidad de dar una respuesta adecuada al no haber informado previamente sobre las modificaciones puntuales del planeamiento anteriores al Plan Parcial. La documentación ahora remitida por el ayuntamiento consta de la "Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito de los sectores SUD 23 y SUD 24", escrita en catalán, y aprobada definitivamente el 10 de mayo de 2012; los informes solicitados a Adif (y no al Ministerio de Fomento) relativos a esta Modificación Puntual; así como un extracto en castellano de las Normas Urbanísticas del Plan Parcial y el plano de zonificación O-02 de dicho Plan.
- El objeto de la "Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Montblanc en el ámbito de los sectores SUD 23 y SUD 24" consistía en la implantación de una plataforma logística con la posibilidad de construir una terminal ferroviaria de mercancías. Para ello se definía una zona rectangular lindando con la línea ferroviaria convencional Lleida-Tarragona, destinada a acoger las instalaciones ferroviarias incluida la terminal de mercancías y calificada de "Sistema General Ferroviario". Esta calificación, como ya indicó el ADIF en su informe de 22 de mayo de 2012, es incorrecta pues de acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, se califican como tal los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias de **Interés General** y sus zonas de servicio ferroviario.
- La entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, y ahora la Subdirección de Planificación Ferroviaria, desarrolla su actividad planificadora de la red ferroviaria de competencia estatal (red de Interés General), dentro de los términos fijados por la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento, sin que en dicha planificación se contemple, a fecha de hoy, la creación de ninguna terminal de mercancías en el término de Montblanc.

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000



- Asimismo, en el citado informe de ADIF de 22 de mayo de 2010 se indicaba claramente la necesidad de solicitar informe al Ministerio de Fomento, lo cual no se hizo. La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), en su art.7.2, considera: "... en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de infraestructura ferroviaria o a zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y **con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia**, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime conveniente. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto".

- En el "Plan Parcial del Sector 23-24" presentado a informe de esta Subdirección el pasado 31 de marzo, del que se ha presentado solo traducción al castellano de las Normas Urbanísticas, así como en la documentación aportada posteriormente, se recoge la normativa de aplicación sectorial y limitaciones a la propiedad de forma breve pero suficiente, de acuerdo con la legislación sectorial vigente, pero referido a un sistema que, si bien en las Normas Urbanísticas se denomina "Sistema Ferroviario Local (Clave F)", en los planos se sigue denominando "Sistema General Ferroviario".
- Por otra parte los planos reflejan adecuadamente la delimitación gráfica de las líneas de dominio público y zona de protección ferroviarias y la línea límite de edificación. Sin embargo el suelo calificado de "Protección de Sistemas (Clave P)", se considera en la línea de alta velocidad pero no en la línea convencional (al considerarse la zona limítrofe con esta línea como Sistema General Ferroviario), según se desprende del plano de ordenación O-02 del Plan Parcial.

A la vista de lo anteriormente explicado, tanto el procedimiento seguido como el contenido de las sucesivas fases de planeamiento referidas a los sectores SUD23 y SUD24 del municipio de Montblanc, no cumple con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario ni su Reglamento de desarrollo. Ante esta situación, esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria estima que no puede informar el "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona).

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA



Jorge Ballesteros Sánchez

Ministerio
de Fomento



MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201500000014367

20-05-2015 12:47:59

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS



O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO

18 de mayo de 2015

Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

AYUNTAMIENTO DE MONTBLANC
Plaza Mayor, 1
43400 MONTBLANC (TARRAGONA)

En relación a su escrito de 8 de mayo de 2015, con entrada en esta Subdirección el 12 de mayo (Registro de entrada nº 467), solicitando nuevo informe sobre la aprobación provisional del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona), se informa lo siguiente:

- Con fechas 14, 27 de abril y 6 de mayo de 2015, esta Subdirección ha emitido informes sobre el planeamiento de referencia, en los que se indicaba la imposibilidad de dar una respuesta adecuada al no haber informado previamente sobre las modificaciones puntuales del planeamiento anteriores al Plan Parcial.
- La documentación ahora remitida por el Ayuntamiento consta de un informe emitido por el secretario del Ayuntamiento de Montblanc en el que se reconoce no haber solicitado informe a la anterior Dirección General de Ferrocarriles durante la tramitación de la "Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito de los sectores SUD 23 y SUD 24", así como el compromiso de adaptar el Plan Parcial a las indicaciones de Adif y a las contenidas en los citados informes emitidos por esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria.
- El objeto de la "Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Montblanc en el ámbito de los sectores SUD 23 y SUD 24" consistía en la implantación de una plataforma logística con la posibilidad de construir una terminal ferroviaria de mercancías. Para ello se definía una zona rectangular lindando con la línea ferroviaria convencional Lleida-Tarragona, destinada a acoger las instalaciones ferroviarias incluida la terminal de mercancías y calificada de "Sistema General Ferroviario". Esta calificación, como ya indicó el ADIF en su informe de 22 de mayo de 2012, es incorrecta pues de acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, se califican como tal los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias de **Interés General** y sus zonas de servicio ferroviario.
- La entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, y ahora la Subdirección de Planificación Ferroviaria, desarrolla su actividad planificadora de la red ferroviaria de competencia estatal (red de Interés General), dentro de los términos fijados por la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento, sin que en dicha planificación se contemple, a fecha de hoy, la creación de ninguna terminal de mercancías en el término de Montblanc.

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000

A la vista de lo anteriormente explicado, aunque el procedimiento seguido como el contenido de las sucesivas fases de planeamiento referidas a los sectores SUD23 y SUD24 del municipio de Montblanc no cumple con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario ni su Reglamento de desarrollo, esta Subdirección estima procedente continuar con la tramitación del "Plan Parcial del Sector 23-24" en Montblanc (Tarragona) siempre y cuando se remita un ejemplar completo del mismo antes de su aprobación definitiva al objeto de poder comprobar que se han recogido de forma correcta las determinaciones recogidas en los informes emitidos y que las mismas se tengan en cuenta en todos los instrumentos de desarrollo posteriores.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez





MINISTERIO DE
FOMENTO

MINUTA

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201500000014371

20-05-2015 12:49:38

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO

18 de mayo de 2015
Informe sobre la aprobación
provisional del "Plan Parcial del
Sector 23-24" en Montblanc
(Tarragona)

**DELEGACIÓN DEL GOBIERNO
EN CATALUÑA**
ÁREA DE FOMENTO
C/ Bergara, 12
08002 BARCELONA

Adjunto se remite copia de la respuesta dada por esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria a la nueva solicitud de informe presentada por el Ayuntamiento de Montblanc (Tarragona).

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez



PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000

APÈNDIX 10. INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE COMERÇ

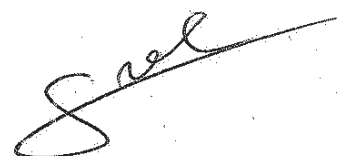
Generalitat de Catalunya Departament d'Empresa i Ocupació Direcció General de Comerç
Núm. 0242S - 1851
Data 4/05/2015
Registre de sortida

Il·lm. Sr. Alcalde President
Ajuntament de Montblanc
Pl. Major, 1
43400 Montblanc

AJUNTAMENT DE MONTEBLANC	
REGISTRE	
07 MAIG 2015	
ENTRADA	SORTIDA
Núm. 1558	Núm. -

Ref. Expedient U-49/15 (T/U-07). Montblanc

En relació amb la sol·licitud d'informe preceptiu de referència, us faig arribar, adjunta, i als efectes oportuns, una còpia autenticada de l'informe relatiu a l'aprovació del Pla Parcial Urbanístic (PPU) dels sectors SUD 23-24 "La Romiguera", del vostre municipi.



Sílvia Cirera Suarez
Responsable de Normativa

Barcelona, 4 de maig de 2015

Expedient núm. U-49/15 (T/U-07)

Identificació de l'expedient

Informe relatiu a l'aprovació del Pla Parcial Urbanístic (PPU) dels sectors SUD 23-24 "La Romiguera" del municipi de Montblanc

Fets

- El 7 d'abril de 2015, l'Ajuntament de Montblanc presenta una sol·licitud d'informe als Serveis Territorials a Tarragona del Departament d'Empresa i Ocupació referent a l'aprovació del PPU dels sectors 23-24 del seu municipi, que compta amb 7.359 habitants, segons dades de l'any 2014, i és la capital de comarca de la Conca de Barberà.
- L'àmbit d'aquest PPU, amb una superfície total 811.969,81 m², se situa al nord oest del terme municipal. Limita amb la via del tren d'alta velocitat (nord); amb els vials de sortida i d'entrada de l'autopista AP-2 (est); amb la línia ferroviària convencional (sud) i amb sòls agrícoles (oest).
- El terme municipal de Montblanc té delimitat el perímetre corresponent a la seva Trama urbana consolidada (TUC) i, en aquest sentit, l'àmbit objecte d'aquesta Modificació se situa fora dels seus límits.
- D'acord amb la memòria presentada, l'objectiu general del present PPU és el de "desenvolupar un sector unitari que permeti la implantació d'una plataforma logística intermodal al terme municipal de Montblanc i potenciï el millor aprofitament de la proximitat de la infraestructura ferroviària". Els criteris de l'ordenació per a la consecució de l'objectiu esmentat:
 - "Concretar la proposta d'ordenació de conformitat amb l'ús previst, logístic – industrial, i definir els eixos principals que permetin una disposició racional del sector i el seu creixement per fases.
 - Integrar dins la proposta d'ordenació els espais per a la implantació d'una terminal ferroviària i assegurar l'accessibilitat a la mateixa.
 - Garantir la màxima adaptació topogràfica a la morfologia del terreny de la urbanització i l'edificació, així com un tractament adequat dels talussos que es puguin generar.
 - Determinar les tipologies edificatòries compatibles amb els usos del sector amb una imatge unitària i de qualitat, amb una proposta de parcel·lació el més regular possible.
 - Definir els accessos i serveis necessaris per al correcte funcionament del sector.
 - Integrar en els espais lliures els elements paisatgístics més significatius com ara el turó de ponent que es preserva com a pulmó verd de la proposta.
 - Donar resposta a les prescripcions de les diferents Administracions recollides en la Modificació puntual del PGOU de Montblanc.
 - Donar continuïtat a camins existents i passos amb continuïtat fora de l'àmbit".

5. Segons l'article 11 i ss. els sòls del sector "tenen el règim de sòl urbanitzable delimitat destinats a l'ús logístic-industrial, i esdevindran sòls urbans un cop s'hagin desenvolupat i executat els documents de gestió i urbanització corresponents". Els sistemes i les zones amb què s'ordena el sector es poden veure en el quadre següent, juntament amb la distribució de superfícies:

CLAU	SISTEMES	Superfície	%
V	Viari	87.744,91	10,80
F	Sistema ferroviari	56.394,92	6,95
ZV	Zona Verda	125.848,03	15,50
ZV-NC	Zona Verda no computable	19.512,00	2,40
E	Equipaments	40.679,69	5,01
P	Protecció de sistemes	52.506,65	6,47
ST	Serveis tècnics	11.801,40	1,45
SUBZONES			
LI-Af	Logístic-industrial aïllada-filera	373.476,39	46,00
LI-E	Logístic-industrial específica	16.809,89	2,07
T	Terciari	27.195,93	3,35
TOTAL SECTOR SUD 23-24		811.969,81	100

Respecte l'aprofitament i els usos admesos a cadascuna de les qualificacions zonals (articles 18, 19 i 20 de les Nu del PPU), el quadre següent els detalla:

Qualificacions	Clau	Superfície m ²	Sostre màxim m ²	Índex d'edificabilitat neta m ² st/m ² sòl	Usos admesos
Logístic-industrial aïllada	LI-A	373.476,39	317.454,94	0,85	L'ús principal és el d'emmagatzematge, distribució i transport de mercaderies (logístic) i industrial en general. S'admeten els usos següents: - Els magatzems i centres logístics destinats a la conservació i distribució de mercaderies en general i els dipòsits d'emmagatzematge de mercaderies. - Serveis tecnològics, abastament i venda al major i tot tipus de serveis al transport. - Les indústries d'obtenció, transformació i transport. - Usos d'oficines i centres empresarials relacionades amb les anteriors activitats més un habitatge de guarda per a cada nau superior a 2.500 m² d'ocupació, centres culturals i docents per a activitats de formació. - Estacions de subministrament de carburant, rentats de vehicles, i tallers de reparació per a ús propi de les empreses instal·lades a la parcel·la. - Garatge i aparcament. A les il·les 2 i 3 s'admeten també els usos següents: - Emmagatzematge de mercaderies a l'exterior, de forma ordenada i controlada. - Ús comercial que sigui autoritzable en aplicació de la normativa sectorial vigent, actualment el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments

					comercials. - Ús de restauració: bars, restaurants i establiments de beguda i cafès, sense espectacle. No s'admeten les sales de festa ni les activitats recreatives diferents de les esmentades.
Logístic-industrial específica	LI-E	16.809,89	2.521,48	0,15	- Els magatzems i centres logístics destinats a la conservació i distribució de mercaderies en general i els dipòsits d'emmagatzematge de mercaderies - Emmagatzematge de mercaderies a l'exterior, de forma ordenada i controlada. - Serveis tecnològics, abastament i venda al major i tot tipus de serveis al transport. - Usos d'oficines i centres empresarials, centres culturals i docents per a activitats de formació. - Garatge i aparcament, inclòs camp de tot tipus de vehicles i maquinària. - Ús comercial que sigui autoritzable en aplicació de la normativa sectorial vigent, actualment el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials. - Ús de restauració: bars, restaurants i establiments de beguda i cafès, sense espectacle. No s'admeten les sales de festa ni les activitats recreatives diferents de les esmentades. - Usos esportiu i de lleure, guarderia infantil, heliport.
Terciari	T	27.195,93	28.163,06	Subzona T-01: 0,60 Subzona T-02: 1,20	- Us hotelers. No s'admet l'ús residencial relatiu a la residència mòbil que es desenvolupa en espais lliures d'edificació amb serveis complementaris (càmpings, caravànings o similars). - Ús comercial que sigui autoritzable en aplicació de la normativa sectorial vigent, actualment el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials. - Ús de restauració: bars, restaurants i establiments de beguda i cafès, sense espectacle. No s'admeten les sales de festa ni les activitats recreatives diferents de les esmentades. - Usos d'oficines i centres empresarials, centres culturals i docents per a activitats de formació. - Estacions de subministrament de carburant, rentats de vehicles, i tallers de reparació per a ús públic. - Els magatzems i centres logístics destinats a la conservació i distribució de mercaderies en general i els dipòsits d'emmagatzematge de mercaderies - Serveis tecnològics, abastament i venda al major i tot tipus de serveis al transport. - Garatge i aparcament - Usos esportiu i de lleure, pel que fa a cinemes, teatres i sales d'espectacles, segons l'establert a l'Ordenança d'Usos d'Establiments Públics (OUEP). - Guarderia infantil, heliport

Pel que fa a la dotació de places d'aparcament vinculada a l'ús comercial, els articles 18, 19 i 20 de les NU del PPU preveuen la mateixa dotació per a les tres qualificacions: "una plaça/60 m² de sostre construït".

Fonaments de dret

1. L'article 5 del Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, disposa que s'entén per establiment comercial els locals, construccions, instal·lacions o espais coberts o sense cobrir en els quals es desenvolupin activitats comercials, tant si aquestes activitats es fan de manera continuada, periòdica o ocasional i independentment que es realitzin amb intervenció de personal o amb mitjans automàtics. Queden exclosos d'aquesta consideració els espais situats a la via pública en què es duguin a terme mercats de venda no sedentària, periòdics o ocasionals, degudament autoritzats per l'ajuntament corresponent. Els establiments comercials poden ser individuals o col·lectius i es poden classificar tenint en compte la seva superfície, el règim de venda, l'assortiment i la seva relació amb altres establiments.

2. L'article 10 del Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, disposa que el planejament urbanístic vigent i el que s'aprovi queda afectat per les determinacions d'aquest Decret Llei.

Els Ajuntaments, en el cas de formular, modificar o revisar el seu planejament urbanístic general, han de considerar l'ús comercial i concretar el sòl en el qual aquest ús és admès, d'acord amb la delimitació de la trama urbana consolidada aprovada del seu municipi, així com el règim de compatibilitats d'altres usos.

L'ús comercial s'articula en funció de les categories detallades a l'article 6.1.

En la tramitació del planejament urbanístic general i derivat, i en la de les modificacions respectives, una vegada aprovats inicialment, s'ha de demanar informe al departament competent en matèria de comerç sobre les reserves de sòl per a usos comercials.

3. L'article 6.1 a) del Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials estableix que són petits establiments comercials aquells que tenen una superfície de venda inferior a 800m². Són establiments comercials mitjans, individuals o col·lectius, els d'una superfície de venda igual o superior a 800 i inferior a 1.300m². Són grans establiments comercials, individuals o col·lectius, els d'una superfície de venda igual o superior a 1.300 i inferior a 2.500m² i són establiments comercials territorials, individuals o col·lectius, els d'una superfície de venda igual o superior a 2.500m².

4. L'article 6.1 b) del Decret Llei 1/2009, estableix que són establiments comercials singulars els establiments de venda a l'engròs i, els dedicats, essencialment, a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, de maquinària, de materials per a la construcció i articles de sanejament, de pirotècnia, i els centres de jardineria i els viviers. Aquests establiments es classifiquen en petits establiments comercials (PEC), mitjans establiments comercials (MEC), grans establiments comercials (GEC) i grans establiments comercials territorials (GECT).

5. L'article 9 del Decret Llei 1/2009 estableix els criteris de localització i ordenació per a la materialització de l'ús comercial de cadascuna de les categories d'establiments comercials.

6. L'article 9.5 del Decret Llei 1/2009 els establiments comercials singulars poden implantar-se en tots els àmbits on el planejament urbanístic vigent admet l'ús comercial.

7. La Disposició Addicional tretzena del Decret Llei 1/2009 permet que les indústries disposin d'un espai adjacent per a l'exposició i venda dels productes propis de l'activitat industrial que s'hi desenvolupa. Aquest espai no pot ultrapassar els 300 m² de superfície de venda, ni configurar, juntament amb altres, un establiment comercial col·lectiu. Aquesta activitat comercial només es pot dur a terme mentre es mantingui l'activitat industrial".
8. La Disposició Addicional vuitena del Decret Llei esmentat permet que les noves implantacions d'establiments dedicats a la venda de carburants localitzades fora de la TUC poden incorporar un petit establiment comercial amb una superfície de venda fins a 200m² com a servei complementari a la benzinera.
9. Els articles 17 i 18 del Decret Llei 1/2009 regulen els procediments de tramitació de les implantacions d'establiments comercials subjectes a règim de comunicació.
10. L'article 19 del Decret Llei 1/2009 esmentat regula les implantacions d'establiments comercials subjectes a llicència comercial.
11. Quant a l'aparcament, d'acord amb l'article 12.2 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, vigent d'acord amb la Disposició Transitòria Tercera del Decret Llei 1/2009, fins a l'entrada en vigor del desplegament reglamentari d'aquest Decret Llei, en el tràmit de planejament urbanístic, quan es prevegin reserves de sòl comercial que possibilitin la implantació de grans establiments, i no estigui definida una tipologia específica que requereixi una dotació superior, la dotació d'aparcament prevista ha de ser, com a mínim, de 2 places per cada 100m² edificats. Ara bé, en el moment de la materialització de l'ús comercial, el càlcul de la dotació de places s'ha de realitzar segons la tipologia comercial que s'implanti i sempre per cada 100 m² de superfície de venda, d'acord amb l'article 12.3 del Decret 378/2006 esmentat.

Conclusions

Segons la documentació presentada, aquest PPU preveu "desenvolupar un sector unitari que permeti la implantació d'una plataforma logística intermodal al terme municipal de Montblanc i potenciï el millor aprofitament de la proximitat de la infraestructura ferroviària". La proposta d'ordenació del sector preveu les tres zones següents: logística-industrial aïllada (clau LI-A), logística-industrial específica (clau LI-E) i terciària (clau T) i a totes tres s'admet l'ús "comercial que sigui autoritzable en aplicació de la normativa sectorial vigent, actualment el Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials".

En aquest sentit, tot i no especificar quines categories d'establiments comercial s'admeten, aquesta proposta de PPU subjecta l'ús comercial a la normativa sectorial vigent, per la qual cosa s'adequa al Decret Llei esmentat en el sentit que els únics establiments comercials que es poden implantar en aquest sector són: en primer lloc, els establiments comercials singulars (ECS), que es detallen a l'article 6.1.b), els quals es classifiquen en PEC, MEC, GEC i GECT, i es poden implantar sempre que l'àmbit del planejament urbanístic vigent admeti l'ús comercial, d'acord amb l'article 9.5 del Decret Llei 1/2009. En segon lloc, i atès el caràcter industrial del sector industrial, la Disposició Addicional tretzena del Decret Llei 1/2009 preveu que "les indústries poden disposar d'un espai adjacent per a l'exposició i

venda dels productes propis de l'activitat industrial que s'hi desenvolupa. Aquest espai no pot ultrapassar els 300m² de superfície de venda, ni configurar, juntament amb altres, un establiment comercial col·lectiu. Aquesta activitat comercial només es pot dur a terme mentre es mantingui l'activitat industrial". I finalment, respecte l'admissió de l'ús d'estacions de subministraments de carburants, la Disposició Addicional vuitena del Decret Llei esmentat permet que les noves implantacions d'establiments dedicats a la venda de carburants localitzades fora de la trama urbana consolidada poden incorporar un petit establiment comercial amb una superfície de venda fins a 200m², com a servei complementari a la benzinera.

En relació al règim d'intervenció administrativa en la materialització de l'ús comercial, cal tenir present, si escau, l'article 17 del Decret Llei 1/2009 per als PEC singulars a partir de 400 m² de superfície de venda i l'article 19 per als ECS de 5.000 m² o més de superfície de venda.

En tot cas, i tenint en compte la resta de determinacions establertes en el Decret Llei 1/2009, es fa la prescripció següent:

- Pel que fa a la dotació de places d'aparcament relacionades amb els grans establiments comercials singulars, cal que s'adeqüi a la normativa vigent, l'article 12 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, i que continua vigent d'acord amb la disposició transitòria Tercera del Decret Llei 1/2009, article que determina que la dotació de places pels grans establiments comercials ha de ser "en el tràmit de planejament urbanístic (...) com a mínim, de 2 places per cada 100m² edificats".

Aquest informe es considera favorable un cop es reculli aquesta prescripció en l'aprovació definitiva en la normativa d'aquesta figura de planejament. En cas contrari, aquest informe s'entén desfavorable i té caràcter vinculant.

M Barcelona, 4 de maig de 2015

El Director General de Comerç
Josep Maria Recasens

APÈNDIX 11. INFORMES DE LA DEMARCACIÓ DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA



Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras

Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
Unidad de Carreteras en Tarragona



Plaza de los Carros, 2
43071 Tarragona

Tarragona, a 17 de Noviembre de 2014
N/R. T1-AY-09/037.3

Ayuntamiento de Montblanc
Att. Sr. Secretario
D. Antoni García Jiménez
Plaza Mayor, 1
43400 - Montblanc (Tarragona)

ASUNTO: Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc.
Interesado: Ayuntamiento de Montblanc

En relación con el asunto referenciado y de acuerdo con lo que prevé el Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de Agosto, por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de Urbanismo, modificado por la Ley 3/2012, del 22 de Febrero.

Examinada la documentación aportada por el Sr. Secretario D. Antoni García Jiménez, en nombre y representación del Ayuntamiento de Montblanc mediante escrito de fecha 17 de Marzo de 2014, de registro de entrada nº468 de la Unidad de Carreteras de Tarragona, consistente en un ejemplar del proyecto en formato digital CD, de fecha redacción de proyecto Mayo de 2013.

Visto el ámbito de la actuación y teniendo en cuenta lo dispuesto en la legislación al respecto, en la reglamentación vigente, así como los proyectos o actuaciones del Ministerio de Fomento que puedan ser afectados por el Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, esta Unidad de Carreteras emite el siguiente informe:

1. AFECCIONES

- El término municipal de Montblanc se encuentra afectado por la carretera N-240, la cual forman parte de la Red de Interés General del Estado.
- La actuación incide en la zona de influencia de la carretera N-240 entre los pp.kk. 36+900 y 39+000, margen derecho.
- Se afecta la Parcela 15-94 (Plano I-06 "Estructura de la Propiedad"), la cual se encuentra incluida dentro de la delimitación del S.I. SUD 23-24. Dicha parcela ha sido expropiada por este Ministerio de Fomento para no llevar a cabo el Proyecto: 39-T-3620 "Rehabilitación medioambiental. Cumplimiento de sentencia del tribunal superior de Justicia de Cataluña. Recurso Contencioso-Administrativo 614/2002 contra la inactividad derivada de la no ejecución de las obras previstas en el proyecto de la carretera Variante de Montblanc N-240, p.k. 37,300. Tramo: Montblanc. Provincia de Tarragona".

2. ANTECEDENTES

- En fecha 20 de Abril de 2009, y registro de entrada número 829, el Ayuntamiento de Montblanc, presenta documentación en la UCT, para la emisión del informe correspondiente al Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc.
- En fecha 23 de Diciembre de 2009, y registro de salida número 7026, este Organismo informa desfavorablemente al Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc.
- En fecha 8 de Marzo de 2012, y registro de entrada número 246, el Ayuntamiento de Montblanc, presenta nueva documentación y petición de nuevo informe.



Ministerio de Fomento

N/R. T1-AY-09/037.3

- En fecha 24 de Julio de 2012, y registro de salida número 1467, por parte de este Organismo se emite un oficio al Ayuntamiento de Montblanc, indicando que no se puede informar favorablemente el Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc.
- En fecha 8 de Enero de 2013, y registro de salida número 29, la UCT da traslado del informe desfavorable emitido por este Organismo, al Ayuntamiento de Montblanc, dado que a esta fecha no se ha presentado nueva documentación contemplando las modificaciones indicadas en los informes anteriores.

3. REGLAMENTACIÓN APLICABLE

Ha de aplicarse la legislación vigente:

- Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras
- R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras y sus modificaciones dispuestas en los R.R.D.D. 1911/1997 de 19 de Diciembre y 597/1999 de 16 de Abril.
- Norma 8.1-IC. "Señalización Vertical" de la instrucción de carreteras, aprobada por orden de 28 de diciembre de 1999.
- Norma 8.2-IC. "Marcas Viales" de la Instrucción de Carreteras, aprobada por orden de 16 de julio de 1987.
- Norma 3.1-IC. "Trazado" de la Instrucción de Carreteras, aprobada por orden de 27 de diciembre de 1999
- Orden del 16 de Diciembre de 1997, por la que se regulan los Accesos a las Carreteras del Estado, las Vías de Servicio y la Construcción de Instalaciones de Servicios.
- Ley 8/1972 de 10 de Mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión.

Se hará referencia explícita en el desarrollo del Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, a la normativa y reglamentación aplicable por la afección con las carreteras de la RIGE.

4. RESUMEN DEL CONTENIDO.

La presente Modificación Puntual del Plan General de Montblanc, en los ámbitos de los sectores SUD 23 y SUD 24, tiene por objeto:

- El objeto de esta Modificación consiste en la implantación de una plataforma logística intermodal con acceso ferroviario ubicada al Norte de Montblanc, que se denominará "LOGIS Intermodal Montblanc", destinada principalmente a actividades logísticas, con la posibilidad de construcción de una terminal ferroviaria de mercancías.

La Modificación propone:

- Delimitar un sector unitario para el desarrollo conjunto del LOGIS Intermodal Montblanc en los terrenos de los actuales Sectores SUD 23 y SUD 24.
 - Calificar parte de los terrenos calificados como suelo urbanizable incluso en el actual Sector SUD 23, con el sistema general ferroviario.
 - Ampliar la afección al sistema general ferroviario e incorporar los terrenos clasificados en el régimen de suelo no urbanizable ubicados entre el actual Sector SUD 24 y la vía ferroviaria convencional.
- En esta modificación se prevé que el Sector disponga de dos accesos diferenciados, uno a cada extremo.
 - El acceso principal se sitúa al Este del Sector y se prevé la conexión a la carretera N-240 a través del actual enlace con la carretera N-240a, la C-14 y la AP-2. La previsión es la ejecución de una vía colectora, paralela a la N-240 por su margen norte, entre la rotonda de enlace mencionado hasta el semi-enlace con la N-240ª de acceso a Montblanc, manteniendo la configuración de ramales del primero.

En esta vía colectora está prevista una intersección en T que configurará el acceso al Sector, con dos carriles de entrada y uno de salida (en sentido Lleida) que confluyen en una nueva glorieta. Desde esta misma glorieta, un segundo ramal de salida cruzará por debajo de la N-240 para enlazar con el ramal existente de salida desde Lleida de la rotonda de la C-14.

La ejecución del acceso supone una ligera modificación del sim-enlace actual de la N-240^a, eliminando la actual salida de la N-240 en sentido Lleida, quedando exclusivamente para el acceso a las instalaciones de la industria Behr.

Con el nuevo acceso, la calzada colectora será la nueva vía de acceso tanto a las instalaciones del Sector como a la industria Behr.

- b. El segundo acceso se prevé al extremo Oeste del Sector, aprovechando el actual enlace de la N-240 al p.k. 39+600, que da acceso al polígono del Plans de Jori

El nuevo acceso al Sector está previsto desde la actual rotonda al camino de Mas Foraster y que dará paso a vehículo pesados de la industria Behr. Se ampliará esta rotonda y se aprovechará el paso bajo la vía ferroviaria para el ramal de salida del Sector, se ejecutará un nuevo ramal de entrada construyendo un nuevo paso bajo el ferrocarril.

5. CONDICIONES CON RESPECTO A LA AUTOPISTA AP-2.

Se tendrá que tener en cuenta el informe que se origine por parte del Ingeniero Inspector de Explotación de la Autopista AP-2.

6. CONDICIONES RESPECTO AL RESTO DE CARRETERAS COMPETENCIA DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

6.1. Zonas de protección de la carretera N-240.

Con el objeto de precisar el alcance de las limitaciones que supone la existencia de este eje viario se deberán tener en cuenta los artículos 20 al 26 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, consistentes en la definición y limitaciones de las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea límite de edificación. Dichas limitaciones zonales, y en particular la línea límite de edificación, deberán grafarse en todos los planos del planeamiento.

Los terrenos ocupados por la infraestructura viaria (la actual N-240), así como los comprendidos dentro de las zonas de dominio público y servidumbre de esta, tendrán la calificación de Sistemas Generales y no podrán calificarse como suelo urbano o urbanizable, así mismo, este terreno no podrá ser computable ni tener asignado edificabilidad.

Debe de quedar fuera del ámbito del S.I. SUD 23-24 los terrenos ocupados por la infraestructura viaria (la actual N-240), la zona de dominio público de la misma, así como los terrenos expropiados que no hayan sido objeto de demutación demanial.

- Teniendo en cuenta que dentro de la delimitación del S.I. SUD 23-24 se ha incluido la Parcela 15-94, parcela expropiada por este Ministerio de Fomento, antes del desarrollo urbanístico por parte del interesado se deberá proceder a realizar el cambio de titularidad o su adquisición. Este Ministerio no formará parte de la junta de compensación.

Por todo esto se informa:

- Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de 3m. de anchura, a cada lado de la vía, desde la arista exterior de la explanación de la misma (art. 21 de la Ley de Carreteras y art. 74 del Reglamento).
- La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del talud de terraplén, o, en su caso de los muros de sostenimiento limítrofes con el terreno natural (art. 21 de la Ley de Carreteras y art. 74 del Reglamento).
- La zona de servidumbre consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la vía, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, medidas a 8m. desde las citadas aristas (art. 22 de la Ley de Carreteras y art. 77 del Reglamento).
- La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terrenos a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas

paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas

- A ambos lados de la carretera se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera se prohíbe cualquier tipo de obras de construcción, reconstrucción o ampliación a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes (art.25 de la Ley de Carreteras y art. 84 del Reglamento).
- La línea de edificación se sitúa a 25m. a partir de la arista exterior de la calzada, respetando en todo caso, la zona de servidumbre de la carretera (art. 25 de la Ley de Carreteras y art. 84 y 86 del Reglamento General de Carreteras).
- Donde las zonas de dominio público, servidumbre y afección se superpongan en función de que su medición se realiza desde la carretera principal o desde los ramales de enlace, prevalecerá, en todo caso, la configuración de la zona de dominio público sobre la de servidumbre y la de ésta sobre la de afección (art. 73 punto 4 del Reglamento General de Carreteras).

6.2. Accesos

No se autorizarán "accesos directos" a autovías, a carreteras convencionales competencia de este Ministerio de Fomento, (N-240), ni a los ramales de acceso a la misma.

Los accesos afectados y nuevos que pudieran ejecutarse, cumplirán lo establecido en la Ley de Carreteras 25/1988, R.G.C. 1812/94 de 2 de septiembre, y sus modificaciones dispuestas en los R.R.D.D. 1911/1997 de 19 de Diciembre y 597/1999 de 16 de Abril; así como lo establecido en la O.C. 306/89 P.yP., en la Orden de 16 de Diciembre de 1997, Orden Circular 32/2012, guía de nudos viarios y en la normativa vigente al respecto.

La documentación presentada en el Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc:

- Se contempla:
 - Modificaciones en dos enlaces existentes en la N-240 (enlace del Pk 36+730 tipo glorieta con AP-2 y C-14; y semi-enlace del Pk 37+660 con N-240a).
 - Una vía colectora paralela a la N-240 por la margen derecha.
 - Un nuevo Paso Inferior bajo la N-240.
- No se contempla:
 - Vía Colectora:
 - Para su ejecución es necesario ampliar el Paso Inferior existente bajo la N-240 y un paso superior sobre el ferrocarril, los cuales no están descritos ni detallados, ni en la memoria (Apartado 3.3.2 Accesos i sistema viari), ni en los planos (Planos O-05 Vialitat, alineacions i rasants).
 - A la intersección en "T" que se plantea en la Vía Colectora, se la ha de dotar de cuñas de deceleración y de aceleración.
 - La conexión directa al ramal del semi-enlace, no cumple la normativa vigente, el conectar la Vía Colectora con este ramal y eliminar la salida de la margen derecha, implica un aumento de tráfico (S.I. SUD 23-24 más Industria Behr) en el tramo de incorporación a la N-240, por lo que se ha de adecuar a la normativa vigente
 - Enlace tipo glorieta, en el ramal de incorporación a la N-240 sentido Lerida, el cual se afecta con la Vía Colectora, desde el anillo anular del enlace hasta el comienzo del carril de aceleración ha de ver dos carriles, y el carril de aceleración ha de cumplir la normativa vigente (la longitud grafiada no cumple la misma).

Para la modificación de los accesos existentes, así como para la ejecución de los nuevos accesos propuestos (modificaciones del enlace tipo glorieta y semi-enlace existentes), se han de redactar los correspondientes proyectos constructivos, teniendo en cuenta el correspondiente estudio de tráfico, y presentarles en este Organismo para su aprobación explícita.

6.3. Desagües

No podrán emplearse las cunetas u otros elementos de la carretera para la recogida y eliminación de aguas pluviales de fincas colindantes en todo el ámbito que comprende el presente informe.

El sistema de drenaje de las vías se realizará mediante imbornales al correspondiente colector.

6.4. Servicios

6.4.1. Redes subterráneas

El cruce de la Carretera se realizará mediante perforación mecánica subterránea (trepanación horizontal).

La apertura de la zanja y tendido de las canalizaciones discurrirá por la zona de Servidumbre en su parte más alejada.

6.4.2. Redes aéreas

Los apoyos se colocarán detrás de la línea límite de edificación.

6.5. Publicidad

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera (Art. 88 del R.G.C.).

Los rótulos de establecimientos mercantiles o industriales, se regirán por lo dispuesto en el Art. 90 del Reglamento General de Carreteras, y deberán ser autorizados por la Dirección General de Carreteras.

6.6. Plantaciones y zonas ajardinadas

Las plantaciones de arbolado, solo se podrán hacer en zona de servidumbre y afección, siempre y cuando no perjudiquen la visibilidad en la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial.

6.7. Cerramientos

En la zona de servidumbre en su parte más alejada, sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos. A partir de la línea de edificación se permitirán otro tipo de cerramientos de conformidad con lo establecido en el artículo 94 del Real Decreto 1812/1994, de 2 septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

6.8. Vertederos.

No se autorizarán en ningún caso, dentro de las zonas de afección de las carreteras competencia de esta Unidad.

6.9. Impactos visual y acústico.

Dada la situación de la carretera N-240 dentro del municipio de Montblanc y que es una vía de alta capacidad para el tránsito de vehículos, en pleno funcionamiento, todas las instalaciones que sea preciso realizar en cumplimiento de la normativa técnica y legal para eliminar o minimizar al máximo los impactos visual y acústico que pudiera ocasionar el tráfico a los ocupantes de las viviendas que se construyan en su día, correrán a cargo del promotor de la actuación y/o subsidiariamente del Ayuntamiento quedando el Ministerio de Fomento libre y relevado de cualquier responsabilidad al respecto.

6.10. Actividades a desarrollar.

Las actividades a desarrollar en todos los ámbitos del Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, deberán cumplir con lo establecido en la Ley 3/1998 de 27 de febrero, de la intervención integral de la Administración Ambiental, del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya y en el Reglamento General para su desarrollo (Decreto 136/1999, de 18 de mayo), de forma y manera que no afecte al normal funcionamiento de la carretera N-240, en especial con la emisión de humos, vapores u otras sustancias volátiles que pudieran invadir la calzada de dicha vía y reducir visibilidad de los conductores con el consecuente riesgo para la seguridad vial.

7. PROPUESTA/CONSIDERACIONES.

Este informe se contrae única y exclusivamente a la tramitación del Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, **NO A LA AUTORIZACIÓN DE NINGUNA OBRA**, para lo que será necesario, como es obvio, disponer de los proyectos de construcción correspondientes, así como de las autorizaciones de los Organismos que puedan ser afectados por la ejecución de las obras.

Teniendo en cuenta lo expuesto, esta Unidad de Carreteras informa **FAVORABLEMENTE**, el Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, según la documentación presentada y lo expuesto en el punto 6 del presente informe.

8. CONCLUSIÓN

En el articulado del Plan Parcial Urbanístico del Sector Industrial SUD 23-24 "La Romiguera" de Montblanc, se incluirá una artículo referente a las infraestructuras de titularidad del Estado (indicadas en el Punto 1.), en el que se hará referencia a la normativa que se ha de cumplir en la zona de influencia de dichas infraestructuras (indicadas en el Punto 2.), también se hará referencia explícita, respecto a la accesibilidad a las infraestructuras de titularidad del Estado lo siguiente:

"Las mejoras, modificaciones, conexiones o ampliaciones que pudiera ser necesario realizar en los enlaces, semi-enlaces y accesos existentes de la carretera N-240, competencia de este Ministerio, para dotar de una movilidad adecuada a los futuros ocupantes o usuarios del Sector Industrial SUD 23-24 a desarrollar, cumplirán la normativa vigente de este Ministerio y correrán a cargo del promotor de la actuación o en su defecto al Ayuntamiento de Montblanc".

y, así mismo, se ha de tener en cuenta lo indicado en el presente informe.

Lo que se comunica a ese Ayuntamiento para su conocimiento y a los efectos oportunos.

EL JEFE DE SECCIÓN TÉCNICA,


Óscar Marcos Saiz.



Alberto Hernández Moreno.

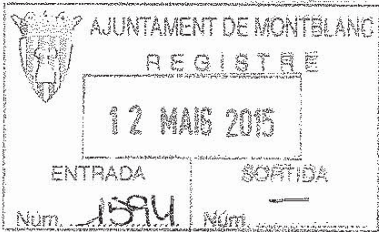
Aprueba,
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
P.D. (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio)
EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN


D. Juan Barrios Baquero

APÈNDIX 12. INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I SALVAMENTS

Ajuntament de Montblanc
Registre d'Entrada

.: Núm. de registre:	4308620002-1-2015-001594-2
.: Data d'alta:	12/05/2015 12:27
.: Data de presentació:	12/05/2015 12:27
.: Servei:	INT - Bombers - Informe tècnics(SV_IMPI)
.: Assumpte:	Informes tècnics en matèria de prevenció d'incendis AJUNTAMENT MONTBLANC exp. 15/043 Montblanc
.: Data del document:	12/05/2015
.: Tipus de document:	Aportació documentac
.: Tipus de procedència:	Tràmit telemàtic
.: Procedència:	Administració local
	Regió d'Emergències de Tarragona
	Reus
.: Núm. de sortida:	S 9000/00036784/2015
.: Destinació:	Administració local
	Ajuntament de Montblanc
	Montblanc
.: Suport físic:	Electrònic
.: Tema del document:	Informes matèria prevenció incendis
.: Núm. d'expedient:	
.: Arxiu provisional:	
.: Comentari:	
.: Identificador del document:	3FD18AA8-8EBF-43B6-BC20-CB693259F73F



Informe de prevenció d'incendis

Titular: AJUNTAMENT MONTBLANC
Establiment: LA ROMIGUERA
Tipus d'activitat: Pla parcial sud 23-24
Adreça: Polígon ind. La romiguera, .
Municipi: Montblanc
Referència: 04/2015/000043

Fets

1. El dia 31/03/2015 ha entrat amb el número de registre 204 la sol·licitud de l'informe de prevenció d'incendis en relació a l'activitat de la referència.
2. Aquest projecte està elaborat per l'arquitecte CAROLINA HERRERA

Objectius de l'informe

L'objectiu del present informe és definir els requeriments referents a la prevenció d'incendis que des de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments (en endavant DGPEIS) es considera necessari incorporar en l'esmentat Pla parcial sud 23-24, atenent a la normativa en matèria de prevenció d'incendis vigent.

Fonaments de dret

- Llei 3/2010, de 18 de febrer, de prevenció i seguretat en matèria d'incendis en establiments, activitats, infraestructures i edificis.
- Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost.
- Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.
- Llei 5/2003, de 22 d'abril, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana.
- Llei 2/2014, del 27 de gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic.
- Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals.
- Decret 123/2005, de 14 de juny, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana.
- Reial Decret 2267/2004, de 3 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de seguretat contra incendis en els establiments industrials (RSCIEI).
- Reial Decret 314/2006, de 17 de març, pel qual s'aprova el Codi Tècnic de l'Edificació (CTE), i posteriors modificacions i correccions.

- Ordre INT/324/2012, d'11 d'octubre, per la qual s'aproven les instruccions tècniques complementàries genèriques de prevenció i seguretat en matèria d'incendis en establiments, activitats, infraestructures i edificis.

Conclusions

Atès que la documentació presentada reuneix les condicions de seguretat contra incendis que determina la reglamentació d'aplicació, s'emet informe favorable.

NOTA:

Els 20 hidrants previstos s'han de situar en vials de titularitat pública, en el cas de disposar de voreres d'amplada superior a 1,8m o en vials peatonals els hidrants han de ser aeris o de columna amb 2 sortides de 70 i 1 de 100 racord Barcelona.

El titular és responsable d'executar i mantenir les mesures de seguretat previstes a la documentació tècnica, establertes per la reglamentació d'aplicació.

Tarragona, 12/05/2015
El inspector del Cos de Bombers

CPISR-1
Carles
Font Gili

Carles Font Gili

APÈNDIX 13. INFORMES DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE PROTECCIÓ CIVIL

Assumpte:

Pla Parcial del Sector número 23-24 del municipi de Montblanc

Tipus Informe:

Informe protecció civil

Demanda de l'informe:

Ajuntament de Montblanc

Registre d'entrada:

Número: 0114E/3424/2015

Data: 07/04/2015

1. Identificació de l'expedient

Informe en termes de protecció civil referent al Pla Parcial del Sector 23-24 al terme municipal de Montblanc (Conca de Barberà).

2. Fets

1. En data de registre 7 d'abril de 2015 ha fet entrada a la Delegació Territorial del Govern de la Generalitat a Tarragona el Pla Parcial del Sector 23-24 del municipi de Montblanc per tal de que es presentin els suggeriments oportuns en termes de Protecció Civil.
2. La documentació analitzada ha estat la tramesa per l'ajuntament i esta composta per:
 - Document 1: Memòria del Pla Parcial Urbanístic del sector 23-24 "La Romiguera" del municipi de Montblanc
 - Document 2: Normativa
 - Document 3: Annex I: Reportatge fotogràfic
 - Document 4: Annex II: Informes organismes a la informació pública
 - Document 5: Annex III: Relació de Propietaris
 - Document 6: Annex IV: Informe Ambiental
 - Document 6: Annex VII: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
3. Aquest informe es restringeix als riscos denominats de protecció civil. Es consideren els riscos recollits als diferents plans d'emergències de la Direcció General de Protecció Civil (DGPC), i en general, les dades del risc més recents disponibles en el moment de l'elaboració del present informe.
4. Aquest informe es restringeix al Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 del terme municipal de Montblanc.

3. Fonaments de dret

1. Segons l'article 132.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, la Generalitat té la competència exclusiva en matèria de protecció civil, que inclou, en tot cas, la regulació, la planificació i l'execució de mesures relatives a les emergències i la seguretat civil, i també la direcció i la coordinació dels serveis de protecció civil.
2. Segons l'article 13 de la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya, les actuacions de totes les administracions públiques a Catalunya han d'estar orientades a la reducció del risc.
3. Segons l'article 14 la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya, la legislació urbanística i de planificació territorial, així com la sectorial que afecti les activitats de risc han de tenir en compte les necessitats de protecció civil i establir mesures de prevenció de riscos i de minimització del seu impacte.
4. Article 2 i 3 del Decret 155/2014, de 25 de novembre, pel qual s'aprova el contingut mínim per l'elaboració i homologació dels plans de Protecció Civil municipals i s'estableix el procediment per a la seva tramitació conjunta.

- Article 9.2 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme que estableix que està prohibit urbanitzar i edificar en zones inundables i en altres zones de risc per a la seguretat i el benestar de les persones, salvant les obres vinculades a la protecció i la prevenció dels riscos.
- Article 5 sobre les directrius de preservació front als riscos naturals o tecnològics del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.
- Resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dóna publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió dels riscos de protecció civil.
- Resolució INT/2330/2013, de 29 d'octubre, per la qual es deixa sense efecte l'apartat 1 de la Resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dóna publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió dels riscos de protecció civil, pel que fa al risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, així com el punt 5 de l'annex A d'aquesta Resolució.
- Decret 30/2015, de 3 de març, pel qual s'aprova el catàleg d'activitats i centres obligats a adoptar mesures d'autoprotecció i es fixa el contingut d'aquestes mesures.
- En base al que estableixen els diferents acords de Govern i resolucions publicades al DOGC, es recull a la següent taula el nivell d'afectació i la situació administrativa, pel que fa a l'elaboració de plans d'actuació municipal, del terme municipal de Montblanc.

Risc (pla)	Normativa	Elaboració PAM
Pla Bàsic Municipal (PBEM)		Obligat (18/02/2010)
Incendis forestals (INFOCAT)	Acord del Govern del 29 de setembre de 1994 i posteriors modificacions	Obligat (27/07/2011) Vigent
Inundacions (INUNCAT)	Acord GOV/82/2006 de 22 d'agost	Obligat -
Risc Transport de Mercaderies Perilloses (TRANSCAT)	Acord del Govern de 13 de desembre de 2013	Obligat -
Nevades (NEUCAT)	Acord de Govern de 3 de desembre de 2002	Recomanat -
Sismològic (SISMICAT)	Acord de Govern 13 de maig de 2003, Resolució JUI/1915/2003	Recomanat -

D'acord amb la normativa vigent de protecció civil, els plans tenen una vigència de 4 anys.

Les zones concretes d'afectació es poden consultar al Mapa de Protecció Civil disponible a l'enllaç següent: <http://taure.icc.cat/pcivil/map.jsp>

4. Anàlisi de risc del Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 del municipi de Montblanc

1. Pel que fa al risc forestal el terme municipal de Montblanc està inclòs a l'annex del Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals, que llista els municipis i períodes amb perill alt per incendis forestals. El Pla Especial d'Emergències per Incendis Forestals de Catalunya (INFOCAT) cataloga el municipi amb un perill alt i una vulnerabilitat mitja davant d'incendis forestals.

2. Pel que fa al risc per inundacions i segons les dades consultades al Pla especial d'emergències per inundacions a Catalunya (INUNCAT), en el municipi de Montblanc existeixen zones potencialment inundables per curs fluvials amb períodes de retorn de T-500, T-100 i T50 a la llera del Riu Francolí, també es troben Cons de jecció al Barranc de la Pasquala, Rasa del Bulló i Barranc de la Vall i zones potencialment inundables segons criteris geomorfològics per el cas del Rasa de la Romiguera, Rasa dels Parts, Rasa de Pira i el Riu d'Anguera, tal com es mostra a la figures següents:

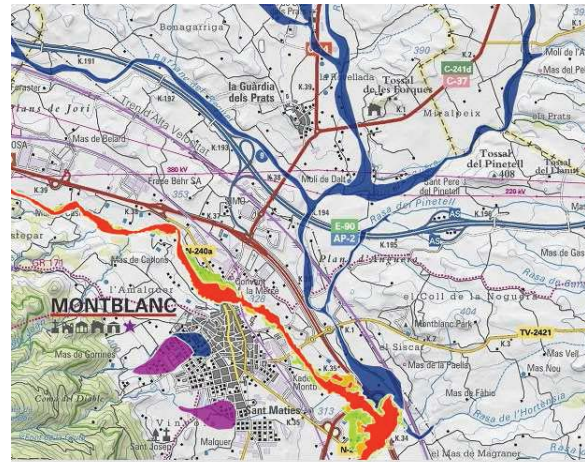


Figura 1

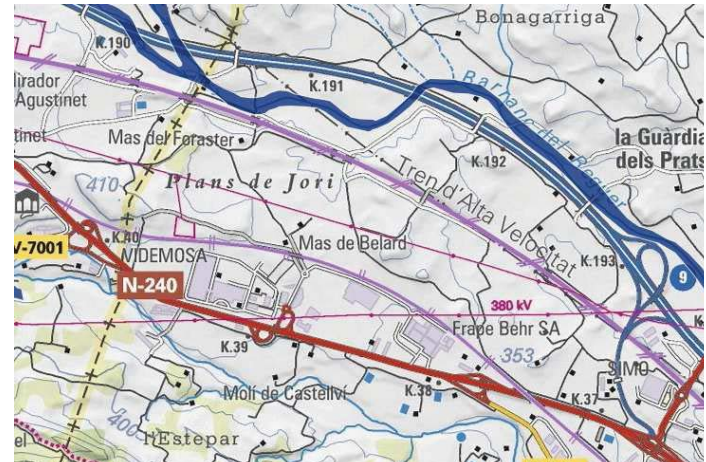


Figura 2

Riscos Naturals/Risc Inundacions (Capes incloses al pla INUNCAT)
Zones inundables T500
Zones inundables T100
Zones inundables T50
Cons de jecció
Con de dejecció actiu
Influència de cons
Zones potencialment inundables
Antiga llacuna
Potencialment inundable marítim terrestre
Potencialment inundable per curs fluvial

Tal com s'observa en la figura anterior l'àmbit del present Pla Parcial no es veu afectat per el risc d'inundacions al trobar-se fora de les zones de risc descrites.

3. Pel que fa al risc en el transport de Matèries Perilloses per carretera i/o ferrocarril i segons la INT/2330/2013 de 29 d'octubre, les vies afectades per aquesta instrucció son les vies que determina el criteri de obligatorietat de realització del pla d'actuació municipal d'acord amb el TRANSCAT, on diu que estan obligades les vies de perill MOLT ALT. També i segons la INT/2330/2013 es defineix una zona d'indefensió envers l'autoprotecció amb un màxim de 500 metres definida al voltant de les vies, dins d'aquesta zona es descriuen les construccions i/o activitats vulnerables compatibles en la zona d'indefensió.

Pel que fa al risc en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, el municipi de Montblanc es troba afectat per aquest risc degut al pas per el seu municipi els següents trams de la xarxa viària i xarxa ferroviària, tal com es descriu a continuació:

- AP-2 amb un nivell de perill MOLT ALT
- C-14 i N-240 amb un nivell de perill MIG
- Línea de ferrocarril de La Plana de Picamoixons a Almacelles amb un nivell de perill MIG

Cal destacar que la via afectada per la INT/2330/2013 de 29 d'octubre és la AP-2 amb un nivell de perill MOLT ALT tal com es mostra a les figures següents:

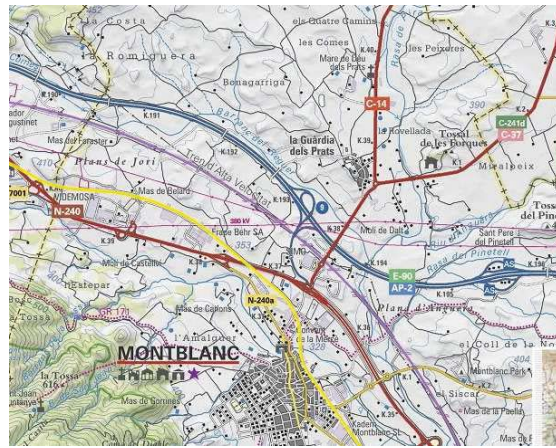


Figura 3
Nivell de perill per a cada tram de via ferroviària

Legenda de les capes actives

- Baix
- Mig
- Alt
- Molt alt

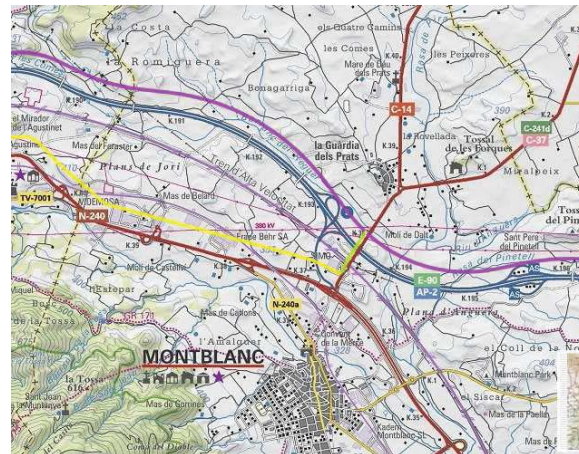


Figura 4
Legenda de les capes actives

Riscos Tecnològics/Risc Transport Mercaderies Perilloses

Nivell de perill per a cada tram de via de carreteres

- Baix
- Mig
- Alt
- Molt alt

Segons la INT/2330/2013 la **Zona d'Indefensió**: és la franja de seguretat mínima necessària per la viabilitat de l'autoprotecció als elements vulnerables en el marc d'un accident amb matèries perilloses. L'extensió d'aquesta zona ve condicionada pel temps entre la detecció de la situació d'emergència, l'avís als elements vulnerables i la intensitat dels efectes dels accidents previsibles (500, 300, 250 i 75 metres), dins d'aquesta Zona la mateixa instrucció descriu les construccions i/o activitats compatibles en el punt 4.3.

Segons en punt 4.2 de la INT/2330/2013, s'estableix una zona d'Indefensió única associada a cada tram viari o ferroviari i la seva possible reducció en funció dels diferents escenaris accidentals més probable, d'acord a les tipologies de perill més transportades (núvol tòxic, núvol inflamable, incendi de toll, dard de foc, deflagracions, explosions i BLEVE). En el cas de que un ram tingui associat més d'un escenari accidental com representatiu la ZIEA serà la d'escenari accidental més gran.

En el cas del municipi de Montblanc i tal com es representa en la figura següent, pel que respecta a la afectació viària, l'escenari accidental representatiu per l'AP-2 és de la **BLEVE** amb una afectació de **250 metres** a banda i banda de la via, tal com es mostra en la figura següent.

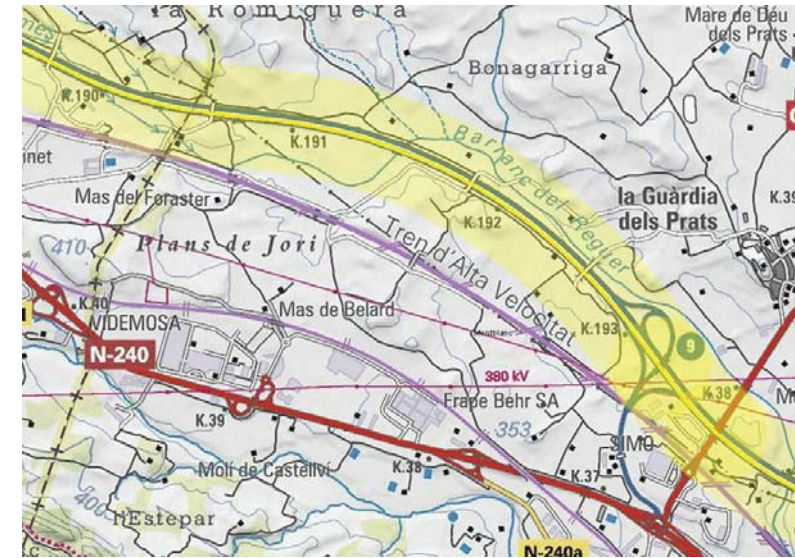


Figura 5. Zona Indefensió Envers Autoprotecció viària BLEVE 250m

Cal destacar que en el cas del present Pla Parcial del Sector 22-23 de Montblanc, aquest es troba fora de la zona d'afectació per el en el Transport de matèries perilloses.

6. Conclusions

Vist l'objecte del Pla Parcial del sector 23-24 del municipi de Montblanc i l'anàlisi de riscos de Protecció Civil es conclou que el sector es troba fora de les zones de risc per inundació i de les zones de risc per el transport de matèries Perilloses.

Es recorda que per tal de garantir la correcta gestió dels riscos que afecten al municipi, caldrà atendre a les obligacions que estableix l'article 48.2.a) de la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya i revisar tots els plans de Protecció Civil Municipals i elaborar els que estan pendents, aquests plans s'hauran de elaborar mitjançant el Document Únic de Protecció Civil (DUPROCIM) tal com es descriu en el Decret 155/2014, de 25 de novembre, pel qual s'aprova el contingut mínim per l'elaboració i homologació dels plans de Protecció Civil municipals i s'estableix el procediment per a la seva tramitació conjunta.

Tarragona, 29 d'abril de 2015

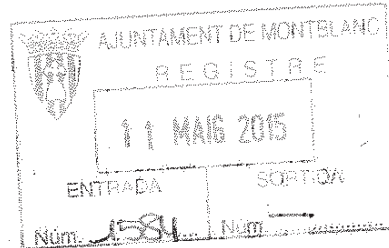
La tècnica de protecció civil
Marta Ortin Cortel

La responsable de seguretat civil
Isabel Llombart Corbejella



Generalitat de Catalunya
Departament d'Interior
Direcció General de Protecció Civil
Servei territorial de Tarragona

Sr. Antoni Gardia Jiménez
Ajuntament de Montblanc
Plaça Major 1
43400 Montblanc



Generalitat de Catalunya
Delegació Territorial del Govern de
la Generalitat a Tarragona

Número: 01149/1749/2015
Data: 07/05/2015 12:26:43

Registre de sortida

Us trameto, adjunt, l'informe del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montblanc.

Atentament

La responsable de Seguretat Civil

Isabel Llobart i Corbella
Tarragona, 30 d'abril de 2015

Assumpte:

Pla Parcial del Sector número 23-24 del municipi de Montblanc

Tipus Informe:

Informe protecció civil

Demanda de l'informe:

Ajuntament de Montblanc

Registre d'entrada:

Número: 0114E/3424/2015
Data: 07/04/2015

1. Identificació de l'expedient

Informe en termes de protecció civil referent al Pla Parcial del Sector 23-24 al terme municipal de Montblanc (Conca de Barberà).

2. Fets

1. En data de registre 7 d'abril de 2015 ha fet entrada a la Delegació Territorial del Govern de la Generalitat a Tarragona el Pla Parcial del Sector 23-24 del municipi de Montblanc per tal de que es presentin els suggeriments oportuns en termes de Protecció Civil.
2. La documentació analitzada ha estat la tramesa per l'ajuntament i esta composta per:
 - Document 1: Memòria del Pla Parcial Urbanístic del sector 23-24 "La Romiguera" del municipi de Montblanc
 - Document 2: Normativa
 - Document 3: Annex I: Reportatge fotogràfic
 - Document 4: Annex II: Informes organismes a la informació pública
 - Document 5: Annex III: Relació de Propietaris
 - Document 6: Annex IV: Informe Ambiental
 - Document 6: Annex VII: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
3. Aquest informe es restringeix als riscos denominats de protecció civil. Es consideren els riscos recollits als diferents plans d'emergències de la Direcció General de Protecció Civil (DGPC), i en general, les dades del risc més recents disponibles en el moment de l'elaboració del present informe.
4. Aquest informe es restringeix al Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 del terme municipal de Montblanc.

3. Fonaments de dret

1. Segons l'article 132.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, la Generalitat té la competència exclusiva en matèria de protecció civil, que inclou, en tot cas, la regulació, la planificació i l'execució de mesures relatives a les emergències i la seguretat civil, i també la direcció i la coordinació dels serveis de protecció civil.
2. Segons l'article 13 de la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya, les actuacions de totes les administracions públiques a Catalunya han d'estar orientades a la reducció del risc.
3. Segons l'article 14 la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya, la legislació urbanística i de planificació territorial, així com la sectorial que afecti les activitats de risc han de tenir en compte les necessitats de protecció civil i establir mesures de prevenció de riscos i de minimització del seu impacte.
4. Article 2 i 3 del Decret 155/2014, de 25 de novembre, pel qual s'aprova el contingut mínim per l'elaboració i homologació dels plans de Protecció Civil municipals i s'estableix el procediment per a la seva tramitació conjunta.

5. Article 9.2 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme que estableix que està prohibit urbanitzar i edificar en zones inundables i en altres zones de risc per a la seguretat i el benestar de les persones, salvant les obres vinculades a la protecció i la prevenció dels riscos.
6. Article 5 sobre les directrius de preservació front als riscos naturals o tecnològics del de Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.
7. Resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dona publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió dels riscos de protecció civil.
8. Resolució INT/2330/2013, de 29 d'octubre, per la qual es deixa sense efecte l'apartat 1 de la Resolució IRP/971/2010, de 31 de març, per la qual es dona publicitat als criteris per a l'elaboració dels informes referents al control de la implantació de nous elements vulnerables compatibles amb la gestió dels riscos de protecció civil, pel que fa al risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, així com el punt 5 de l'annex A d'aquesta Resolució.
9. Decret 30/2015, de 3 de març, pel qual s'aprova el catàleg d'activitats i centres obligats a adoptar mesures d'autoprotecció i es fixa el contingut d'aquestes mesures.
10. En base al que estableixen els diferents acords de Govern i resolucions publicades al DOGC, es recull a la següent taula el nivell d'afectació i la situació administrativa, pel que fa a l'elaboració de plans d'actuació municipal, del terme municipal de Montblanc.

Risc (pla)	Normativa	Elaboració PAM
Pla Bàsic Municipal (PBEM)		Obligat (18/02/2010)
Incendis forestals (INFOCAT)	Acord del Govern del 29 de setembre de 1994 i posteriors modificacions	Obligat (27/07/2011) Vigent
Inundacions (INUNCAT)	Acord GOV/82/2006 de 22 d'agost	Obligat -
Risc Transport de Mercaderies Perilloses (TRANSCAT)	Acord del Govern de 13 de desembre de 2013	Obligat -
Nevades (NEUCAT)	Acord de Govern de 3 de desembre de 2002	Recomanat -
Sismològic (SISMICAT)	Acord de Govern 13 de maig de 2003, Resolució JUI/1915/2003	Recomanat -

D'acord amb la normativa vigent de protecció civil, els plans tenen una vigència de 4 anys.

Les zones concretes d'afectació es poden consultar al Mapa de Protecció Civil disponible a l'enllaç següent: <http://taure.icc.cat/pcivil/map.jsp>

4. Anàlisi de risc del Pla Parcial Urbanístic del Sector 23-24 del municipi de Montblanc

1. Pel que fa al risc forestal el terme municipal de Montblanc està inclòs a l'annex del Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals, que llista els municipis i períodes amb perill alt per incendis forestals. El Pla Especial d'Emergències per Incendis Forestals de Catalunya (INFOCAT) cataloga el municipi amb un perill alt i una vulnerabilitat mitja davant d'incendis forestals.

2. Pel que fa al risc per inundacions i segons les dades consultades al Pla especial d'emergències per inundacions a Catalunya (INUNCAT), en el municipi de Montblanc existeixen zones potencialment inundables per curs fluvials amb períodes de retorn de T-500, T-100 i T50 a la llera del Riu Francolí, també es troben Cons dejecció al Barranc de la Pasquala, Rasa del Mas del Bulló i Barranc de la Vall i zones potencialment inundables segons criteris geomorfològics per el cas del Rasa de la Romiguera, Rasa dels Parts, Rasa de Pira i el Riu d'Anguera, tal com es mostra a la figures següents:

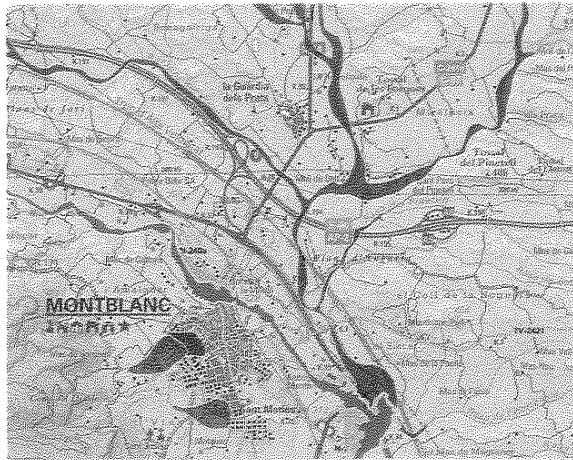


Figura 1

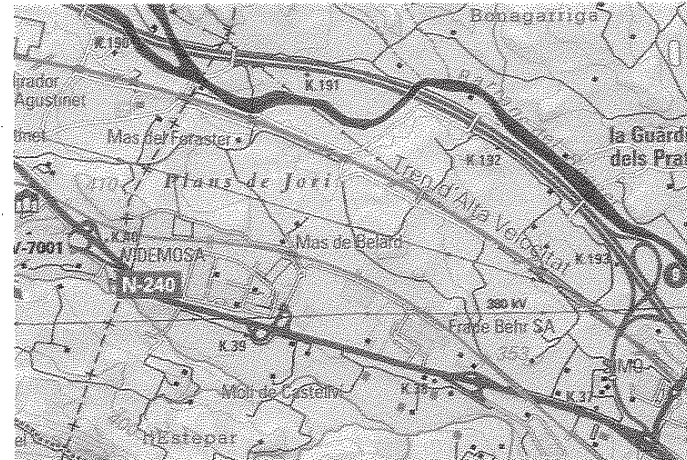


Figura 2

Riscos Naturals/Risc Inundacions (Captes incloses al pla INUNCAT)

- Zones inundables T500
- Zones inundables T500
- Zones inundables T100
- Zones inundables T100
- Zones inundables T50
- Zones inundables T50
- Cons dejecció
- Con de dejecció actu
- Influència de cons
- Zones potencialment inundables
- Antiga llacuna
- Potencialment inundable maritim terrestre
- Potencialment inundable per curs fluvial

Tal com s'observa en la figura anterior l'àmbit del present Pla Parcial no es veu afectat per el risc d'inundacions al trobar-se fora de les zones de risc descrites.

3. Pel que fa al risc en el transport de Matèries Perilloses per carretera i/o ferrocarril i segons la INT/2330/2013 de 29 d'octubre, les vies afectades per aquesta instrucció son les vies que determina el criteri de obligatorietat de realització del pla d'actuació municipal d'acord amb el TRANSCAT, on diu que estan obligades les vies de perill MOLT ALT. També i segons la INT/2330/2013 es defineix una zona d'inddefensió envers l'autoprotecció amb un màxim de 500 metres definida al voltant de les vies, dins d'aquesta zona es descriuen les construccions i/o activitats vulnerables compatibles en la zona d'inddefensió.

Pel que fa al risc en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril, el municipi de Montblanc es troba afectat per aquest risc degut al pas per el seu municipi els següents trams de la xarxa viària i xarxa ferroviària, tal com es descriu a continuació:

- AP-2 amb un nivell de perill MOLT ALT
- C-14 i N-240 amb un nivell de perill MIG
- Línea de ferrocarril de La Plana de Picamoixons a Almacelles amb un nivell de perill MIG

Cal destacar que la via afectada per la INT/2330/2013 de 29 d'octubre és la AP-2 amb un nivell de perill MOLT ALT tal com es mostra a les figures següents:

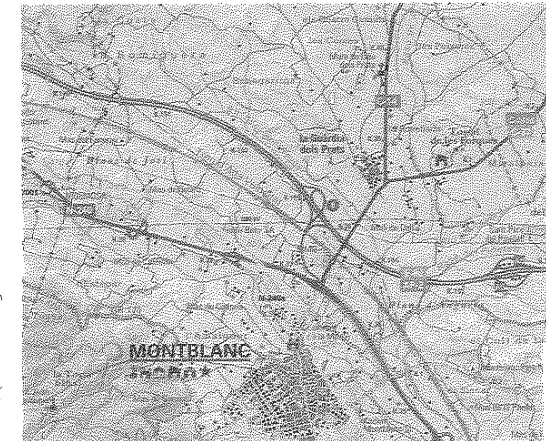


Figura 3
Nivell de perill per a cada tram de via ferroviària

- Baix
- Mig
- Alt
- Molt alt

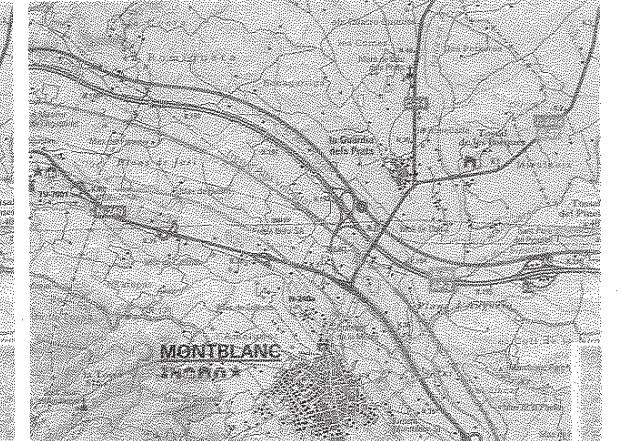


Figura 4
Nivell de perill per a cada tram de via de carreteres

- Baix
- Mig
- Alt
- Molt alt

Segons la INT/2330/2013 la **Zona d'Indefensió**: és la franja de seguretat mínima necessària per la viabilitat de l'autoprotecció als elements vulnerables en el marc d'un accident amb matèries perilloses. L'extensió d'aquesta zona ve condicionada pel temps entre la detecció de la situació d'emergència, l'avís als elements vulnerables i la intensitat dels efectes dels accidents previsibles (500, 300, 250 i 75 metres), dins d'aquesta Zona la mateixa instrucció descriu les construccions i/o activitats compatibles en el punt 4.3.

Segons en punt 4.2 de la INT/2330/2013, s'estableix una zona d'Indefensió única associada a cada tram viari o ferroviari i la seva possible reducció en funció dels diferents escenaris accidentals més probable, d'acord a les tipologies de perill més transportades (núvol tòxic, núvol inflamable, incendi de toll, dard de foc, deflagracions, explosions i BLEVE). En el cas de que un ram tingui associat més d'un escenari accidental com representatiu la ZIEA serà la d'escenari accidental més gran.

En el cas del municipi de Montblanc i tal com es representa en la figura següent, pel que respecta a la afectació viària, l'escenari accidental representatiu per l'AP-2 és de la **BLEVE** amb una afectació de **250 metres** a banda i banda de la via, tal com es mostra en la figura següent.

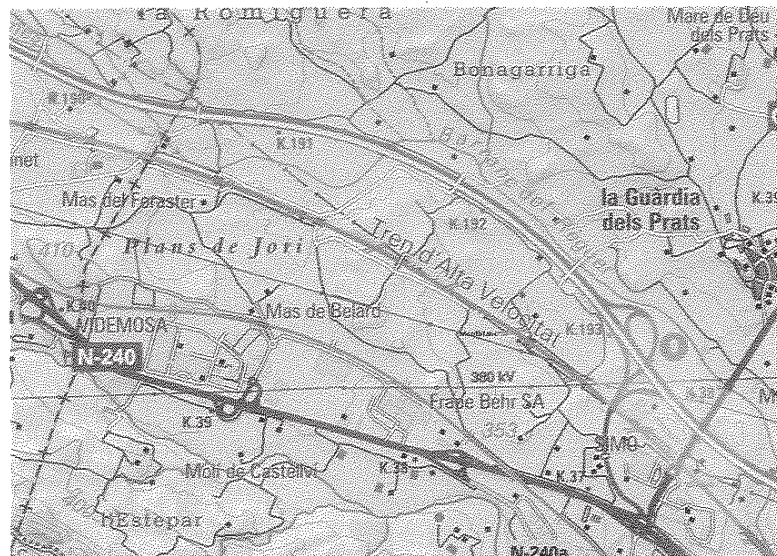


Figura 5. Zona Indefensió Envers Autoprotecció viari BLEVE 250m

Cal destacar que en el cas del present Pla Parcial del Sector 22-23 de Montblanc, aquest es troba fora de la zona d'afectació per el en el Transport de matèries perilloses.

6. Conclusions

Vist l'objecte del Pla Parcial del sector 23-24 del municipi de Montblanc i l'anàlisi de riscos de Protecció Civil es conclou que el sector es troba fora de les zones de risc per inundació i de les zones de risc per el transport de matèries Perilloses.

Es recorda que per tal de garantir la correcta gestió dels riscos que afecten al municipi, caldrà atendre a les obligacions que estableix l'article 48.2.a) de la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya i revisar tots els plans de Protecció Civil Municipals i elaborar els que estan pendents, aquests plans s'hauran de elaborar mitjançant el Document Únic de Protecció Civil (DUPROCIM) tal com es descriu en el Decret 155/2014, de 25 de novembre, pel qual s'aprova el contingut mínim per l'elaboració i homologació dels plans de Protecció Civil municipals i s'estableix el procediment per a la seva tramitació conjunta.

Tarragona, 29 d'abril de 2015

La tècnica de protecció civil
Marta Ortín Cortel

La responsable de seguretat civil
Isabel Llobart Corbelella