



El conseller Nadal aprova el Pla director del sistema urbà de Girona

Avui el DOGC publica l'aprovació definitiva per part del conseller de PTOP, Joaquim Nadal, del Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona, feta després del vistiplau de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC). Aquest pla impulsa una visió de conjunt dels 14 municipis que composen l'àrea, i permet ordenar el territori i dotar de coherència el seu desenvolupament. Així, el pla ordena els futurs creixements de la zona, relliga els espais oberts i contribueix a organitzar les respectives xarxes d'infraestructures.

El document d'objectius i propòsits generals del Pla es va presentar als municipis de l'àmbit l'agost del 2007, tot convidant als ajuntaments a fer-hi les seves aportacions. El PDU es va sotmetre posteriorment a informació pública i es va trametre de nou als ajuntaments per tal que tothom pogués donar a conèixer la seva opinió al respecte. Durant els gairebé cinc mesos que va durar aquest tràmit, es van rebre un total de 397 escrits d'al·legacions (42 diferents). De llavors ençà, ha seguit una llarga i curiosa tasca de concertació amb els ajuntaments i tots els interessats.

El Pla, del qual ara es publica l'aprovació definitiva, és el resultat de l'estudi de totes les al·legacions i suggeriments rebuts i de la seva inclusió en la mesura del possible. Així, s'han introduït petits ajustos en el creixement d'alguns municipis o en els diferents espais qualificats com sòls no urbanitzables.

Amb aquest PDU, el PTOP fa un pas més per completar el desplegament dels diferents instruments de planejament de les Comarques Gironines. Així, estan aprovats definitivament els plans directors urbanístics de la Cerdanya i del Pla de l'Estany, i es preveu afegir-hi el del sistema urbà de Figueres el mes de setembre. Igualment, estan aprovats els plans directors territorials de l'Empordà i la Garrotxa i, amb un abast superior, es preveu donar el vistiplau definitiu al Pla territorial parcial de les Comarques Gironines aquest mateix mes setembre.

La totalitat del sistema urbà actual

L'àrea urbana de Girona té alguns antecedents de planejament supramunicipal, però el PDU aprovat avui té l'àmbit suficient per abordar la totalitat del sistema urbà actual. El precedent més recent d'una figura de planejament supramunicipal són les Normes Subsidiàries aprovades el 1981, que només feien referència a vuit nuclis, i els diversos plans generals d'ordenació urbana que des de llavors han anat aprovant els municipis.

Actualment, tots els ajuntaments de l'àmbit del PDU tenen aprovat o revisat un Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Mancava, doncs, una figura de planejament que incorporés totes les propostes municipals a un projecte de conjunt del sistema urbà, tot fixant uns objectius i uns criteris que orientessin el



desenvolupament futur d'aquesta zona, per on passen diversos dels eixos de comunicació més importants de Catalunya.

És en aquest sentit que es va optar per impulsar un PDU, atès l'elevat grau de detall i concreció que permet, al mateix temps que s'està apunt d'aprovar el Pla territorial parcial de les Comarques Gironines, d'un abast molt més ampli.

L'àmbit del Pla

El Pla director de l'àrea urbana de Girona comprèn 14 municipis, amb una superfície total de 304 km²: Aiguaviva, Bescanó, Celrà, Fornells de la Selva, Girona, Llambilles, Quart, Riudellots de la Selva, Salt, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter, Vilablareix i Vilobí d'Onyar.

Aquesta àrea és un dels territoris amb major dinamisme i expectatives del país. Actualment, ja és una àrea de notable complexitat urbanística, econòmica i social, situada en un corredor d'infraestructures fonamental per a tota la Península Ibèrica i en una cruïlla entre la costa i l'interior de Catalunya. De cara al futur, la perspectiva de canvis notables en les infraestructures ha obert tot un ampli ventall de possibilitats de desenvolupament, alhora que implica la necessitat de vetllar per l'encaix i la coherència territorial.

Els darrers quinze anys, la població de l'àmbit ha crescut un 29%, fins arribar als 143.016 habitants, i amb la perspectiva, d'acord amb els escenaris que considera el programa de planejament territorial, d'arribar als 215.000 habitants el 2026. L'estructura econòmica de l'àmbit és també sòlida i amb una elevada capacitat de generar ocupació a gairebé tots els municipis.

Històricament, les línies d'expansió urbanística han resseguit les vies de comunicació, formant un model radial amb l'epicentre a Girona, malgrat que també s'han anat omplint els espais fora dels eixos radials, configurant una trama urbana extensa i contínua. Igualment, el sorgiment de polígons industrials i, sobretot, l'impuls de l'aeroport Girona-Costa Brava han esdevingut nous focus de desenvolupament.

Espais oberts

Els 14 municipis de l'àmbit es troben situats entre dues planes, la de l'Empordà i la Depressió Pre-litoral, i entre dos sistemes orogràfics, al mateix temps que constitueix una zona de transició entre els àmbits del litoral i muntanyencs de l'interior. Aquesta conjunció fa que els paisatges de l'àrea siguin força heterogenis, però amb un 46,45% de la superfície total de l'àmbit coberta per boscos.

L'objectiu principal del PDU pel que fa als espais oberts és determinar les àrees que requereixen un determinat grau de protecció, així com catalogar els espais que poden formar part d'un sistema de connectors naturals. El manteniment dels sòls agrícoles i forestals en els municipis més externs de l'àrea del Pla és un altre dels punts de treball.

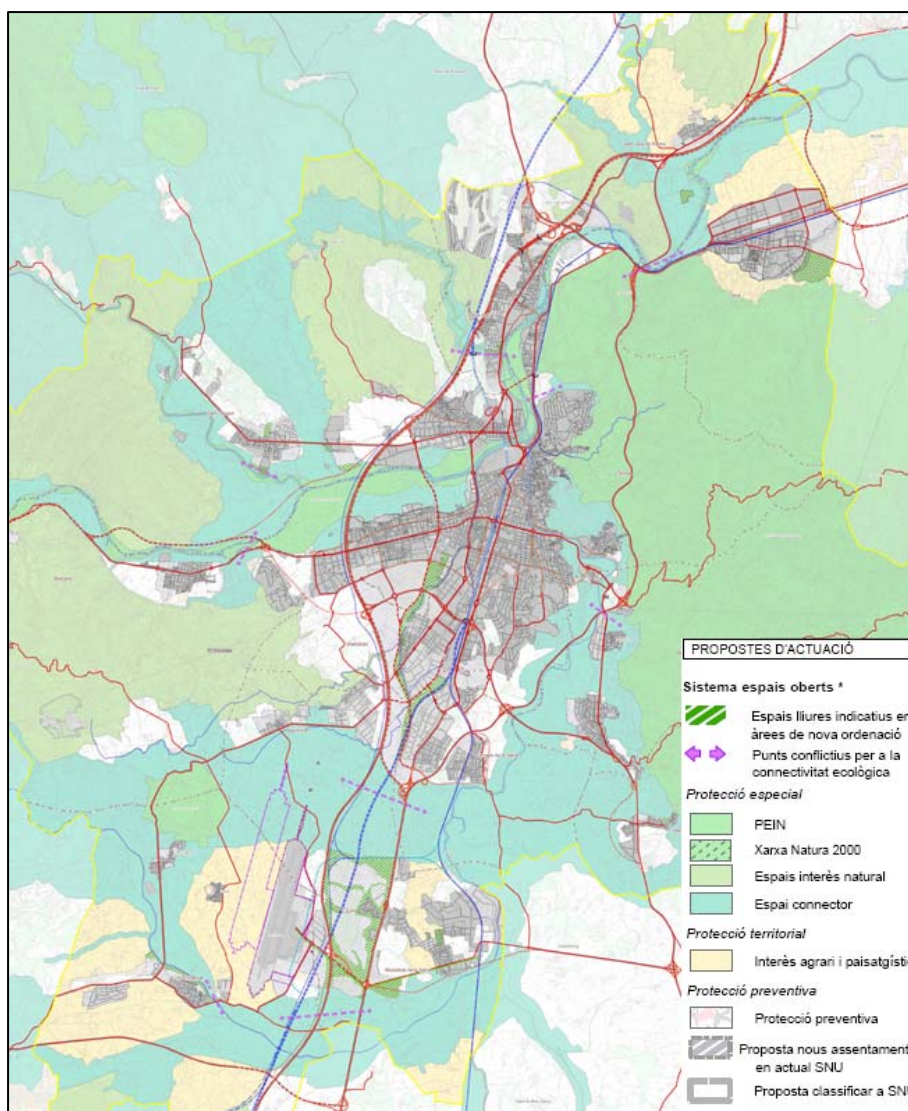


Per tal d'estructurar aquesta xarxa d'espais oberts, el PDU utilitza tres categories de sòl no urbanitzable:

- **Sòls de protecció especial:** inclou tots els espais ja protegits per la normativa sectorial i aquells que el Pla considera que cal preservar pel seu valor com a connectors naturals, àrees d'usos agraris o per la seva funció d'equilibri mediambiental. En total, el 70,4% del territori de l'àmbit té assignada aquesta categoria de protecció.

Els espais amb aquest grau de protecció són els PEIN de les Gavarres i del volcà de la Crossa i les àrees incloses en la Xarxa Natura 2000, com les riberes del Baix Ter i el riu Llémena. També s'hi ha inclòs el corredor Fornells-Aiguaviva i set connectors fluvials, entre ells el corredor del riu Onyar, a més de les rieres secundàries. Com a espais d'interès natural s'han definit i protegit les muntanyes de Rocacorba; l'espai dels Gambals; les muntanyes de Sant Roc, Can Soms i el Puig de Can Grau; el Montaspre; la Muntanya de Sant Julià i el Pla de Can Font; el bosc d'en Geli, Cartellà i Sant Medir, i la Serra de Coguls, entre d'altres.

- **Sòls de protecció territorial:** són els terrenys que, sense assolir el grau de valors que tenen els sòls de protecció especial, convé sotmetre a una regulació pel seu interès paisatgístic i agrari. Es tracta del pla de Salitja; el Pla de Celrà i el Mas Blanc (al sud de Celrà), i el Pla de Franciac. Aquesta tipologia de protecció abasta el 7,4% del territori d'aquest PDU.
- **Sòls de protecció preventiva:** s'atorga aquest grau de protecció a aquells espais actualment no urbanitzables, de menor interès, algunes parts dels quals podrien ser urbanitzades, en determinades circumstàncies i d'acord amb les estratègies de desenvolupament que estableix el PDU. Una part important d'aquests sòls, no obstant, no són aptes per a cap transformació urbanística perquè tenen un pendent superior al 20%. El règim de protecció preventiva afecta el 8,1% del territori de l'àrea urbana.



Protecció i cura del paisatge

Una de les novetats que incorpora el PDU del sistema urbà de Girona en relació al paisatge és la delimitació d'àrees molt visibles des de les principals infraestructures on s'ha de tenir especial cura amb els usos i edificacions que s'hi autoritzen a partir d'ara per no degradar l'entorn. Es classifiquen dues d'aquestes àrees d'especial vigilància paisatgística:

- **Corredors de protecció paisatgística:** franges, amb una amplada variable, situades a banda i banda de les infraestructures de transport.
- **Façanes urbanes d'especial atenció paisatgística:** fronts de futura edificació en zones molt visibles on es recomana una especial cura a l'hora de desenvolupar urbanísticament els sectors. S'han identificat façanes urbanes a la zona d'activitats propera a l'aeroport, a Riudellots

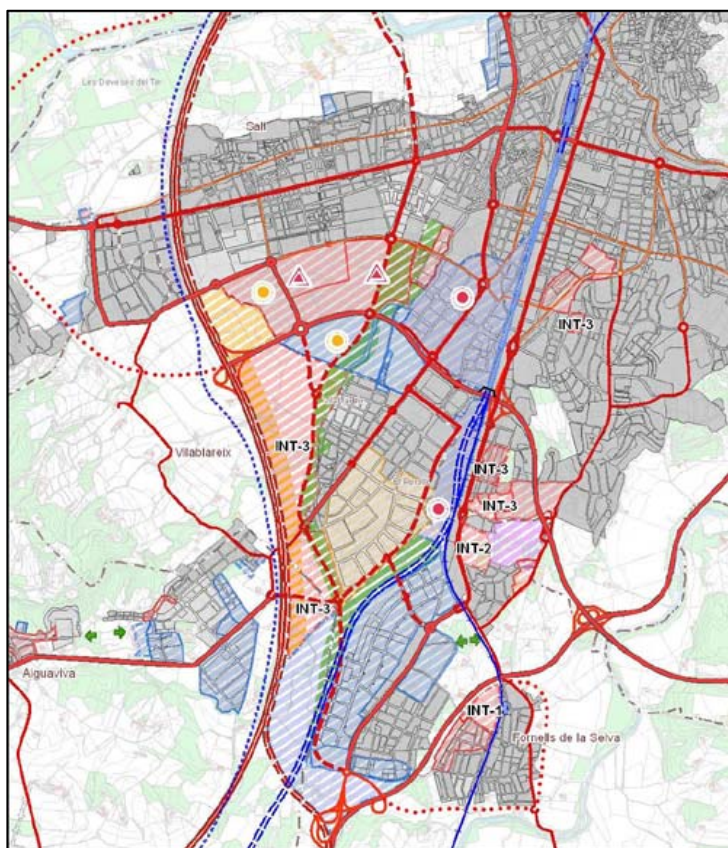


de la Selva, Fornells, Aiguaviva, Vilablareix, Llambilles, Quart i Palol, Celrà, Girona, Sant Julià de Ramis, Salt, Sant Gregori i Medinyà.

Sistema d'assentaments

El PDU té com a objectius principals en aquest apartat ordenar els creixements en un àrea que és receptora de població i d'activitats econòmiques. Al mateix temps, el Pla preveu les noves dinàmiques que generarà el nus de mobilitat a l'entorn de l'aeroport Girona-Costa Brava. Així, el Pla proposa:

- 1. Sectors en sòl urbà: actuacions de millora i reforma urbana.** Es recomanen operacions de reforma urbana en àrees que, per la seva extensió i situació, poden acollir nous usos i dotacions. El Pla proposa actuacions específiques en sectors de Salt, Vilablareix i Girona.
- 2. Desenvolupament urbà de l'àrea central:** El PDU manté totes les previsions de sòl urbanitzable existents en el planejament vigent dels municipis que integren l'àrea central, en la que fa a més les següents propostes per tal de potenciar-la i dotar-la d'una major estructuració urbana:
 - Canvis en la densitat i usos previstos en els sòls urbanitzables més centrals per a facilitar-hi una major intensitat urbana.
 - Identifica noves opcions d'extensió urbana i d'espais per a activitat econòmica a la part sud-oest fins el límit que representa l'autopista.
 - Assenyala tres àrees hospitalàries (nord, centre i sud) que inclouen les existents i que han de configurar un sistema més complet i més estructurat.
 - Un parc lineal de quatre quilòmetres sobre el recorregut del riu Güell que s'ha de materialitzar mitjançant cessions dels desenvolupaments del sud-oest que el pla proposa.



3. Desenvolupament de l'entorn de l'aeroport Girona-Costa Brava:

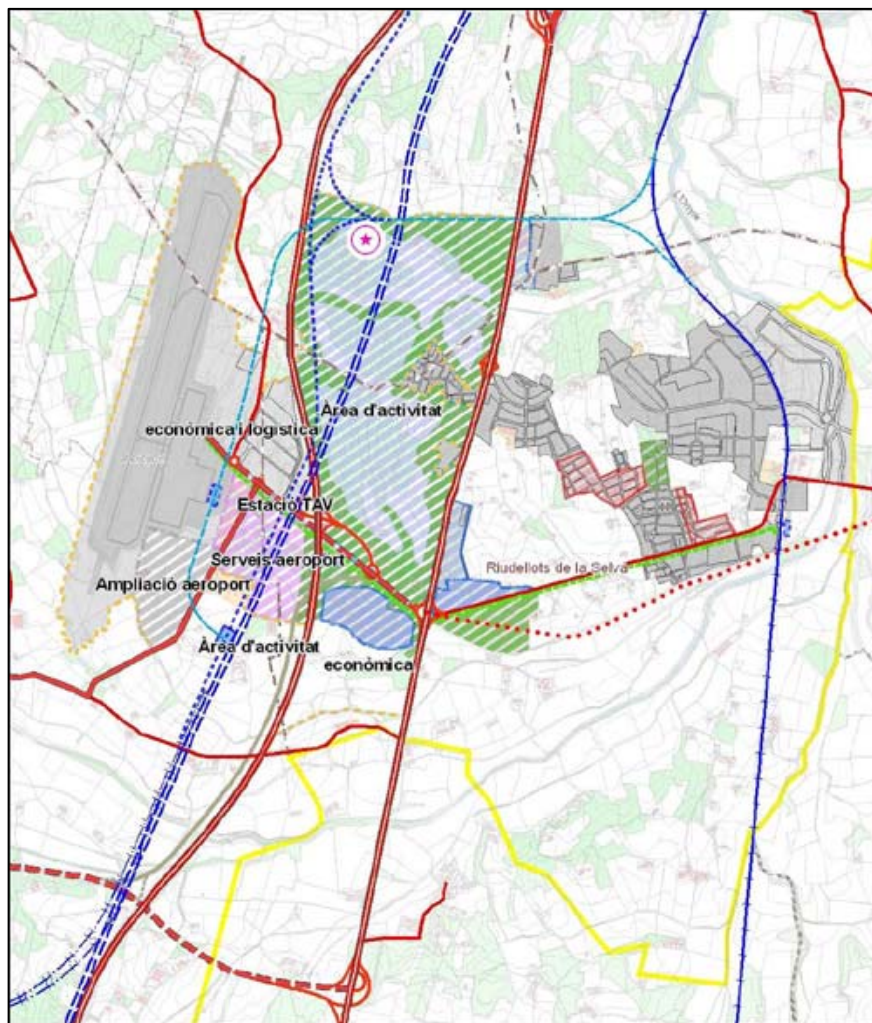
L'aeroport, en plena fase d'expansió, és l'element bàsic del nus intermodal de transport. El Pla Director de l'aeroport, vigent fins el 2020, preveu una ampliació de la seva superfície fins a les 214,8 hectàrees en els termes de Vilobí d'Onyar i Aiguaviva.

El PDU considera les expectatives de desenvolupament de l'àrea que queda a llevant de l'aeroport, en els termes municipals de Vilobí d'Onyar, Aiguaviva i Riudellots de la Selva, que es deriven de l'important increment d'accessibilitat i intermodalitat que produiran les infraestructures en execució i en projecte. En aquesta àrea es troben ja situades activitats logístiques (CIM de la Selva) i industrials (Polígon industrial de Riudellots) i hi ha una important proporció de terrenys de propietat pública (INCASÒL).

Les propostes del PDU tenen com a objectiu crear un pol d'activitats econòmiques amb especial atenció a la logística, d'acord amb les excepcionals condicions del lloc. Amb aquesta finalitat el Pla proposa:

- La previsió d'una **estació de viatgers del tren d'alta velocitat** en les proximitats de l'aeroport, combinada amb una millora substancial de l'accessibilitat des de la línia d'ample ibèric del ferrocarril.

- La previsió entre l'aeroport i l'autovia A-2 d'**espais d'activitats relacionades amb l'aeronàutica, la logística i l'econòmica** en general, amb possibilitat d'un dispositiu intermodal de mercaderies. El Pla també assenyala que, atesa la seva extensió, aquest espai ofereix una alternativa de localització per als dipòsits actualment situats a l'àrea urbana de Girona.



Desenvolupament a l'entorn de l'aeroport

4. Desenvolupament dels altres nuclis urbans: a l'àmbit del Pla hi ha un conjunt de nuclis que mantenen la seva autonomia i una separació clara amb l'àrea central o amb l'entorn aeroportuari. Es tracta de Medinyà (Sant Julià); Taialà, Domeny i Sant Gregori, Celrà; Llambilles; Palol d'Onyar; Quart; Bescanó; Aiguaviva i Salitja, Sant Dalma i Vilobí d'Onyar.

En aquests nuclis, el Pla manté substancialment les previsions dels seus planejaments municipals. Tanmateix, es proposa en alguns casos disminuir algunes opcions d'extensió no desenvolupades per diverses raons: a Celrà per tractar-se d'una previsió innecessària; a Bescanó per



minimitzar una urbanització poc coherent amb el criteri de planejament d'evitar la dispersió urbana, i a Salitja per tractar-se d'una possibilitat de creixement no necessari que és poc recomanable en la perspectiva d'una possible ampliació de l'aeroport en el futur.

Infraestructures de mobilitat

El PDU té la voluntat d'ordenar i coordinar en un únic planejament les actuacions que estan executant o planificant tant l'Estat com el Govern català en un moment en que les diferents obres poden potenciar el mapa de les infraestructures a la zona.

Així, el Pla recull les propostes del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC 2006-2026), que preveu millorar la capacitat de la xarxa viària mitjançant desdoblaments i variants, alhora que incorpora les previsions viàries i ferroviàries del Ministeri de Foment.

Xarxa viària

- **AP-7:** construcció d'un tercer carril des de Maçanet de la Selva fins a la Jonquera a càrrec de la concessionària ACESA.
- **Autovia A-2 (antiga N-II):** desdoblament de l'N-II des de Maçanet de la Selva fins a la Jonquera i, per tant, conversió en autovia.
- **Variant de Bescanó de l'N-141**
- **Desdoblament de l'Eix Transversal**
- **Millores en la xarxa viària bàsica:** el PDU incorpora les previsions que fan els diferents planejaments municipals de les necessitats de la xarxa viària.

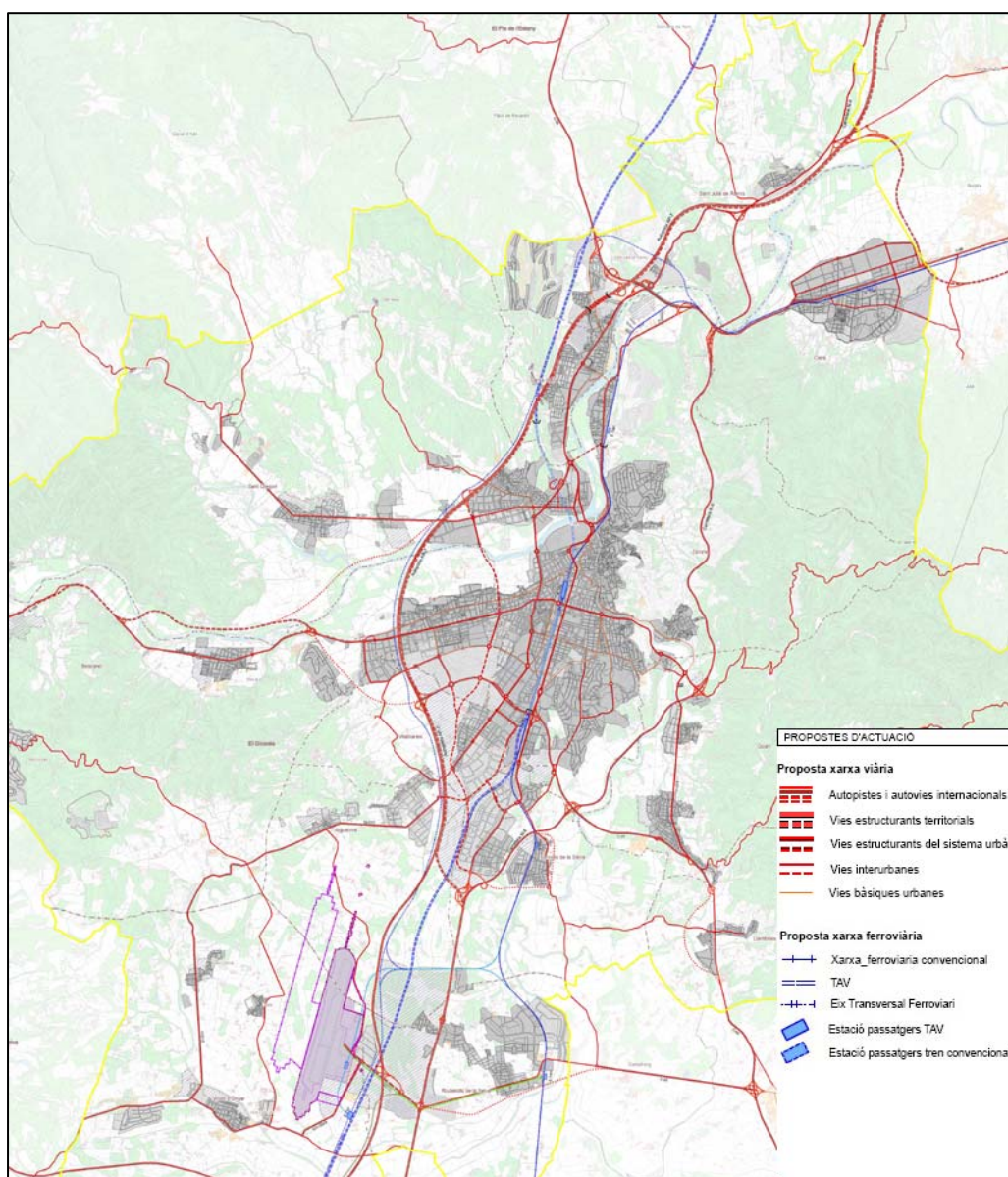
Xarxa ferroviària

Les previsions incloses en els estudis per a l'establiment de la línia del TGV , que afecten la línia del tren convencional, així com la construcció de l'Eix Transversal Ferroviari, potenciaran extraordinàriament la xarxa ferroviària de l'àrea urbana de Girona al mateix temps que obriran noves possibilitats urbanístiques. El PDU recull els projectes del TGV i les previsions del PITC pel que fa a la resta de la xarxa ferroviària.

- **TGV:** L'arribada del tren d'alta velocitat suposarà situar la ciutat de Girona a poc més de 30 minuts de Barcelona i a menys de 15 minuts de Figueres. Alhora, el pas del TGV per Girona obre la porta a una remodelació de la xarxa ferroviària que permet disposar del corredor per on actualment circula el tren convencional per a noves propostes.
- **Variant de mercaderies a Girona**



- **Eix Transversal Ferroviari**
- **Xarxa de Rodalies:** el PITC proposa potenciar un recorregut de Rodalies des de Flaçà fins a l'aeroport, amb altes freqüències de pas.
- **Transport públic:** el Pla proposa la creació de plataformes segregades o carrils bus en una sèrie d'eixos viaris preferents, entre ells els principals accessos a Girona, que connectin amb la xarxa d'autobús urbà. També preveu habilitar aparcaments dissuasoris per a vehicles privats, en alguns casos compartits amb camions.



1 de setembre de 2010