



## **El Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena rep l'aprovació inicial**

La Comissió d'Urbanisme de Barcelona ha aprovat avui inicialment el Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena. Aquesta és la segona vegada que el document rep l'aprovació inicial i ara se sotmetrà de nou a informació pública per un període de 45 dies. L'objectiu d'aquest segon tràmit és aprovar un text que incorpori les al·legacions presentades pel territori i que generi, per tant, el màxim consens. El Pla té l'objectiu d'ordenar l'àrea de l'entorn d'Igualada, a la comarca de l'Anoia, per tal de garantir-ne el desenvolupament eficient i sostenible. El projecte del Pla director va ser presentat als alcaldes de la Conca el passat dia 17.

El Pla director de la Conca d'Òdena, aprovat inicialment per primera vegada el 22 de juny de 2006, va rebre 70 al·legacions d'ajuntaments, institucions, entitats i particulars del territori quan es va sotmetre a informació pública. Des de llavors, el DPTOP ha consensuat i ha incorporat, en coherència amb el contingut del Pla, bona part d'aquestes aportacions que enriqueixen i ajusten el primer document.

Un cop aprovat de nou inicialment el document, el DPTOP el sotmetrà a un altre període d'informació pública amb ajuntaments i particulars per tal de facilitar la participació i assolir el màxim consens en el territori. Les al·legacions que encara es puguin presentar s'evaluaran i s'ajustarà el Pla per tal que rebi la aprovació provisional i definitiva dins del primer trimestre de 2008.

### **Les noves propostes**

El nou Pla que ha estat aprovat avui incorpora algunes modificacions arran d'aquest procés participatiu. Així, s'amplien els espais agrícoles a la nova zona de creixement al nord d'Igualada i es creen àmbits de Parc Agrari que permeten el manteniment de les activitats agrícoles i la connectivitat entre l'espai obert i els espais urbanitzats.

Igualment, s'acompassarà el ritme de creixement previst en el nou àmbit conegut com a Nou Claramunt i s'incorporen millores en la comunicació dels municipis d'Orpí i Carme. També s'ajusten els desenvolupaments al voltant del Parc Motor de Castellolí.

El Pla de la Conca d'Òdena desplega i concreta en aquesta àrea les propostes del Pla territorial de les Comarques centrals, que ja ha estat aprovat inicialment i que es troba en la fase d'informació pública. Entre aquestes destaca la previsió de la connexió directa del ferrocarril transversal des de la Conca d'Òdena cap a Barcelona.



## **Un territori integrat amb una llarga història i un gran potencial**

L'àmbit definit per la redacció del Pla director urbanístic inclou els municipis d'Igualada, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí, Òdena, Castellolí, Jorba, la Torre de Claramunt, la Pobla de Claramunt, Capellades, Carme i Orpí. Tots aquests municipis configuren un àmbit territorial ben definit geogràficament.

L'escassa superfície del municipi d'Igualada i el fet d'haver exhaurit el seu sòl ha derivat en la continuïtat física dels municipis d'Igualada, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí i, en menor mesura, Òdena, formant el conglomerat central de la Conca, amb la participació del municipi de la Pobla de Claramunt en el desenvolupament de les àrees industrials.

Les àrees centrals de la Conca són definides per creixements urbanístics que busquen la continuïtat amb la ciutat d'Igualada, els casos de Sant Maure, o Vilanova del Camí, o la proximitat a les principals infraestructures de vialitat existents; amb accés des de l'antiga N-II, actual A2, pel que fa a la localització dels sectors industrials, cosa que ha donat com a resultat l'existència de polígons industrials en sòl de diversos municipis (Òdena, Vilanova del Camí i la Pobla de Claramunt) en posicions molt properes i sense continuïtat entre cadascun.

L'efecte d'atracció de l'autovia es troba també en altres municipis: Jorba o Castellolí, on trobem iniciatives diverses de caràcter industrial i terciari, i on l'oportunitat de l'accessibilitat porta a la localització d'activitats en el territori, en posicions sovint discutibles.

El Pla director urbanístic de la Conca d'Òdena té en compte aquestes característiques del territori i les seves potencialitats futures per tal que aquest creixement es pugui produir d'una manera ordenada i sostenible. En aquest sentit, el Pla determina:

- Les anàlisis i propostes de conservació dels espais de més valor natural, la delimitació de connectors biològics que garanteixin la permeabilitat territorial pel que fa al desplaçament de les espècies i la connexió d'espais naturals protegits, situats dins o fora de la Conca.
- La concentració de les àrees de creixement en espais de continuïtat amb les àrees urbanes existents i en les posicions de màxima accessibilitat al transport públic. El condicionament de les àrees de creixement a l'existència d'infraestructures viàries i ferroviàries i de transport públic ha de garantir la preservació dels espais adjacents per a la seva transformació.
- La transformació de rieres en parcs urbans amb continuïtat territorial, particularment la recuperació del riu Anoia com a parc territorial i eix d'unió entre els espais lliures i cívics de diversos municipis.



Per fer-ho, el Pla se centra en els tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori:

- A. Espais oberts.
- B. Assentaments urbans.
- C. Infraestructures de mobilitat

## **Espais oberts**

El Pla director conté determinacions específiques per al sòl no urbanitzable amb un ampli grau de definició. Així, es garanteix un tractament homogeni per als diversos espais, amb independència dels límits dels municipis. Les normes determinen les condicions de preservació dels espais naturals de protecció especial, així com també les determinacions bàsiques per a l'ordenació del sòl agrícola o forestal, o les condicions d'implantació d'edificacions i activitats en el sòl no urbanitzable.

El Pla, en coherència amb el Pla territorial parcial de les Comarques Centrals, estableix tres categories de sòl –totes amb el règim jurídic de no urbanitzable– en el sistema d'espais oberts: sòl de *protecció especial*, de *protecció territorial* i de *protecció preventiva*, per a cada una de les quals modula les possibilitats futures, les condicions de transformació i les condicions d'admissió de noves edificacions.

### **a) Protecció especial**

Aquesta categoria inclou els espais oberts que actualment ja estan protegits per la legislació ambiental i aquells que el Pla considera que tenen un elevat valor natural, agrícola o de connexió entre àrees de valor natural.

### **b) Protecció territorial**

El Pla atorga protecció territorial a aquells sòls no urbanitzables que, sense assolir el grau de valors naturals i ambientals que tenen els sòls de protecció especial, convé preservar de la transformació per l'existència de riscos naturals, valors paisatgístics o de reserva estratègica. Entre ells es troba l'aqüífer Carme-Capellades.

### **c) Protecció preventiva**

El Pla atorga la protecció preventiva a la resta de terrenys de l'àmbit classificats com a sòl no urbanitzable pel planejament urbanístic que no formen part dels de protecció especial o territorial.

## **Espais lliures supramunicipals**

D'altra banda, el Pla també proposa projectes estratègics en els espais oberts que contribuiran al desenvolupament equilibrat de la Conca d'Òdena:



- Parc fluvial de l'Anoia, entre la Mallola i Capellades.
- Parcs de la riera d'Òdena/torrent de Cal Valls
- Parc Torrent de Cal Guardabosc
- Parc de les Guixeres, entre el traçat actual de l'A-2 i el polígon INUR
- Parc Nou Claramunt
- Parc de la Muntanyeta -les Guixeres

## Assentaments urbans

### La programació de polítiques supramunicipals de sòl i d'habitatge

A part de petits creixements ja programats de cada poble i amb continuïtat amb els actuals sòls urbans, les àrees de possible desenvolupament determinades pel Pla se situen en sòl de diversos municipis. Això fa imprescindible una certa col·laboració intermunicipal per desenvolupar aquestes àrees i una actuació conjunta en els programes de sòl i habitatge. Les normes del Pla determinen procediments que poden facilitar aquesta imprescindible col·laboració supramunicipal.

### La determinació de les àrees de possible creixement

A més del creixement natural dels diversos pobles de la Conca, la consolidació dels nuclis i el completament dels seus teixits urbans, es determinen algunes àrees de creixement amb diversa localització, funció i programació.

Les àrees de nova ordenació ocupen sòl de diversos municipis i responen als objectius de: continuïtat amb els actuals nuclis, compactat, diversificació d'usos, relació directa amb la construcció de les noves infraestructures, previsió d'espais lliures i equipaments d'abast local, supramunicipal o comarcal.

Per al desenvolupament d'aquestes àrees caldrà assegurar l'existència de les infraestructures d'accessibilitat, els equipaments i serveis i els acords supramunicipals necessaris per a gestionar-les.

Les àrees de potencial desenvolupament són:

- **Façana sud:** el Pla preveu una peça de 31,64 ha per a nou desenvolupament, d'ús mixt, entre Santa Margarida de Montbui i Igualada. En aquesta segona aprovació inicial del Pla, s'ha optat per excloure la part de Vilanova del Camí que es va incloure en un principi, deixant aquest sector com a agrícola.
- **Sant Maure:** en aquest barri de Santa Margarida de Montbui es proposen dues àrees de creixement, ambdues entre el traçat de la Ronda Sud i el nucli existent. La primera és la Ciutat Jardí, una àrea de

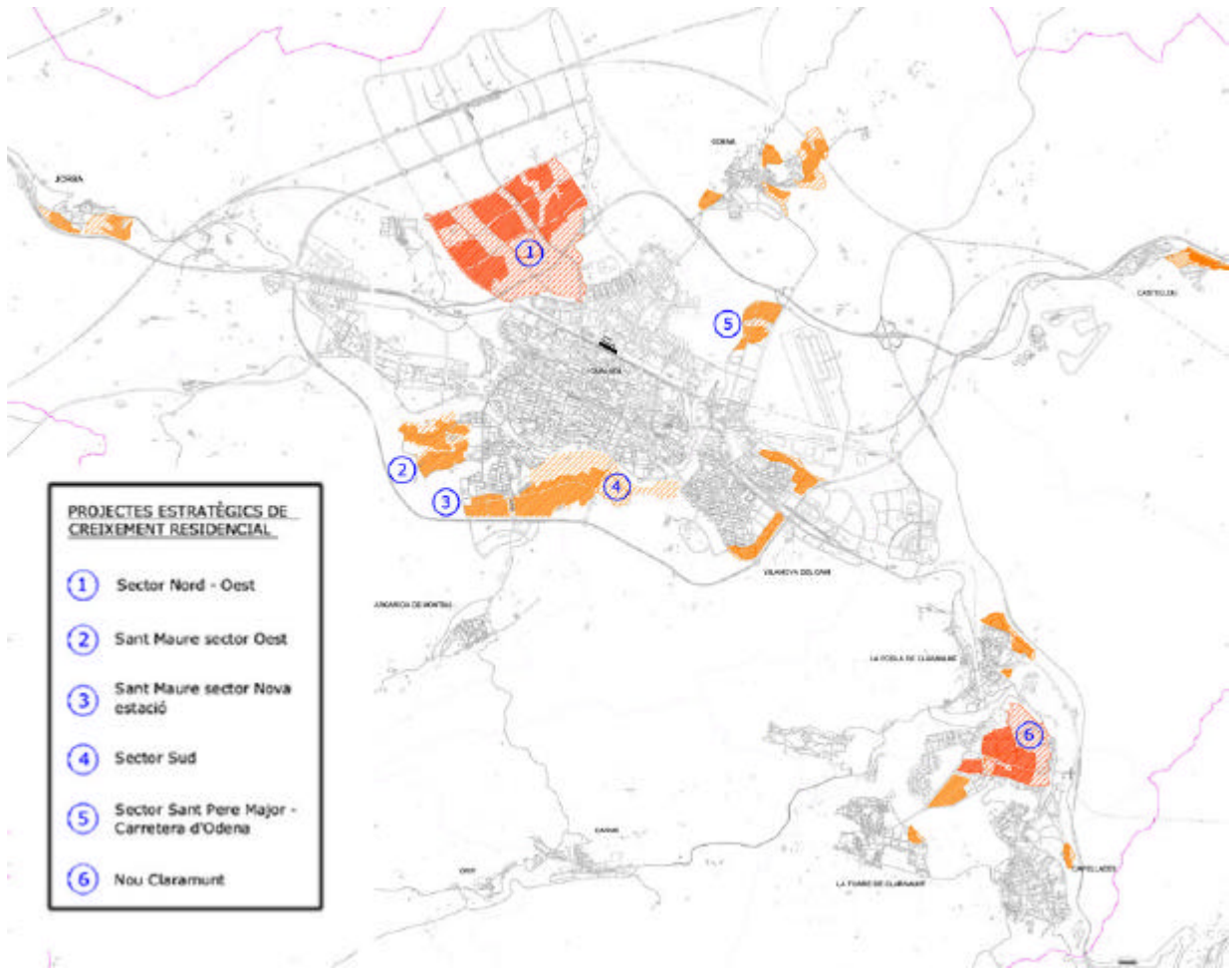


25,9 ha amb un desenvolupament molt integrat a l'entorn natural, mentre que el segon sector és el de la nova estació del carrilet, molt vinculat a l'anterior àrea de creixement sud.

- **Nou Claramunt:** en els municipis de la Pobla de Claramunt i la Torre de Claramunt. El Pla preveu un centre urbà d'ús mixt, amb grans equipaments i espais públics, que articuli els nuclis dispersos dels dos municipis i de Capellades. El seu desenvolupament, però, es condiona a l'existència d'una nova estació dels ferrocarrils de la Generalitat, un accés des de la C-15 i a l'acord dels municipis implicats.
- **Eixample nord:** localitzat fundamentalment a Òdena i al nord-est d'Igualada. Després de reconsiderar la seva extensió i ordenació, el sector es subdivideix en tres àmbits. El primer, situat a ambdós costats del ferrocarril, es reserva per a una futura plataforma logística. El segon, al costat de l'A-2, acollirà el creixement residencial respectant els espais oberts i el tercer correspon a la iniciativa municipal de Jorba de transformar els terrenys a ambdós costats de l'antiga N-II en parc empresarial. Entre el primer i el segon àmbit es contempla una àmplia franja de sòl agrícola i, a més, es garanteix l'ús agrícola i ramader dels entorns de l'Espelt i de les Casetes d'en Mussons.

Les infraestructures que condicionen el desenvolupament d'aquest nou àmbit són la construcció del ferrocarril transversal, amb les corresponents estacions de mercaderies i de passatgers, l'estació central intermodal d'Igualada i l'adequació del traçat de l'A-2. L'objectiu és permetre la continuïtat entre els teixits urbans existents i nous, i preveure equipaments comarcals i espais lliures, entre els quals cal remarcar el tractament de les rieres que han de garantir les continuïtats territorials a les noves àrees urbanes.

- **Sant Pere Major:** preveu l'extensió del barri de Sant Pere d'Òdena cap al nord fins a l'A-2, aprofitant la seva òptima localització entre dos parcs i per ser la porta d'entrada des de l'autopista al sud del municipi.



## Equipaments i dotacions supramunicipals

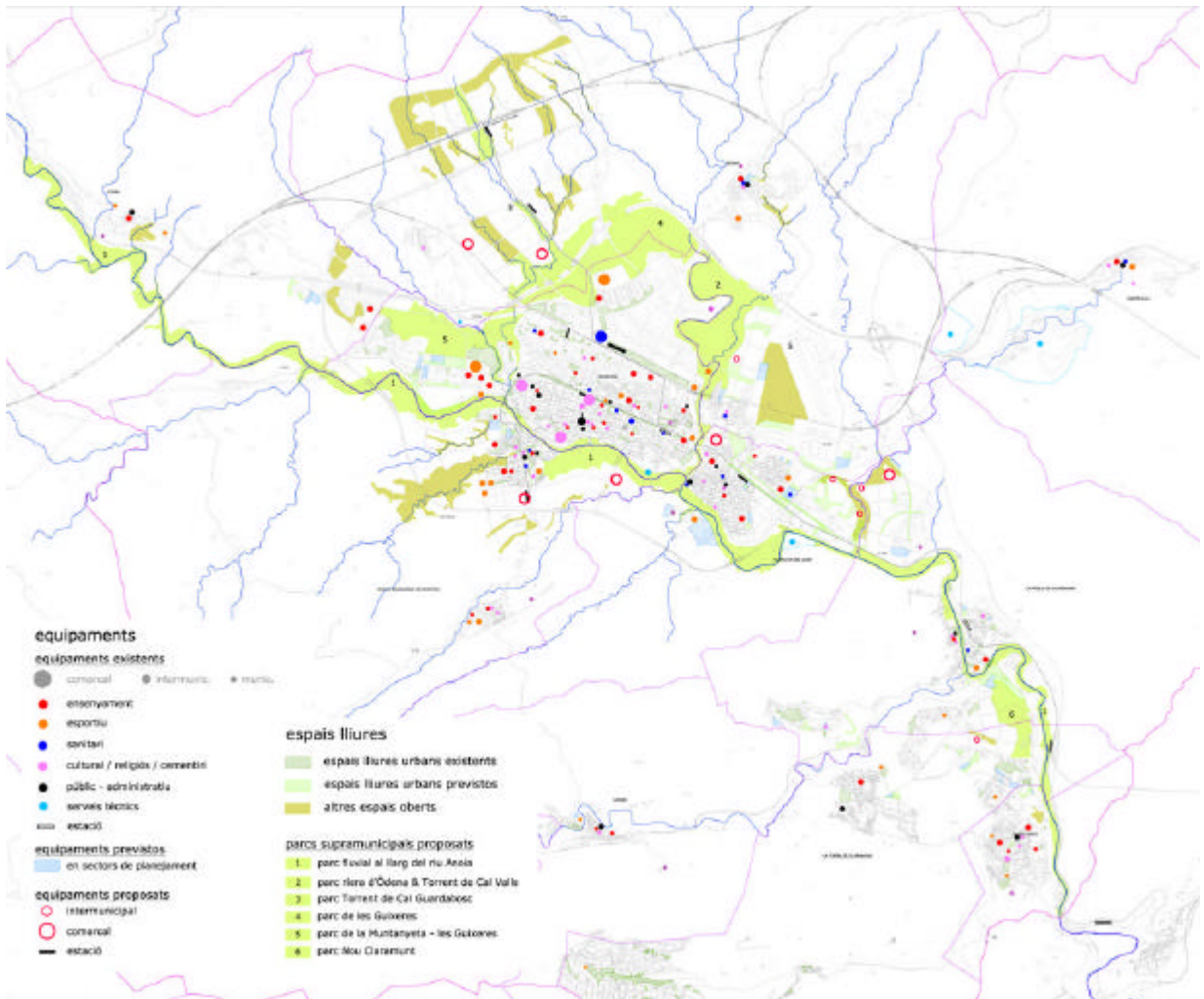
D'altra banda, es preveuen altres equipaments i dotacions supramunicipals com ara:

- Consecució del sòl i construcció dels equipaments previstos en la prolongació de l'antiga N-II cap a l'Espelt.
- Nou centre urbà de la ciutat d'Igualada, situat al llarg de l'antiga N-II, entre el nou hospital i la Fira, de caràcter predominantment terciari (oficines, comerços i serveis, apartaments).
- Nou centre urbà de Vilanova, un eix cívic aprofitant la reordenació dels Ferrocarrils de la Generalitat, amb nous espais públics i un equipament cultural al costat de la riera.
- Parc Aeronàutic entorn a l'aeròdrom, de caràcter mixt, com a sòl especialitzat per a les activitats i la indústria aeronàutica al costat del torrent del Raval d'Aguilera i com a parc d'esbarjo i club esportiu, al costat de la carretera d'Òdena.
- Eix cívic de Sant Maure, per a la millora i reforma del tram de l'actual carretera C-37 que es proposa desviar en un traçat paral·lel a ponent



cap al nou pont. Inclou una possible nova estació d'FGC i un equipament docent o esportiu.

- Accés equipat (estació, *park and ride*, passeig) des de la C-15 al sector "Nou Claramunt", i dotacions supramunicipals.



## Principals operacions de reforma interior

També es proposen les operacions de millora, rehabilitació i reforma interior següents:

- Millora urbana del polígon industrial de l'INUR, aprofitant els solars vacants o amb instal·lacions obsoletes, amb especial atenció a la millora dels eixos viaris principals i la franja pròxima al nou centre urbà, sobre els quals podran estudiar-se canvis d'ús.
- Sector de les Adoberies, façana urbana al nou parc fluvial, amb usos mixtos sobre una xarxa viària i espais verds integrats en el parc fluvial. Es preveu la conservació d'elements patrimonials i la garantia



d'adequades connexions de continuïtat amb el nucli urbà d'Igualada i el nou parc.

- Parc d'activitats indústria jardí a Santa Margarida de Montbui, junt amb l'equipament docent o esportiu en el nou sector de creixement a l'altra banda del riu, que és concebut com a parc empresarial especialitzat en l'activitat, però compartint espai amb altre tipus d'indústries netes i de serveis. Es preveurà l'ampliació projectada del cementiri de Vilanova, i es crearà una franja verda separadora de característiques adequades.

## **Mobilitat i infraestructures**

La hipòtesi de mobilitat de persones i mercaderies preferentment amb transport públic és el principal punt de partida del Pla. Les infraestructures viàries i, sobretot, ferroviàries, han de configurar-se com el suport de totes les actuacions de desenvolupament.

El Pla determina les reserves de sòl necessàries i els traçats de les grans infraestructures de comunicació amb suficient concreció. Les reserves preveuen possibles ajustaments derivats d'una concreció més gran dels projectes de cada obra d'infraestructura.

Les principals propostes en aquest sentit són:

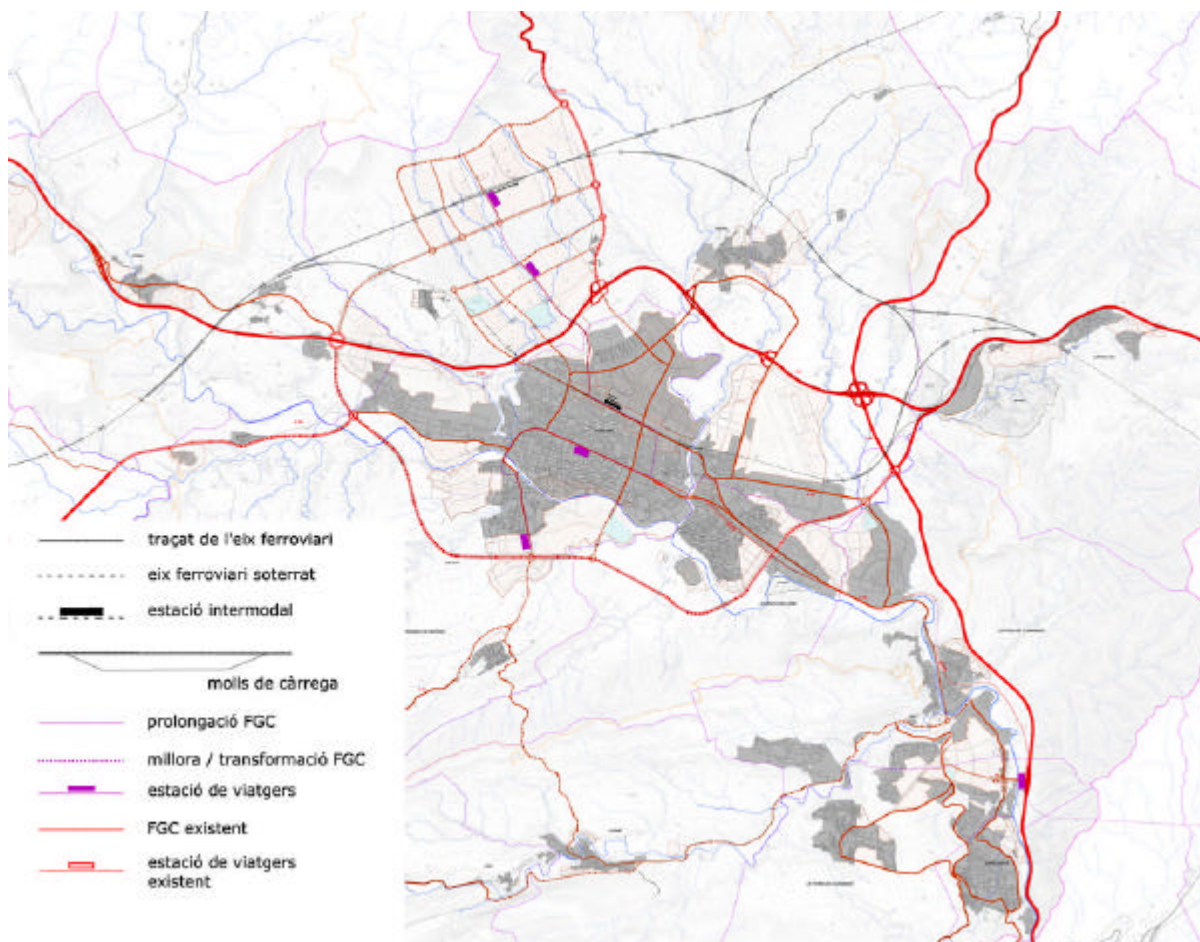
### **Infraestructura viària**

- Construcció de la ronda Sud, entre l'antiga N-II i la C-15.
- Prolongació de la C-15 cap a l'A-2 i carretera de Manresa (C-241).

### **Infraestructura ferroviària**

- Connexió directa de l'Eix Transversal Ferroviari des de la Conca d'Òdena amb Barcelona amb diversificació dels traçats de passatgers i mercaderies al seu pas per la Conca.
- Reordenació dels FGC al seu pas per Vilanova del Camí, així com la millora del traçat, estacions i freqüències.
- Prolongació de la línia d'FGC per Igualada, i connexions amb les futures estacions intermodals de passatgers (antiga N-II) i de mercaderies (sobre el nou tram proposat de l'A-2), que han d'apropar el transport ferroviari a les àrees de més concentració de la població (Vilanova del Camí, passeig d'Igualada, Sant Maure)
- Nova àrea de centralitat a Igualada a partir de l'estació Intermodal de passatgers (Eix Transversal Ferroviari + "carrilet" + autobusos) al costat del nou hospital Comarcal.





**20 de setembre de 2007**