

URBANISME

GENERALITAT DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIALS
I OBRES PÚBLIQUES
DIRECCIÓ GENERAL D'URBANISME
Av. de Josep Tarradellas núm. 2-6 planta baixa
08029 - BARCELONA

AJUNTAMENT D'IGUALADA
REGISTRE DE SORTIDA

21 DES. 2006

Núm. 16760

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques (BCN-Av. J.
Tarradellas)

Número: 0365E/49.913/2006

Data: 22/12/2006 09:02:09

Registre d'entrada

COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME DE BARCELONA

JORDI AYMAMÍ I ROCA, alcalde de l'Ajuntament d'Igualada, dins del tràmit d'audiència del Pla Director urbanístic de la Conca d'Òdena (Anoia), en la forma més procedent en dret, manifesto

Que examinada la memòria, plànols d'ordenació, normativa i altres documents que componen el **PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENA** (en endavant PDU) presento les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA. SOBRE ELS GRANS CAPÍTOLS DEL PLA DIRECTOR

El primer dels grans capítols del PDU fa referència a l'ORDENACIÓ DE LES GRANS INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT i, en especial, s'ocupa de la construcció de l'Eix Transversal Ferroviari, afirmant que aquest "ofereix la

possibilitat d'actuar com a eix localitzador dels nous creixements, tant residencials com productius".

El PDU dóna una importància vertebradora del territori a l'Eix Transversal Ferroviari, en el qual es recolza el creixement poblacional i del sector industrial, per la qual cosa entenem que caldria acompanyar una previsió sobre el seu cost econòmic, la seva financiació per part de les Administracions públiques i els terminis per a la seva execució.

En segon lloc, i pel que fa al Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya (FGC) Matorell-Igualada, a part de la perllongació de la línia fins a l'estació intermodal a situar a l'avinguda de Catalunya, el PDU hauria d'anar acompanyat d'un estudi que faci una reducció significativa del trajecte, que permeti, d'una banda, fer competitiu aquest mitjà de transport amb el vehicle privat, i que, d'altra, permeti cobrir la demanda que plantejarà el nivell poblacional previst.

Un altre dels grans capítols del PDU fa referència a l'**ORDENACIÓ DELS ASSENTAMENTS URBANS**, en què preveu sectors de manteniment, millora i transformació urbana i àmbits de desenvolupament urbanístic condicionat.

En aquest punt la memòria del PDU assenyala que les previsions demogràfiques i de llocs de treball del Programa de Planejament Territorial pel 2006, per a la Comarca de l'Anoia, són superiors als 155.000 habitants (més de 61.000 habitatges principals) i quasi 80.000 llocs de treballs.

El creixement poblacional previst, tant residencial com industrial, ha de sustentarse en un seguit d'infraestructures bàsiques i essencials, a les quals el PDU no fa referència com són l'abastament d'aigua potable, la xarxa de sanejament i depuració, i el subministrament d'energia elèctrica.

Per tant, el PDU ha d'incloure dins la seva documentació les bases tècniques i econòmiques relatives a aquestes infraestructures, prèvia la inclusió d'un anàlisi

acurat de les previsions sobre la disponibilitat de recursos hídrics i energètics, de conformitat amb l'article 9 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme

Enllaçant amb l'exposat més amunt, i pel que fa al creixement del sector industrial, en el PDU es constata una manca de definició de sòl industrial suficient per al creixement poblacional previst, en què l'acceptació de l'ús mixt (residencial - industrial) afegeix més imprecisió en no concretar-se en quin percentatge es donarà cadascun d'aquests usos ni la seva compatibilitat entre ells.

La necessitat de generar nou sòl industrial aconsella recolzar la potencialitat dels sòls de Can Morera, en el terme d'Òdena, garantint la seva accessibilitat i mobilitat sense la necessitat que s'hagin desenvolupat les grans infraestructures ferroviàries i viàries que preveu el PDU; i, ajustant el seu límit a l'inicialment previst, als efectes d'impedir que quedin restes de parcel·les no urbanitzables, sense ús, de manera que es generin espais residuals que es degradin i malmetin l'entorn.

En darrer terme, entenem que els paràmetres d'edificabilitat i d'aprofitament continguts en el PDU són paràmetres generals, que han de ser marcats pels plans d'ordenació urbanística municipal (POUMS), de conformitat amb els articles 57 i 58 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

SEGONA. SOBRE EL CREIXEMENT NORD-OEST

El PDU defineix aquest àmbit de desenvolupament urbanístic condicionat com una reserva de sòl futur, que ha de buscar la integració amb els elements mediambientals i patrimonials, i la continuïtat amb la ciutat existent. Aquesta darrera idea, la de continuïtat, presideix el PDU el qual cerca ordenar els

assentaments urbans, com assenyala en la seva Memòria, a partir de criteris de compacitat en el desenvolupament urbà, i de prioritzar el reompliment i la rehabilitació de les trames urbanes en front de la nova ocupació de sòl.

Per aquest motiu, i amb la voluntat de primar l'ordenació continua dels teixits urbans d'Òdena i Igualada, entenem que el PDU ha de preveure el trasllat de l'autovia del seu emplaçament actual, que constitueix una trava al creixement compacte que es persegueix. Tot això, deixant de banda, que de romandre l'autovia en la seva ubicació actual, originarà, sens dubte, un impacte mediambiental notable (contaminació acústica, immissions al medi...) als assentaments urbans que se situïn al seu voltant, que haurà de ser objecte de tractament pomenoritzat.

TERCERA. SOBRE ELS ESPAIS LLIURES INTERMUNICIPALS

L'Ajuntament d'Igualada, amb la voluntat d'integrar el barri de Fàtima al teixit urbà de la ciutat, del qual ha estat separat històricament per raons d'orografia del terreny, està portant a terme un seguit d'actuacions, mitjançant el planejament municipal i recolzant-se en estudis d'integració *ad hoc*, tals com el cobriment de la llera de la riera de Can Masarnau, la definició de zones d'esbarjo i equipaments, i d'espais de jardins.

Tota aquesta actuació, adreçada, com s'ha dit, a aconseguir el lligam del barri de Fàtima amb la resta de la ciutat, completant una part d'espais per a edificació i tancant l'anella verda de la part nord del municipi, aconsellen sol·licitar que el PDU deixi de considerar com a espai lliure intermunicipal l'àmbit delimitat entre el sud de l'autovia i el barri de Fàtima, i que segueix el traçat de la riera de Can Masarnau, avui canalitzada i coberta en part.

Aquest àmbit, per les raons exposades, ha de ser objecte de desenvolupament i gestió urbanística estrictament municipal, d'acord amb les previsions del Pla d'ordenació urbanística municipal.

QUARTA. SOBRE EL SECTOR DE TRANSFORMACIÓ DEL FRONT DE L'ANOIA (16,68 Ha.)

Pel que fa al sector de "Transformació del front de l'Anoia (16,68 Ha.)", el PDU assenyala en l'article 89.1.a) que en aquest sector d'Adoberies es proposen usos mixtos (terciari, habitatge, equipaments) sobre una xarxa viària i d'espais verds que s'integren en el parc fluvial de l'Anoia i connecten amb el futur creixement cap al sud –destinat en part a allotjar el trasllat de les adoberies-. Alhora, es proposa a la façana urbana al nou parc fluvial, la conservació del patrimoni arquitectònic.

L'àmbit definit per aquest sector en el plànol "Ordenació dels assentaments urbans" coincideix amb l'àmbit de l'anomenat Pla especial de Vialitat de les Adoberies d'Igualada (PEVAI). Tanmateix, cal tenir en compte que aquest Pla especial tenia una finalitat concreta que era la de millorar la xarxa viària del barri de les Adoberies, mitjançant actuacions de nova vialitat i millora de l'existent; finalitat que s'ha acomplert en bona part.

Per contra, el sector que es defineix en el PDU té una finalitat més amplia, dur a terme una transformació del front del riu Anoia, raó per la qual entenem que l'àmbit definit per aquest sector ha de ser més extens, concretant-se el mateix en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Igualada.

En segon terme, el PDU preveu per al desenvolupament de l'ordenació d'aquest sector, la delimitació d'un àmbit de desenvolupament urbanístic condicionat intermunicipal, incloent terrenys dels municipis de Santa Margarida de Montbui,

d'Igualada i de Vilanova del Camí; i, l'existència d'un Consorci urbanístic intermunicipal per a l'ordenació definitiva i la gestió del mateix.

En aquest extrem, cal destacar la implicació que té aquest sector en la transformació de la trama urbana de la ciutat d'Igualada; transformació que ja s'ha iniciat, d'una banda, mitjançant el desenvolupament del Pla especial de Vialitat de les Adoberies d'Igualada (PEVAI) i, de l'altra, mitjançant la pròpia dinàmica de substitució de la indústria adobera –concentració de les petites empreses en empreses de major tamany–, de manera que aquest barri es troba immers en un procés de canvi ràpid i sense interrupció, independentment del trasllat de les indústries radicades en el mateix.

En aquest punt, cal palesar que la transformació d'aquesta zona ha estat objecte de diversos estudis promoguts per la Direcció General d'Urbanisme, en què es veu la necessitat d'integrar l'espai de les adoberies a la trama urbana d'Igualada, atesa la seva proximitat amb el centre urbà i que aquesta zona ha d'ajudar a la transformació del propi nucli urbà.

Per això, i en la mesura que la transformació d'aquest sector és ja una realitat de present, entenem que la mateixa ha de ser ordenada i gestionada per l'Ajuntament d'Igualada, i no com proposa el PDU per un Consorci urbanístic municipal.

CINQUENA. SOBRE EL SECTOR DE TRANSFORMACIÓ DEL FRONT DE L'ANTIGA N-II A IGUALADA (39,44 HA.)

El PDU planteja aquest sector com una nova àrea de centralitat, d'ús mixt però predominantment terciari (oficines, comerç, serveis) en estreta relació amb els fluxos que generarà la ubicació de l'estació intermodal de passatgers.

Ara bé, la definició de detall d'aquest sector, que inclou una proposta d'edificacions, no és pròpia del Pla director, a tenor dels articles 56 del Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme i 63 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, sinó dels plans d'ordenació urbanística municipal. Per aquest motiu, la definició de detall comentada ha de suprimir-se de la documentació gràfica que acompanya el PDU.

D'altra banda, i pel que fa a l'emplaçament de l'estació intermodal de passatgers, el PDU la situa en una unitat d'actuació pendent de desenvolupament per la iniciativa privada, prevista en la modificació puntual del Pla general d'ordenació més amunt indicada; unitat d'actuació que persegueix la potenciació de l'ús terciari i de serveis.

Per aquest motiu, entre d'altres, es proposa l'emplaçament de l'estació en l'altre illa al costat de l'Hospital General d'Igualada, delimitada pels carrers de Bèlgica i d'Itàlia, en terrenys de propietat d'aquest ens local. Aquest emplaçament proposat és més idoni ja que, d'una banda, se situa a tocar d'una important zona verda (urbanísticament qualificada com a clau 2 "sistema de parcs i jardins urbans") i, de l'altra, té una major centralitat en l'espai, en trobar-se comprès entre l'Hospital General i la projectada zona hotelera, de serveis i el Palau Firal.

SISENA. SOBRE EL "SECTOR PARC AERONÀUTIC"

El PDU defineix un nou sector de creixement industrial – terciari, al que anomena Sector Parc Aeronàutic.

En aquest extrem, és imprescindible assenyalar que aquest àmbit és un espai de futur desenvolupament de l'àrea de l'Aeròdrom General Vives d'Igualada-Òdena; espai que és objecte de desenvolupament en el Pla Director de

l'Aeròdrom aprovat pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i amb el qual entren en contradicció les previsions del PDU.

Per tot això,

DEMANO: Que s'admeti a tràmit aquest escrit d'al·legacions i, en conseqüència, es modifiqui la documentació escrita i gràfica del Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena en el sentit de les al·legacions exposades.

Igualada, 19 de desembre de 2006

L'ALCALDE

Jordi Aymamí Roca

Ajuntament  d'Igualada