

**PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES VALLS D'EN BAS I
DEL GES I EL BISAURA**

Document per a l'aprovació inicial

**Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques
Generalitat de Catalunya**

Novembre 2006

Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)

1. Memòria

2. Estudis justificatius
3. Plànols d'informació i d'ordenació
4. Normes Urbanístiques
5. Programa d'actuacions
i bases tècniques i econòmiques del pla
6. Informe ambiental

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES VALLS D'EN BAS I DEL GES I EL BISAURA

Document per a l'aprovació inicial

**Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques,
Generalitat de Catalunya**

Novembre 2006

Direcció del document:

Ricard Pié i Ninot, Dr. arquitecte

Josep M. Vilanova i Claret, Dr. arquitecte

Direcció del projecte:

Purificación Díaz Ameneiro, arquitecta i

Màster en Projectació Urbanística

Coordinació del projecte:

Anna Majoral i Pelfort, arquitecta

Belén Nogueira, projecte PFC

Col·laboradors:

Romà Miró, advocat

Antoni Vicioso, arquitecte i informàtic (UPC)

Anna Zahonero, biòloga

Robert Vergés, enginyer de canals, camins i ports (UPC)

Pilar Riera, geògrafa (UAB)

Francesc Muñoz, geògraf (UAB)

Marta Gómez, arquitecta

Marta Somoza, arquitecta

Sílvia Martí, llicenciada en Ciències Ambientals

Marcel Pié, llicenciat en Belles Arts

Sergi Obon, filòleg

Clara Gilibets, secretaria

Jordi Marfà, projecte PFC

Col·laboradors externs:

La Vola

Centre de Recerca i Projectes de Paisatge (CRPP)

Departament de Geografia de la Universitat Autònoma
de Barcelona (UAB)

Xabier Eizaguirre, arquitecte (UPC)

TÍTOL I.

CONTINGUTS I PROPOSTES DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES VALLS D'EN BAS I DEL GES I EL BISAURA.

1. Iniciativa.
2. Antecedents.
3. L'àmbit d'ordenació del PDU.
4. Els Plans Directors Urbanístics.

TÍTOL II.

OBJECTIUS I PROPÒSITS DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES VALLS D'EN BAS I DEL GES I EL BISAURA.

1. Objectius i propòsits del PDU en relació a les grans infraestructures i la mobilitat.
2. Objectius i propòsits del PDU en relació a les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a l'estructuració orgànica d'aquest sòl.
3. Objectius i propòsits del PDU en relació a les directrius per coordinar l'ordenació urbanística.

TÍTOL III.

PROPOSTES DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC.

1. Propostes del PDU.
2. Qüestions referides a la xarxa de comunicacions viàries i el ferrocarril.
3. El traçat de l'eix per la Vall d'en Bas i la connexió amb la via de circumval·lació de la comarca d'Osona.
4. Donar instruments per protegir el paisatge.
 - 4.1. Classificació del paisatge: els sistemes paisatgístics.
 - 4.2. Els àmbits paisatgístics.
5. Ordenar les expectatives urbanes per evitar tensions territorials.
6. Reforçar el paper dels sistemes urbans de la Vall d'en Bas, del Ges i el Bisaura.

ANNEX 1.

L'ORDENACIÓ DEL PAISATGE. METODOLOGIA.

1. Objectius i metodologia del treball.
2. Ordenació del sòl no urbanitzable.

ANNEX 2.

FIGURES.

- Figura 1. Xarxa viària bàsica de Catalunya.
- Figura 2. Estructura de l'ordenació.
- Figura 3. Criteris d'ordenació dels àmbits territorials.
- Figura 4. Tipus de cobertura vegetal.

- Figura 5. Paràmetres bàsics d'ordenació de la forma del territori.
- Figura 6. Ordenació de les transformacions del relleu.
- Figura 7. Ordenació de les transformacions del relleu terrassat.
- Figura 8. Ordenació del traçat parcel·lari.
- Figura 9. Ordenació de les geometries dels camins.
- Figura 10. Ordenació de les geometries del rec.
- Figura 11. Polítiques referides a l'ordenació dels usos i activitats.
- Figura 12. Criteris d'ordenació dels sistemes generals del sòl no urbanitzable.
- Figura 13. Categories ambientals.
- Figura 14. Tipus de paisatge. Relació entre els diferents plans que el conformen.
- Figura 15. Variant de les Preses. Propostes alternatives.
- Figura 16. Ordenació general del pla. Sistema de recorreguts paisatgístics, reserves per a grans infraestructures i principals assentaments urbans.
- Figura 17. Directrius generals dels sistemes urbans del pla.
- Figura 18. Estudi morfològic dels nuclis urbans de la Vall d'en Bas i del Serrat de la Garrafa.
- Figura 19. Estudi morfològic dels nuclis urbans del Ges i del Bisaura.
- Figura 20. Ordenació del Parc Fluvial del Ter.
- Figura 21. Ordenació del Parc Agrari de la Vall d'en Bas.

1. Iniciativa

El Govern de la Generalitat de Catalunya, en la sessió de 15 de març de 2004, va acordar:

“El Govern, un cop analitzats els diferents estudis sobre les obres de l'eix Vic-Olot i atenent al conjunt de consideracions que s'hi fan, acorda els punts següents:

1. Encarregar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques la redacció immediata dels plans directors de les valls del Ges i d'en Bas i en coordinació amb el Pla Director de la Garrotxa.
2. Incorporar mesures correctores en el tram de Sant Pere de Torelló a la boca sud del túnel i allargar els fals túnel de Sant Andreu de la Vola.
3. Modificar la secció de tots els trams de l'eix que tenien una estructura segregada d'autovia i reduir-ne l'amplada de 20 a 15 metres amb una secció de 3 carrils 1+1+1 d'acceleració.
4. Modificar el pendent i l'orientació del túnel per tal d'assegurar que en la seva sortida nord s'obre a una cota més baixa que permeti un recorregut lineal a la vall d'en Bas de menor impacte.
5. Mantenir el traçat previst des de la boca nord del túnel a la vall d'en Bas fins a Sant Esteve, amb la modificació dels 500 primers metres i amb millores de les mesures de protecció de l'entorn en tot el recorregut, incrementant el nombre de metres coberts per túnel i falsos túnels i reduint el volum de terres excedentàries i suprimint la variant de Can Trona.
6. Assenyalar que l'eix Vic-Olot conclou a la variant de Sant Esteve d'en Bas i que la seva continuació fins a Olot s'ha de garantir amb les variants de les Preses i d'Olot de la C-63, de tal manera que es garanteixi la no afectació ni dels conreus de la plana de la Vall d'en Bas, ni l'aquífer de tota la zona, i amb preservació del Parc de la zona Volcànica.
7. Reprendre de forma immediata les obres i adaptar-les a les característiques i modificacions acordades i amb excepció del tram de la Garrotxa sotmès a informació pública.
8. Establir que la referència per a la definició i concreció d'aquest acord és el plànol adjunt on figuren les diferents alternatives.
9. Adaptar el Pla de carreteres a les determinacions que resultin dels canvis establerts en els punts anteriors.
10. Sotmetre a informació pública i a estudi d'impacte ambiental el projecte proposat des de la boca nord del túnel fins a Sant Esteve d'en Bas, i aquells que presentin alteracions que ho requereixin.”

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en compliment d'aquesta resolució, va encarregar a la Universitat Politècnica de Catalunya la redacció del Pla Director Urbanístic de les Valls d'en Bas i del Ges i el Bisaura per a un àmbit territorial que abasta els municipis de les Preses, Riudaura i la Vall d'en Bas, a la comarca de la Garrotxa, i Montesquiú, Orís, Sant Quirze de Besora, Santa Maria de Besora, Torelló, Sant Vicenç de Torelló, Sant Pere de Torelló, Sora i Vidrà, a la comarca d'Osona.

2. Antecedents

Aquest acord de govern resol el contenciós que hi ha sobre aquesta via, una connexió contemplada des de fa temps, però que des de finals dels anys vuitanta i, especialment, durant la dècada dels noranta ha estat objecte de fortes controvèrsies.

Segons el recull històric del Pla de Carreteres de Catalunya de 1985, la primera institució que va parlar d'obrir un camí principal d'enllaç entre Figueres i Calaf –passant per Olot, Vic i Manresa– va ser la Junta de Comerç de Catalunya l'any 1816.

Aquesta proposta fou la primera d'un conjunt d'iniciatives, que van començar amb el document redactat per Bernardo Ward el 1761 –referit a sis carreteres radials que havien de connectar tot el territori peninsular amb la capital– i van acabar amb el “Plan General de Carreteras” de 1864 (Llei Moyano), en les quals es posava de manifest la preocupació de les institucions per modernitzar les infraestructures i, en especial, les comunicacions del país.

La connexió Olot-Vic apareixia en algunes d'aquestes iniciatives, ja sigui com un enllaç directe entre les dues ciutats o com una millora de l'eix Figueres-Olot-Ripoll. Tanmateix, en la majoria d'aquestes propostes no hi havia una idea global sobre la xarxa catalana ni el paper de l'eix Vic-Olot.

Al llarg d'aquests anys, hi ha hagut iniciatives –com les formulades per la Junta de Carreteres de Catalunya els anys 1848, 1851 i 1857– que han proposat dues carreteres transversals per a tot el país: l'eix Girona-Tàrraga-Tarragona i l'eix Roses-Figueres-Olot-Ripoll-Berga-Cardona-Solsona-Olià-Artesa de Segre-Balaguer i Lleida, així com una connexió entre Olot i Vic, amb una traça molt semblant a la C-153 actual.

En el “Plan General de Carreteras” de 1864 van desaparèixer aquests eixos, a la vegada que es va apostar per una xarxa viària supeditada a la del ferrocarril, que reforçava el caràcter central de Barcelona. Els plans posteriors (1877 i 1914) van ser documents bàsicament de caràcter administratiu i no van fer cap aportació significativa.

El primer document que va donar una visió global de la xarxa de camins de Catalunya va ser el Pla General d'Obres Públiques de l'any 1935, redactat per l'enginyer de camins V. Muñoz Oms. En aquest document, la connexió Olot-Vic formava part de l'eix XIV, que anava des de Cervera –on connectava amb l'eix XIII de Barcelona a Lleida– a Olot –on connectava, així mateix, amb el que venia de Portbou i passava per Figueres–.

El Pla deia: “La secció del camí general número XIV, compresa entre Vic i Olot, segurament podrà ésser substituïda amb avantatge pel camí assenyalat, també, com a complementari, de Vic a Sant Esteve d'en Bas, per Manlleu i Joanetes, una vegada ha estat aquest construït” (IV. Fruits de l'estudi. Exposició d'alguns camins concrets). La traça d'aquesta via passava per Sant Esteve d'en Bas, Joanetes, Bracons i, des d'allí, cap a Manlleu i Vic. La guerra civil va deixar sense efectes aquell pla i la qüestió es va posposar quaranta anys.

El 1975, les Diputacions de Barcelona i Girona i el Ministerio de Obras Públicas van elaborar un document sobre “El eje transversal de Cataluña, tramo Lérida-Gerona”. Arrel d'aquest treball, l'Ajuntament d'Olot va encarregar a l'arquitecte J.A. Solans un estudi en què es defensaven els avantatges generals de fer passar l'eix Transversal per Olot.

Fins a aquest document, el debat estava centrat en els avantatges i inconvenients de la construcció d'un eix paral·lel a la costa per les comarques centrals, que no només connectés aquests territoris entre si, sinó que fos una comunicació alternativa als eixos que transcorren pel corredor prelitoral i que enllacen Europa amb els territoris peninsulars interiors. L'única qüestió que quedava per resoldre és per on s'havia de connectar amb l'eix de la carretera N-II i l'autopista A-7: per Girona o per Figueres i Olot.

El Pla de Carreteres de Catalunya, aprovat l'any 1985, proposava que l'eix Transversal passés per Manresa, Vic i Anglès i preveia, al mateix temps, una connexió entre Vic i Olot. Tal com deia el Pla, l'eix Transversal "s'ha plantejat pel nord de Vic, a fi d'apropar-lo cap al centre de gravetat dels nuclis de Vic, Manlleu, Torelló, etc., que és on se situa la major part de la població de la comarca d'Osona, i també amb la finalitat d'entroncar tan directament com fos possible amb el tram Vic-Olot. Aquest tram pot considerar-se una bifurcació de l'eix Transversal en direcció cap a la important comarca de la Garrotxa, l'accessibilitat de la qual en direcció cap a Osona és a hores d'ara molt deficient".

El Pla tenia present que des de feia uns anys –especialment des de la dècada dels vuitanta– havia augmentat la preocupació per l'impacte mediambiental de les noves infraestructures. Per això, incloïa un llistat d'espais naturals d'especial protecció i un article sobre la conveniència d'evitar aquests espais:

Art. 36.1 "Cal evitar que les noves carreteres passin a través d'aquells espais naturals que siguin objecte d'especial protecció, llevat que resulti estrictament indispensable. En aquest cas, el seu traçat es projectarà de forma que minimitzi els efectes sobre la natura."

A partir dels anys noranta, la polèmica sobre l'ex Vic-Olot va passar de girar entorn a la qüestió de l'accessibilitat per centrar-se en el seu impacte mediambiental, produint-se una forta mobilització social especialment en el tram que transcorre per la Vall d'en Bas i la Garrotxa en particular.

Tanmateix, l'adaptació del Pla de Carreteres de 1996 a la Llei 7/1993 manté la proposta del Pla anterior i defensava l'itinerari Vic-Olot-Figueres com un peça per assolir els objectius que s'havien formulat.

"Una segona funció que el Pla assignava a l'eix Transversal, amb independència de la seva funció potenciadora de la zona central de Catalunya, és la de canal de pas alternatiu als eixos situats a la zona costanera i a la Depressió Prelitoral, especialment per als fluxos que procedents del punt fronterer de la Jonquera tinguessin com a destinació les terres de Lleida i el centre i nord de la península.

Atès que els projectes aprovats i construïts de l'eix han potenciat el primer objectiu Lleida-Girona-Costa Brava, la segona funció de comunicació Vic-la Jonquera es realitza millorant l'itinerari Vic-Olot-Figueres.

Aquesta funció s'aconsegueix mitjançant un desplaçament cap l'eix Pirinenc i des d'aquest a l'eix Vic-Olot, que pel seu recorregut i situació territorial poden resultar competitiu amb els eixos esmentats de les zones en via preferent, que és la proposta inclosa en aquesta modificació". (Memòria, PCC, 1996)

Els anys 1994, 1997 i 1998 es va posar a informació pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de diversos trams de l'eix, produint-se una forta contestació per part de diverses plataformes mediambientals a la Garrotxa, així com una demanda de millores tècniques pel costat d'Osona. Finalment, es va aprovar el projecte definitiu i al començament de

l'any 2003 es van iniciar les obres.

Després de les eleccions de 2003, el nou govern de la Generalitat va obrir un període de reflexió durant el qual es van aturar les obres del túnel, fins que el mes de març es va prendre l'acord d'introduir una sèrie de modificacions al projecte i redactar un Pla Director Urbanístic (PDU) per controlar els efectes territorials que pugui produir aquesta obra.

3. L'àmbit d'ordenació del PDU

L'acord de govern de la Generalitat estableix que l'àmbit d'ordenació del PDU havia d'estar format per les valls d'en Bas i del riu Ges, però en el conveni de col·laboració que se signa amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per a la redacció del PDU, es determina que l'àmbit s'estengui a dotze municipis: nou de la comarca d'Osona –que des de fa temps estaven treballant en la redacció d'un Pla Estratègic de conjunt per als territoris de la vall del Ges i del Bisaura– i tres de la comarca de la Garrotxa. En tots dos casos els canvis responien a criteris de coherència física o a l'existència d'interessos territorials compartits.

A la comarca d'Osona, ampliar el PDU als nou municipis que estaven treballant de forma coordinada era una solució adequada. A la comarca de la Garrotxa, la incorporació del municipi de Riudaura assegurava que el PDU pogués ordenar tota la plana agrícola de la capçalera del Fluvià i els estreps del Puigsacalm. La delimitació final del PDU recull els territoris directament afectats pel nou itinerari i els tres municipis de la plana d'en Bas, des de la serra de Sant Miquel del Mont, al nord, fins al final del terme municipal de la Vall d'en Bas per la serra de Cabrera, els Cingles del Grau i la serra de Murrià al sud.

En el centre, el PDU incorpora la barrera muntanyosa que separa les comarques d'Osona i la Garrotxa, amb el Puigsacalm. De nord a sud, s'incorporen els contraforts cap a la plana de les serres de Milany-Santa Magdalena-Puigsacalm-Bellmunt i la serra dels Llancers.

A la comarca d'Osona, el límit més septentrional és la serra de Santa Magdalena i la de Bufadors, fins a arribar al riu Ter. Al sud, el límit és el canvi d'aigües de la vall del Ges. Entremig, en direcció est-oest, es planten les serres de Bellmunt i Curull. A ponent, l'àmbit supera el riu Ter i hi incorpora els municipis d'Orís, Montesquiú i Sora. L'enclavament singular de Vidrà s'incorpora a l'àmbit del PDU tant per ser la capçalera del riu Ges com per ser el final de l'eix Sant Quirze de Besora-Santa Maria de Besora-Vidrà.

L'àmbit final del PDU és geogràficament contradictori, perquè se centra en la línia de muntanyes que separa dues comarques i no incorpora la totalitat dels sistemes urbans d'ambdós sectors.

El Pla Territorial General de Catalunya (PTG), en l'estudi dels àmbits funcionals del territori català, assenyala la Garrotxa com una de les onze comarques en les quals hi ha una centralitat clarament rellevant –Olot–, a partir de les dades de mobilitat laboral obligada del padró de 1986 (segons el llinar del 90%). Per contra, Vic apareix com una ciutat que estructura vint-i-quatre municipis –si es baixa el llinar d'autosuficiència fins al 75%–, que ha de compartir una part del seu territori amb les polaritats de Manlleu, Sant Quirze de Besora, Torelló i Prats de Lluçanès.

El PTG resol aquesta situació agrupant els nou municipis osonencs del PDU en dues àrees bàsiques territorials: la primera és la de Torelló, que reuneix al seu voltant els municipis de Sant Pere i Sant Vicenç de Torelló; la segona, la de Sant Quirze de Besora, que agrupa els municipis d'Alpens, Montesquiú, Santa Maria de Besora, Sora i Vidrà. A la comarca de la Garrotxa, les àrees bàsiques territorials col·loquen els municipis de les Preses i Riudaura sota el paraigües d'Olot, juntament amb Mieres i Santa Pau. La Vall d'en Bas apareix com una àrea bàsica d'un sol municipi. Tal com ja s'ha dit, els àmbits funcionals inclosos en el PDU són parcials. Quant a l'àrea de la Garrotxa, l'alternativa podria haver estat la incorporació de tot el sistema urbà d'Olot, que hagués donat una visió territorial més adequada, però alhora hauria obert el debat a qüestions que ha de resoldre el Pla Territorial (PT). Per aquest motiu, l'acord de Govern assenyala que el PDU ha de coordinar-se amb el PT de la Garrotxa, del que s'ha d'entendre com un desenvolupament específic provocat per la construcció del nou eix viari. En

qualsevol cas, atesa la importància del sistema urbà d'Olot i la impossibilitat de prendre cap decisió sense considerar-lo, el PDU l'ha considerat en tot allò que l'afecta.

Quant a la comarca d'Osona, el PDU ha fet el mateix per als sistemes urbans de Vic i Manlleu. Tanmateix, atès el grau d'autonomia que reconeix el PTG a les àrees de Torelló i Sant Quirze de Besora, ambdós s'estudien com a polaritats d'un sistema discontinu amb un alt grau d'independència.

4. Els Plans Directors Urbanístics (PDU)

L'article 56 de la Llei d'urbanisme de Catalunya (2/2002) assenyalava que els PDU poden abordar cinc tipus de temes:

- a) Les directrius per coordinar l'ordenació urbanística d'un territori d'abast supramunicipal.
- b) Les determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de les persones i mercaderies i el transport públic.
- c) Les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a l'estructuració orgànica d'aquest sòl.
- d) La concreció de les grans infraestructures.
- e) La programació de les polítiques supramunicipals de sòl i habitatge.

En aquest PDU, aquestes determinacions es resolen en funció del que suposa la construcció de l'eix Olot-Vic. Per això, la primera determinació del PDU és la concreció d'aquesta obra en aquells aspectes que encara estan per definir, així com la determinació de les infraestructures complementàries que són necessàries per al seu funcionament, algunes de les quals estan també en projecte o llestes per ser executades.

En relació a aquestes noves infraestructures, cal fer referència a les mesures i previsions que es prenen per afavorir un desenvolupament urbanístic sostenible en relació a la mobilitat de les persones i mercaderies i al transport públic. És evident que en aquest cas, el PDU s'ha mogut en dos plans diferents: per un cantó, establint l'eix de Bracons com una connexió que millora la xarxa de tot Catalunya, així com les mesures previstes per fer un ús raonable d'aquest canal de comunicacions i, per l'altre, veient l'eix com una connexió intercomarcal, amb uns determinats efectes sobre el territori immediat, des del punt de vista local.

En les qüestions d'ordenació del territori, les mesures més importants d'aquest PDU tenen relació amb la protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a la seva estructuració. L'obertura del túnel de Bracons modifica substancialment la posició i accessibilitat dels territoris d'aquest entorn, posant a l'abast de molta gent el que fins ara era considerat un espai extremadament allunyat. La mala accessibilitat del lloc ha estat una de les raons de la seva bona conservació. El canvi d'aquestes condicions fa necessari l'establiment d'una sèrie de mesures que serveixin per protegir el medi. Per aconseguir-ho, cal donar sortida a aquelles demandes que suposin una millora per a la població. A aquests efectes, és necessari coordinar l'ordenació urbanística i canalitzar les expectatives que es generin entorn als nuclis existents. Les noves condicions que generarà la millora de l'accessibilitat han de ser aprofitades per qualificar aquests nuclis i articular els sistemes urbans actuals.

La Llei confereix als plans directores urbanístics competències específiques per programar polítiques supramunicipals de sòl i habitatge, així com la possibilitat d'establir determinacions per ésser executades directament o mitjançant plans especials urbanístics, que "facin possible l'exercici de competències pròpies dels ens supramunicipals". No hi ha dubte que el legislador pensava en els PDU com a instruments per a la cooperació entre les diferents administracions que actuen en el territori. Per aquest motiu, la llei estableix que el PDU ha de definir els criteris per al seguiment i avaluació del compliment de les seves finalitats. En definitiva, el PDU ha de convertir-se en un programa d'actuacions supramunicipals i en un instrument de gestió que faciliti el govern del territori des d'unes bases comunes, compartides i solidàries entre diverses administracions.

Aquesta actitud és la que justifica els mecanismes de formació que preveu la Llei i la seva tramitació específica. Lò-

gicament, la formulació d'aquest planejament correspon a la Conselleria de Política i Obres Públiques, perquè és un planejament d'escala supramunicipal i, en el cas que ens ocupa, d'un territori que afecta dues comissions territorials. També és comprensible, tal com diu la pròpia Llei (art. 74), que aquesta formulació s'ha de fer "amb la participació dels ajuntaments afectats". Per això, s'introdueix la consulta específica respecte als objectius i propòsits generals dirigida als ajuntaments, que es va realitzar el novembre de 2004.

1. Objectius i propòsits del PDU en relació a les grans infraestructures i la mobilitat

Un cop elaborats els treballs bàsics de reconeixement del territori i fets els contactes amb els ajuntaments inclosos en el pla, per tal de conèixer quines eren les seves preocupacions, va ser possible formular quins havien de ser els objectius i propòsits que havien d'orientar la redacció d'aquest document en relació a les grans infraestructures i la mobilitat. D'acord amb el document elaborat al novembre de 2004, aquests objectius eren:

“El primer objectiu del PDU és recollir les millores introduïdes per l'acord de Govern de 15 de març de 2004 en les obres de l'eix Vic-Olot. Aquestes millores afecten a certes mesures de correcció en el tram de Sant Pere de Torelló a la boca sud del túnel de Bracons i allargar el fals túnel de Sant Andreu de la Vola; modificar la secció de tots els trams de l'eix que tenien una estructura segregada d'autovia i reduir-ne l'amplada de 20 a 15 metres amb una secció de 3 carrils 1+1+1 d'acceleració; modificar el pendent i l'orientació del túnel per tal d'assegurar que en la seva sortida nord s'obre a una cota més baixa que permeti un recorregut lineal a la vall d'en Bas de menor impacte; mantenir el traçat previst des de la boca nord del túnel a la vall d'en Bas fins a Sant Esteve, amb la modificació dels 500 primers metres i amb millores de les mesures de protecció de l'entorn en tot el recorregut, incrementant el nombre de metres coberts per túnel i falsos túnels i reduint el volum de terres excedents i suprimint la variant de Can Trona; i, finalment, modificar la traça i allargar el túnel natural per Joanetes per reduir l'impacte en aquest sector.

“El segon objectiu és concretar la variant de les Preses de la C-63, de tal manera que connecti la sortida nord de Bracons i la variant de Sant Esteve d'en Bas –actualment en construcció– amb la d'Olot, prevista en el planejament d'ordenació urbanística municipal. La traça d'aquesta via ha de proposar-se, tal com diu l'acord de Govern, seguint els següents criteris:

- Minimitzar les afectacions als conreus de la plana de la vall d'en Bas.
- No malmetre l'aquífer de la zona.
- Preservar el Parc de la zona volcànica.

“Això vol dir, sobretot, assegurar-se que el pas de la variant no desdibuixi el paper del riu com a element vertebrador de la plana, impedeixi la inundació temporal de les terres més baixes i la laminació de l'aigua o afecti de forma irreparable el Parc Natural de la Zona Volcànica.

“Aquesta actuació també ha de servir per articular els assentaments urbans que des de Sant Esteve d'en Bas fins a Olot es van desplegant al llarg de la carretera C-63, de manera que aquesta via pugui esdevenir una travessia de caràcter urbà; és a dir, que actui de connector entre els diferents assentaments que es troben en el seu recorregut. Per aquesta raó, s'ha d'evitar que es produeixi cap interferència amb el traçat de la connexió Bracons-Olot que dificulti aquesta transformació en el futur.

“El següent objectiu ha d'ésser la concreció de les connexions de l'eix Vic-Olot amb el de Vic-Ripoll (Veure Fig.17), així com amb la resta de la xarxa de carreteres de la comarca d'Osona. D'aquestes connexions, està resolta la que es dirigeix cap a Vic i connecta amb la C-37 en direcció preferent cap al sud. La connexió de l'eix Vic-Olot en direcció cap a Ripoll i la possible via orbital, que passa per la cara oest de la comarca i connecta entre si els pobles de Taradell, Santa Eugènia

de Berga, Sant Julià de Vilatorrada, Roda de Ter, Manlleu i Torelló, planteja una qüestió d'oportunitat que haurà de resoldre el Pla territorial de la comarca, però que en aquest PDU s'haurà de tenir present. El planejament urbanístic de municipis com Sant Vicenç de Torelló havia fet algunes reserves de sòl per al pas d'aquesta via. La urbanització actual, així com les dificultats topogràfiques que planteja la seva continuïtat cap a la serra de Bellmunt, no aconsellen el seu manteniment en els termes que ha estat plantejada fins ara. Per aquesta raó, si s'estima que aquesta via és necessària, caldrà que el PDU es plantegi altres alternatives.

“La construcció de l'eix de Vic-Olot i el desdoblament de l'eix Vic-Ripoll són dues propostes per afrontar les necessitats de comunicació d'aquesta àrea en els propers anys. Ambdós eixos també milloren les expectatives d'accessibilitat cap a la regió urbana de Barcelona. Pel que fa a l'eix de Bracons, es tracta d'una oferta que obre les opcions de millora del trànsit de pas entre la frontera francesa i l'interior peninsular. Per aquest motiu, cal que el PDU faci les reserves necessàries per oferir un sistema de transport alternatiu que impedeixi el col·lapse dels dos eixos i la seva obsolescència (Veure Fig.17). Aquest sistema alternatiu ha de basar-se preferentment en el transport ferroviari, en vistes al desenvolupament d'una mobilitat sostenible.

“Pel que fa a la xarxa actual de Barcelona a Puigcerdà i al servei de Rodalies de Barcelona, no es pot parlar d'oferta alternativa en termes de mobilitat de persones i mercaderies ni de transport públic per al trànsit de pas si no es produeix una millora de tot el traçat. Les obres endegades darrerament sobre la via no han suposat cap millora en les condicions del traçat, només la seva actualització. Les condicions geomètriques d'alguns trams del traçat –per exemple, el de Torelló-Sant Quirze de Besora– i la manca de reserves per al seu desdoblament aconsellen la previsió d'un nou traçat, que permeti convertir-se en el futur en una alternativa per als trànsits que utilitzen l'eix Barcelona-Puigcerdà. Aquesta reserva ha de servir per articular els sistemes urbans en l'entorn del riu Ter, dotant-los d'un transport públic potent com és el ferrocarril.

“A una altra escala, i en relació a un tema que actualment està en estudi, l'altra línia fèrria que s'ha de considerar és l'eix ferroviari transversal. És evident que l'eix París-Barcelona per Toulouse és un corredor que depèn tant de les millores de la xarxa francesa de carreteres i ferrocarril com de les estratègies de comunicació que es dissenyin des de casa nostra, però el que sí és una realitat és la urgent necessitat de millorar els canals de transport des de la Jonquera cap l'interior peninsular. De cara al futur, l'única alternativa als eixos que comuniquen aquests punts –l'eix de Bracons, el Transversal, la carretera Nacional-II i l'autopista– és el ferrocarril transversal. A l'espera que els estudis aconsellin una traça més o menys paral·lela a la connexió Vic-Olot o seguint l'eix Transversal, aquest PDU haurà de fer les reserves necessàries per evitar que l'eix Vic-Olot acabi saturat i s'afecti al medi per no haver previst una alternativa a mig termini. En aquest cas, tot i que aquesta línia pugui servir per a trànsits interns i per aconseguir una millora de la relació amb la xarxa de Rodalies de Barcelona a Vic, Figueres o Girona, el que importa és poder oferir una alternativa als trànsits de pas que permetin alleugerir la càrrega del conjunt de la xarxa de carreteres de Catalunya a mig termini.”

2. Objectius i propòsits del PDU en relació a les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a l'estructuració orgànica d'aquest sòl

No hi ha cap dubte que l'objectiu central d'aquest pla és la protecció del sòl no urbanitzable i, a tal efecte, fa possible un desenvolupament sostenible del territori millorant la seva accessibilitat al mateix temps que es respecten els seus valors ambientals i paisatgístics; tant pel que fa a l'obra pública com als efectes que es puguin donar, especialment en el sòl no urbanitzable. Aquest repte ha de passar forçosament per un canvi en la consideració de l'espai lliure únicament com a sòl no urbanitzable. El sòl rústic ha de deixar de considerar-se una reserva per a una possible urbanització i passar a ser considerat un espai clau per a l'equilibri general del territori i, més concretament, dels sistemes urbans i de les poblacions. D'acord amb aquest criteri, els objectius i propòsits que el PDU es va plantejar per a aquest tipus de sòl eren:

“El primer objectiu és tractar l'espai rural com un sistema articulat que cal protegir, no només com un conjunt d'illes singulars, sinó també un arxipèlag unit per diversos corredors. La declaració d'espais d'interès naturals del PEIN del Puigsacalm i del Parc Volcànic és insuficient si no es relliguen entre si a través d'una sèrie de braços que evitin la seva reclusió i pèrdua de biodiversitat. Aquesta ha de ser la primera providència pel PDU, perquè solament així es pot donar sentit a les mesures de protecció que es van prendre per als espais PEIN en el seu moment (*Veure Fig.13*).

“El segon objectiu és integrar tot l'espai lliure dins del canemàs que formen els espais PEIN i la xarxa de corredors ecològics, presentant-los com una seqüència sense discontinuïtat, com la condició natural d'un mosaic necessari per a la sostenibilitat del conjunt. El PDU ha de deixar clar que més enllà d'algunes situacions excepcionals, l'ordenació de tot aquest sòl ha d'assegurar un equilibri que excedeixi a la protecció excepcional d'alguns espais, com els assenyalats pel PEIN (*Veure Fig.13*).

“El tercer objectiu és la protecció paisatgística d'aquest àmbit. La bondat dels paisatges actuals ha de facilitar la seva protecció. El paisatge és la forma espacial en la qual es reconeix la comunitat. Per això, és fonamental que el PDU detecti quins són els elements identitaris d'aquests espais –patrons, perfils, plans, colors, etc.–, els desxifri i actuï sobre ells per assegurar la permanència de les seves qualitats invariables més significatives.

“L'ordenació del paisatge s'ha de proposar des de dues perspectives clarament diferents: des de les vies i miradors –que a causa de la seva condició esdevenen els guies més importants de la contemplació del paisatge– i des de la lectura general del territori, que es converteix per al resident en la seva percepció viscuda (*Veure Fig.2 i 12*).

“El quart objectiu és el tractament específic de l'espai agrícola com a espai natural d'excel·lència, però també com un espai econòmic de primer ordre. Des d'aquesta percepció, és fonamental fixar unes condicions que afavoreixin el seu desenvolupament (*Veure Fig.6,7 i 8*), com la millor manera de conservar-lo. Per aconseguir-ho, cal endegar dues polítiques: facilitar i millorar les infraestructures agràries –xarxa de camins i recs (*Veure Fig.9 i 10*) – i evitar la introducció d'activitats urbanes en aquest territori que puguin competir de forma deslleial amb l'economia agrícola.

“El cinquè objectiu és assegurar, més enllà del que pugui desplegar cada planejament urbanístic municipal, una xarxa de camins públics que abasti tot el territori, assegurant la seva continuïtat i coherència. Aquest propòsit ha d'anar obligatòriament acompanyat de mesures que permetin gestionar-la de forma conjunta i, sobretot, controlar-ne l'ús que se'n faci –pas de motos, quatre per quatre, quads, etc.– (*Veure Quadre 2 de la Programació*).

“El sisè objectiu és marcar les línies bàsiques per al tractament de les edificacions en aquest tipus de sòl. A aquests efectes, el PDU haurà d'establir els criteris per a la confecció dels catàlegs de masies i cases rurals susceptibles de reconstrucció o rehabilitació, així com de les construccions pròpies de l'activitat agrícola, ramadera, d'explotació de recursos naturals i rústica, en general. El gran nombre d'edificacions que hi ha escampades per tot l'àmbit, així com el nombre i diversitat d'activitats que s'hi apleguen, fan especialment important fixar una estratègia comuna que asseguri que totes les edificacions i activitats –en idèntiques condicions– rebin un mateix tracte.

“El setè objectiu és el seguiment i control d'algunes activitats que tenen un risc de contaminació molt alt. La gestió dels purins és una qüestió decisiva, sobretot en la comarca d'Osona. Tot hi que al PDU no li pertoca regular aquesta activitat –perquè això correspon a una altra esfera–, la magnitud del problema obligarà el PDU a establir algunes mesures de caràcter preventiu, que en cap cas poden substituir les mesures que actualment hi ha en marxa, però poden augmentar-ne la seva eficàcia.

“Finalment, el darrer propòsit del PDU és transformar el planejament en un instrument actiu, de cara a protegir aquest territori. Fins ara, el planejament urbanístic ha portat a terme un tractament passiu del sòl no urbanitzable, preocupant-se exclusivament d'evitar la seva transformació urbana. El PDU és un instrument eficaç per tal d'accedir a certs tipus d'ajuts i subvencions, i així ajudar a fer una gestió positiva d'aquest territori. En aquest sentit, es proposa:

- Impulsar la redacció dels plans dels espais PEIN per activar la seva gestió.
- Desplegar una sèrie d'accions per promoure la custòdia del territori, articulant mecanismes que propiciïn el seu endegament.
- Establir prioritats i criteris per a la recuperació i conservació de camins.
- Subratllar la importància de la inversió en alguns dels elements del patrimoni arquitectònic i cultural que hi ha.

“Un capítol apart mereix el destí dels recursos que es puguin rescabalar amb la nova Llei del paisatge. El PDU vol establir criteris específics per a la seva gestió, donant prioritat a les qüestions de restauració i enderroc d'elements obsolets a qualsevol altra política. La força del paisatge actual no fa necessària la projectació de nous escenaris per substituir els existents, sinó que cal evitar l'aparició de terrenys vagues i propiciar la restitució d'aquells que es puguin haver produït –granges abandonades, terrenys utilitzats per alguna obra pública, etc.–.”

3. Objectius i propòsits del PDU en relació a les directrius per coordinar l'ordenació urbanística

L'obertura del túnel de Bracons ha de servir per dinamitzar els assentaments actuals i donar sortida a algunes de les expectatives que puguin sorgir, gràcies a la millora de les comunicacions i a les característiques de qualitat de cadascun dels territoris afectats. La construcció de l'eix pot tenir efectes molt diversos en les comarques de la Garrotxa i Osona. El temps de viatge per arribar a la Vall d'en Bas des de la Regió Metropolitana de Barcelona es reduirà a la meitat. També es produirà un abreuament semblant per als desplaçaments des de la província de Girona cap a la comarca d'Osona. No obstant, aquests canvis arrossegaran una demanda diferent a banda i banda del túnel.

A la comarca de la Garrotxa, amb la millora de l'accessibilitat es produirà un increment de la demanda de segona residència procedent de la Regió Metropolitana de Barcelona. A l'altra banda del túnel es mantindrà la situació actual pel que fa a la demanda residencial. Quant a la demanda de sòl industrial, l'àrea de Torelló sembla estar més ben posicionada que la de la Garrotxa per concretar aquelles expectatives: és més propera a l'eix Transversal, es troba situada sobre l'eix que porta a Ripoll, té connexió amb una de les línies del tren de Rodalies de Barcelona i és un territori amb una llarga tradició industrial. Pel que fa a la Garrotxa, les opcions industrials semblen ubicar-se fora de l'àmbit que contempla aquest pla: entre Olot i Besalú, mirant amb més atenció cap a Girona.

Al marge de les precisions que ha d'aportar un estudi més detallat d'aquest fenòmens, queda clar que les tensions urbanes que es produiran a la Garrotxa es trobaran, sobretot, en el sòl no urbanitzable i en les àrees residencials de segona residència; a Osona, les tensions més significatives es produiran en les zones industrials, en els territoris situats a les sortides de les grans infraestructures i, de rebot, en l'oferta de primera residència procedent de poblacions de major grandària cap als municipis ubicats entorn al Ter.

En el document d'objectius i propòsits del PDU es va apostar per donar força als diferents sistemes urbans, per aprofitar-se d'aquesta nova situació i resoldre alguns dels temes que tenien pendents. El propòsit central, tal com ja s'ha dit, era aconduir la demanda cap als sòls urbans i urbanitzables, sense perdre el seu equilibri amb el que representa l'espai rural. En el document d'Avanç es plantejaven els següents objectius:

“El primer objectiu és recollir les determinacions que emanin dels Plans Directors Territorials de les comarques centrals i gironines, en especial les que es proposin en el PT de la Garrotxa, amb el qual aquest PDU s'ha de coordinar.

“En general, però, el punt de partida per a les directrius de coordinació de l'ordenació urbanística ha d'ésser el planejament municipal, el planejament derivat i el Pla Especial de la Zona Volcànica, com a manifestació pròpia de cada municipi i la base per a la coordinació supramunicipal.

“El segon objectiu és donar coherència a l'estructura general i orgànica del territori que resulta de la suma dels plans d'ordenació urbanística municipal, donant un sentit unitari als diferents agregats urbans, quant a la xarxa viària bàsica; les reserves d'espais lliures i zones verdes; els equipaments públics; l'ordre dels teixits residencials; les característiques de les ofertes per a les activitats, i les reserves supramunicipals per a sòl i habitatge. Per territoris, el propòsit del PDU és donar resposta a les qüestions de caràcter urbanístic que se situen entre dos o més municipis.”

1. Propostes del PDU.

Les propostes del PDU, d'acord amb els objectius que s'especifiquen en l'Avanç del Pla, s'expliquen en els apartats següents:

- Qüestions referides a la xarxa de comunicacions viàries i el ferrocarril.
- El traçat de l'eix per la Vall d'en Bas i la connexió amb la via de circumval·lació de la comarca d'Osona.
- Donar instruments per protegir el paisatge.
- Ordenar les expectatives urbanes per evitar tensions territorials.
- Reforçar el paper dels sistemes urbans de la Vall d'en Bas, del Ges i el Bisaura.

Cadascuna d'aquestes proposicions es justifiquen a continuació. Així mateix, s'exposa en forma d'annex la metodologia del treball i de diversos estudis justificatius:

- Catàleg d'identificació i delimitació dels espais de valor natural de la Vall del Ges, Orís i Bisaura i de la Vall d'en Bas.
- Estudi de les condicions paisatgístiques de la Vall del Ges Orís i Bisaura i la Vall d'en Bas.
- Diagnosi i perspectiva de dinàmiques residencials als municipis objecte del Pla Director Urbanístic dels àmbits d'influència del nou itinerari Vic-Olot pel túnel de Bracons".
- Consideracions sobre l'eix transversal ferroviari en relació amb els municipis de Manlleu i Torelló.

2. Qüestions referides a la xarxa de comunicacions viàries i el ferrocarril.

L'acord del Govern de la Generalitat, tal com es recorda en el primer punt d'aquesta memòria, modifica el projecte del túnel de Bracons i alguns aspectes tècnics de la traça de la via per la comarca d'Osona. L'acord encarrega a aquest PDU el disseny de l'eix per la Vall d'en Bas i recorda que l'eix conclou a la variant de Sant Esteve d'en Bas. Perquè l'eix tingui una funció bàsicament intercomarcal i evitar que es converteixi en un canal de trànsit de caràcter general cal augmentar la capacitat de l'eix transversal amb el seu desdoblament i oferir a aquests trànsits el transport per ferrocarril.

La construcció de l'eix ferroviari transversal és l'única solució a llarg termini. Tanmateix, la qüestió ferroviària més important és la millora de la línia de Barcelona a Puigcerdà i el servei de Rodalies de Barcelona. Sovint es parla d'aquesta línia com una alternativa a la de la Jonquera. La construcció d'una línia directa entre Barcelona i París per Toulouse és de molt interès, per tal de descarregar la de la costa d'ambdós països. El problema que ho dificulta és el fort desnivell que cal superar per arribar a la Tour de Carol; mentre que La Jonquera està a 110 m d'alçada sobre el nivell del mar, Puigcerdà es troba a 1.200 m, una alçada que només es podria guanyar amb la construcció d'un túnel gairebé continu des de Ripoll fins a la frontera.

Deixant de banda aquestes dues possibilitats, el PDU es planteja la necessitat de millorar i ampliar la xarxa de Rodalies de Barcelona fins a Ripoll. Per això proposa una sèrie de millores en el traçat actual que permeti desdoblar la via i augmentar la velocitat del servei, mantenint el servei ferroviari en el sistema urbà de Torelló i el de Sant Quirze-Montesquiu.

L'eix del Ter és una altra peça capdal del sistema de comunicacions d'aquest PDU. Aquest eix, obert al llarg de la riba dreta del riu, té un disseny dur i en algun tram és molt poc respectuós amb l'entorn. El PDU no introdueix cap canvi en el traçat d'aquesta via, però l'incorpora al Parc Fluvial del Ter com un dels seus límits, perquè entén que és necessari millorar el seu encaix paisatgístic en relació al riu i a les diverses peces urbanes que es despleguen al llarg d'aquest corredor. En concret, es proposen dues noves connexions. Al nord, es desdobra la sortida a Sant Quirze de Besora en dues vies: l'antiga carretera que va a Montesquiu i una segona via que connecta la part sud del poble per SOME, SA i el carrer de Bellmunt. Al sud, davant el nucli de Torelló es proposa una via que connecta l'eix del Ter amb la sortida de Torelló de l'eix de Bracons. Amb l'obertura del túnel de Bracons i la millora de l'eix del Ter, el sector de la comarca d'Osona millora la seva accessibilitat interna i la seva relació amb Ripoll, Vic i Olot.

En la Vall d'en Bas, les millores bàsiques són de dos tipus. La primera és la que es produirà amb la construcció de l'eix Pirinenc –l'A-26– i el túnel de Capsacosta, que facilitarà l'accés cap a les comarques pirinenques; la segona, provindrà de l'obertura del túnel de Bracons, la construcció de la variant de la C-63 per Sant Esteve d'en Bas i la variant de les Preses i Olot, que connecten entre si totes aquestes vies.

3. El traçat de l'eix per la Vall d'en Bas i la connexió amb la via de circumval·lació de la comarca d'Osona.

L'acord de Govern va delegar aquest PDU per resoldre la variant de les Preses i Olot de la C-63. Les alternatives considerades fins ara han estat molt diverses i contradictòries: unes se situaven en una banda o altra del riu Fluvià, trepitjant i malmetent les seves ribes i forçant en alguns casos la seva canalització; d'altres, buscaven les esquenes del nucli de les Preses, per la cara de Ponent, fent una llarga volta en túnel pels contraforts del Parc Volcànic –per la zona de Marboleny–, i finalment, una darrera alternativa proposava deixar de banda la connexió directa amb la variant d'Olot i anar a buscar la carretera d'Olot a Figueres per Begudà, travessant el Parc Volcànic pel centre i en línia recta (*Veure Fig.15*).

El PDU només pren en consideració les dues alternatives presentades en l'estudi informatiu, anomenades “Variant 1” i “Variant 2”, i n'incorpora una tercera, “Variant 3,” que modifica en part la “Variant 2” exposada al públic. En la taula comparativa que s'incorpora en el programa del PDU (*Quadre 8 del programa*) es donen les dades tècniques de cada alternativa i un cost estimatiu de cada una. La “Variant 1” és la que passa per darrere de les Preses –per la zona de Marboleny–, fent una volta que es justifica perquè busca l'esquena del nucli urbà de les Preses i passa més o menys amagada. La “Variant 2” i la “Variant 3” transcorren per la plana, entre el riu Fluvià i el nucli urbà. Cada variant interpreta el problema d'una manera diferent. La “Variant 1” s'amaga per darrere del nucli de les Preses, passant una part en túnel i l'altra en viaducte, per no trepitjar la plana agrícola. La “Variant 2” resol la qüestió des de les condicions tècniques que imposa el trànsit: per això trepitja la C-152, amb l'objectiu de resoldre la connexió entre les diferents vies, i passa per la plana per connectar amb la variant d'Olot. La “Variant 3” segueix les traces agrícoles del territori, pren una traça més o menys lineal i redueix les connexions amb la C-152 a una sola. Les dues darreres alternatives, especialment la tercera, no afecta la C-152, que es podria convertir en una avinguda urbana des d'Olot fins a Sant Esteve d'en Bas.

L'impacte paisatgístic i agrícola de les tres alternatives és molt diferent. La “Variant 1” és la més llarga, però és la que afecta menys la plana agrícola de la Vall d'en Bas. Pel que fa al pas pel Marboleny, l'impacte desapareix en els trams que passa en túnel, però és important quan passa en talús. En les “Variants 2 i 3”, el pas per la plana és en talús, essent les que efecten més sòl agrícola; aquesta afectació s'hauria d'augmentar si es vol millorar la integració paisatgística per a poder desplegar barreres vegetals que disminueixin l'impacte visual i sonor de la infraestructura. Les tres variants tenen trams en viaducte. La “Variant 1”, des del darrer túnel pel Marboleny –per sobre de la zona industrial– fins a Capsacosta, i les altres dues, des de la connexió amb la C-152 fins a la variant d'Olot, per la zona inundable del pla de les Preses. Aquesta opció apunta cap a Begudà, insinuant que en el futur la fórmula per reduir els trànsits de pas per la variant d'Olot i les Preses passa per una connexió directa pel sud de la ciutat d'Olot.

Finalment, assenyalar que les tres variants juguen un paper molt diferent en relació a les expectatives de creixement de la plana. La “Variant 1” no pressuposa res al respecte, mentre que les “Variants 2 i 3” marquen clarament el límit fins on es pot estendre la urbanització. Aquestes dues variants juguen el mateix paper que algunes vies de circumval·lació, no només com a canals de trànsit, sinó com a barrera i límit de l'expansió urbana. En unes altres paraules, la contenció urbanitzadora en la “Variant 1” s'haurà de confiar a la força del planejament urbanístic; per contra, en les altres dues solucions, la via pot fer de límit i de barrera protectora de l'espai no urbanitzable.

A la comarca d'Osona, la xarxa viària no està condicionada per l'eix de Bracons. L'única qüestió és el disseny d'una via que mai ha estat oficialitzada, però que en etapes anteriors s'havia introduït en diversos planejaments municipals per trams. Es tracta d'una via orbital, que passa per la cara oest de la comarca i connecta entre si els pobles de la seva corona perimètrica –Taradell, Santa Eugènia de Berga, Sant Julià de Vilatorrada, Roda de Ter, Manlleu i Torelló–, que actualment depenen de la

xarxa radial de Vic.

En les previsions fetes per la Direcció General d'Urbanisme, aquesta via connectava amb l'eix del Ter passant per entremig dels nuclis de Torelló i Sant Vicenç de Torelló, a través d'una topografia molt complicada, que actualment és impossible perquè s'ha urbanitzat i edificat aquella reserva que tenia Sant Vicenç de Torelló. El PDU proposa tancar aquesta via pel sud del nucli de Torelló, connectant-la amb l'eix del Ter per la Farga Lacambra, tal com s'explica en el punt anterior (*Veure Fig.17*).

4. Donar instruments per protegir el paisatge.

Actualment, la societat està especialment preocupada per les qüestions del paisatge. Tanmateix, aquesta preocupació no acaba de trobar una fórmula adequada per incorporar-se en el planejament territorial o urbanístic. Els “Catàlegs de Paisatge” són discussions al voltant de les tipologies de paisatge i les “Cartes de Paisatge” són declaracions d'intencions.

Aquest PDU tracta de diferenciar entre el que és el paisatge i el que és un bon paisatge. Quan es parla del paisatge normalment s'entén que es fa referència al paisatge bonic. Per a aquest PDU, el paisatge és la forma com es presenta el territori als ulls d'un observador. Un paisatge és real quan allò que veu l'observador li explica veraçment com és aquell territori. En canvi, un paisatge és fals quan es presenta com allò que no és. Un paisatge real o fictici pot se lleig o bonic, segons els valors culturals de l'observador. La feina d'un paisatgista és facilitar la lectura de l'observador i, en el cas que ens ocupa, atès que socialment aquests paisatges es valoren positivament, assegurar la seva conservació.

Per tal d'aconseguir aquest objectiu, el PDU ha fet una anàlisi extensa d'aquest territori i proposa una ordenació en què hi convergeixin les preocupacions ambientals i paisatgístiques en una única regulació; en què hi sobresurtin els criteris paisatgístics, perquè són els que més preocupen socialment.

4.1. Classificació del paisatge: els sistemes paisatgístics.

El PDU defineix els sistemes que configuren l'estructura orgànica del sòl no urbanitzable a partir de criteris paisatgístics, com ja s'ha dit. Per un costat, qualifica la xarxa hidràulica com el sistema de l'aigua, perquè és el sistema que millor sintetitza quina és l'estructura física del territori; per l'altre, qualifica la xarxa de camins com el sistema de recorreguts paisatgístics, perquè són els que asseguren l'accessibilitat a tot el territori i l'observació del paisatge (*Veure Fig.2*).

El PDU estima que en l'àmbit del pla hi ha tres dinàmiques paisatgístiques diferents, d'acord amb els resultats de l'anàlisi de cada part del territori:

- El corredor del Ter és un territori històricament molt transformat per la mà de l'home, que des d'un punt de vista paisatgístic està en decadència.
- La plana de la Vall d'en Bas és un territori productiu madur que es presenta com un espai de gran bellesa. El risc paisatgístic d'aquest espai és el propi de l'espai agrícola, un espai econòmicament molt dependent de les conjuntures internacionals i de les polítiques de subvenció de la Unió Europea.
- Finalment, hi ha el territori comú de bosc i muntanya econòmicament feble, que es valora com a bell.

Els ecòlegs diuen que el paisatge és bonic quan el territori es tracta de forma adequada des del punt de vista ecològic. Això és veritat en alguns àmbits: en aquells en els quals la força dels elements naturals s'imposa sobre l'acció de l'home. Per això, el PDU classifica els espais rurals en cinc categories, en funció del seu valor ecològic (*Veure Fig.13*):

- Espais nodals d'interès natural, que fan referència als que han estat inclosos en el Pla Especial d'Interès Natural (PEIN).
- Espais en xarxa d'interès natural, que fan referència als corredors de connexió ecològica entre els àmbits definits pel PEIN.
- Espais ordinaris d'interès natural, que fan referència als espais que no tenen una significació especial.

- Espais ordinaris d'interès natural condicionat, que fan referència a aquells sòls situats en els entorns dels nuclis edificats existents i constitueixen l'àrea de transició entre l'espai urbà i el rústic.
- Espais d'interès especial, que fan referència a aquells sòls que tenen algun valor especial per raons geològiques, geomorfològiques o lligades al cicle de l'aigua.

Tanmateix, l'ordenació del paisatge va més enllà de la protecció del medi. Per a un observador, el paisatge és allò que es pot reconèixer perquè hi ha elements que romanen i són identificables (*Veure Fig. 2 i 3*). Aquestes permanències es fan reconeixibles en tres camps, que són:

- La forma del territori.
- Els usos i cobertures vegetals del sòl.
- Les activitats que es poden desplegar.

La forma del lloc és el primer component d'allò que configura el paisatge (*Veure Fig.5*). Per aquest motiu és fonamental que el PDU reguli normativament les transformacions que afectin el relleu (*Veure Fig. 6 i 7*), els traçats parcel·lars (*Veure Fig.8*), les xarxes de camins (*Veure Fig. 9*) i els recs (*Veure Fig. 10*). Aquestes regulacions han de fixar els marges de maniobra d'aquelles transformacions i quan han de ser estudiades per un planejament derivat.

La cobertura vegetal és l'altre component dels que configuren el paisatge. Les cobertures es defineixen per la combinació de tres tipus de vegetació: els boscos, les pastures i roquissars i els conreus. Els resultats de la seva combinació són:

- Teixits o mosaics, mot que no s'utilitza per tal d'evitar malentesos amb les proposicions tècniques que formula l'ecòleg Richard T.T. Forman.
- Seqüències, quan la cobertura vegetal és més simple i es repeteix.
- Continus, quan la cobertura està formada bàsicament per una de les tres vegetacions bàsiques.

L'ordenació del PDU regula, en cada cas, la relació entre el bosc, les pastures i roquissars i els conreus atenent a les seves condicions naturals i la forma de gestió i explotació del sòl.

Finalment, el PDU regula les activitats econòmiques del sòl no urbanitzable, pel que fa a l'aprofitament forestal, l'activitat agrícola, les explotacions ramaderes, la caça i pesca, les activitats extractives o l'abocament. Així mateix, ordena l'edificació en el sòl rural (*Veure Fig. 11*).

4.2. Els àmbits paisatgístics

El control de tots aquests aspectes es realitza des d'una divisió "zonal" de tot el sòl no urbanitzable. Si per una banda es defineixen dos sistemes generals –"els camins de l'aigua" i "els recorreguts paisatgístics"–, per l'altra es divideix el territori en "àmbits paisatgístics", en els quals pren forma el conjunt de consideracions que s'han explicat. Aquests àmbits es precisen en funció de com es presenten els tres plans que conformen l'estructura perceptiva del paisatge:

- El primer pla, en el qual es poden distingir les formes i els colors de les coses, constitueix l'espai d'intimitat de les persones.
- El segon pla, en el qual es perd el detall de les coses –el dibuix–, en el qual es mantenen els perfils i les masses de

colors i es reconeix la presència dels homes com a objecte indesxifrable.

- El tercer pla –o pla llunyà–, en el qual es pot distingir el perfil de les coses i el contrast dels colors.

Els quatre tipus de paisatge es caracteritzen en funció d'aquests plans (*Veure Fig.14*):

- El paisatge llunyà-proper és aquell que es defineix pel pla dominant, perquè és el tercer pla de les panoràmiques generals del territori o perquè no té perspectiva quan s'hi és dins. Aquests tipus de paisatges tenen diferents graus de protecció en funció de les seves categories ambientals.

- El paisatge obert-tancat és aquell que es defineix pels seus límits, per com es manifesten en algun dels tres plans que conformen el paisatge. El paisatge obert-tancat és un paisatge dins d'un altre que l'abraça. Quan s'obre i desapareixen els límits és perquè el segon o tercer pla queda fora del propi paisatge. Quan es tanca és perquè algun d'aquests plans separa aquest paisatge del que hi ha al darrere.

- El paisatge concertat-incert és aquell que es presenta de forma fragmentada, a vegades de forma diversa i imprevisible i d'altres regulada. El paisatge concertat-incert és un paisatge que s'observa en moviment, com una seqüència de primers i segons plans en què es reconeix una certa identitat, però no sempre es descobreix el seu ritme.

- El paisatge unitari-encadenat és un paisatge format per un conjunt de paisatges unitaris, relacionats entre si per un fil conductor. El paisatge unitari-encadenat és una seqüència de recintes que es connecten entre si a través de portes.

La protecció del paisatge, d'acord amb el que s'ha exposat fins ara, ve definida per les característiques de la unitat a la qual pertany i per la seva dinàmica. Per això, finalment el PDU proposa la creació de dos parcs –el Parc Fluvial del Ter i el Parc Agrícola de la Vall d'en Bas–, perquè entén que en aquests dos espais s'ha d'anar més enllà de la simple ordenació; en el cas del riu Ter, per reivindicar un espai obsolet (*Veure Fig. 20*), i en la Vall d'en Bas, per modular les pressions econòmiques i mantenir la qualitat de l'espai agrícola (*Veure Fig. 21*).

5. Ordenar les expectatives urbanes per evitar tensions territorials.

En el decurs de les dues últimes dècades, a Catalunya s'han dut a terme una sèrie d'infraestructures viàries que han transformat el territori, augmentant l'accessibilitat de zones situades en el seu entorn i la comunicació entre diverses parts del territori (*Veure Fig. 1*). En les àrees més properes a aquestes infraestructures –en els punts d'entrada i sortida–, els canvis han estat més destacables, perquè a l'augment d'accessibilitat s'hi ha afegit un important augment de la centralitat, de tal manera que aquests espais han esdevingut territoris preferents per a la residència i les activitats econòmiques.

L'eix Transversal, l'eix de l'Ebre, l'eix del Llobregat (autopista entre Sant Cugat i Manresa) o els túnels del Garraf són algunes de les infraestructures viàries que han tingut aquests efectes, ja sigui perquè han incrementat la capacitat d'un sistema ja existent o perquè han establert noves relacions, que fins aleshores eren pràcticament inexistentes. L'eix del Llobregat és un bon exemple de la primera situació i l'eix Transversal, de la segona. El nou eix del túnel de Bracons pertany al segon grup d'actuacions, un grup que està dibuixant una nova cartografia territorial. Dels casos citats anteriorment, hi ha moltes similituds entre el paper territorial de l'eix de Bracons i els eixos Transversal i de Sant Cugat-Manresa. Per un costat, els efectes territorials de l'eix del Llobregat –que acosta el Pirineu oriental a la Regió Metropolitana de Barcelona, passant per una de les capitals de la Catalunya central, Manresa–, presenten similituds amb el procés de reforçament de l'eix Vic-Ripoll, que suposarà la continuació de l'eix Barcelona-Vic.

Com ja s'ha dit, l'eix Transversal és una infraestructura que ha generat i pot generar noves formes d'articulació del territori. En aquest sentit –tot i les clares diferències quant a la longitud del traçat i la funcionalitat de la via–, l'eix Transversal presenta una situació molt similar a la que es produirà amb la construcció del túnel de Bracons. En els dos eixos construïts hi ha dues àrees de cohesió –la de Manresa i la de Vic– que presenten similituds amb el territori objecte de l'actuació a Bracons: una cruïlla de comunicacions, una composició mixta de municipis pel que fa a la grandària de les poblacions o l'existència de municipis amb una certa industrialització, juntament amb d'altres de caràcter certament més “rural”. La comparació entre la producció d'habitatges en les àrees de cohesió de Manresa i Vic, per un cantó, i de l'àrea d'Olot, pel que fa a l'àmbit del PDU que afecta la Garrotxa, permet dibuixar diversos escenaris de futur (*Veure taules 1, 2, 3 i 4*).

A) ESCENARIS. MUNICIPIS D'OSONA: BISAURA, VALL DEL GES I TORELLÓ

TAULA 1.

Escenari tendencial. Creixements previsibles si es mantenen les tendències actuals.

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	1,11	21	124	1.980	2.084	2.394
Vall del Ges	2.069	1,25	26	156	2.225	2.354	2.743
Torelló	7.520	1,52	114	686	8.206	8.777	10.491

TAULA 2.

Escenari comparatiu amb les àrees de cohesió de Manresa i Vic, i Vic i Manresa ciutat. Creixements previsibles si es creix com la mitjana d'aquestes àrees.

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	2,23	41	249	2.105	2.312	2.934
Vall del Ges	2.069	2,23	46	277	2.346	2.578	3.271
Torelló	7.520	3,20	241	1.444	8.964	10.166	13.775

TAULA 3.

Escenari comparatiu amb àrees de cohesió de Vic i Vic ciutat. Creixements previsibles si es creix com la mitjana d'aquestes àrees.

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	1,87	35	208	2.064	2.237	2.757
Vall del Ges	2.069	1,87	39	232	2.301	2.494	3.073
Torelló	7.520	4,19	315	1.893	9.413	10.990	15.721

B) ESCENARIS. MUNICIPIS DE LA GARROTXA

TAULA 4.

Escenaris possibles per als municipis de la Garrotxa

Tipus d'escenari	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Escenari Tendencial	2.457	2,15	53	316	2.773	3.037	3.827
Comparació Àrees de cohesió de Manresa, Vic i Olot	2.457	1,81	44	266	2.723	2.945	3.610
Comparació Àrees de Cohesió d'Olot	2.457	0,95	23	139	2.596	2.712	3.061
Comparació Olot ciutat	2.457	1,91	47	282	2.739	2.974	3.679

Font: Pilar Riera i Francesc Muñoz (coordinadors), Albert Arias i Marc Sogues, del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, a partir de dades d'IDESCAT i les dades facilitades pel Col·legi d'Arquitectes Tècnics i Aparelladors de Barcelona i Girona.

Les previsions de futur són molt diverses. En els sistemes urbans menors –el Bisaura i la Vall del Ges– els creixements possibles no varien massa entre uns i altres escenaris. A Torelló, es passa d'un creixement de l'ordre del 50% a més del 100% per al 2030. Pel que fa als municipis de la Vall d'en Bas, l'escenari tendencial és el que dóna xifres més altes.

L'estudi d'aquest mateix escenari des del punt de vista tipològic dóna una distribució molt significativa entre l'edificació aïllada unifamiliar en filera i la residència en edificis plurifamiliars. Mentre que en l'escenari tendencial el nombre d'habitatges unifamiliars i edificis plurifamiliars tendeix a ser relativament semblant, en els escenaris que prenen com a referència àrees més urbanes –els que donen majors creixements– el nombre d'habitatges en edificis plurifamiliars supera àmpliament el dels habitatges unifamiliars.

Aquest patró territorial és comú a diverses parts del territori català, que han evolucionat en el mateix sentit després de la construcció de grans eixos viaris, com l'eix Igualada-Vilafranca, l'eix del Llobregat, els túnels del Garraf, l'eix Mataró-Granollers o les dues infraestructures utilitzades en termes comparatius en aquest estudi, l'eix Sant Cugat-Manresa i l'eix Manresa-Vic o eix Transversal.

Si traslладem aquestes consideracions a les previsions en sòl residencial i edificació en sòl urbà del conjunt de plans municipals vigents i en revisió, es podria dir que l'oferta prevista pels planejaments municipals cobreix suficientment qualsevol dels tres escenaris que s'han plantejat anteriorment. La qüestió que cal resoldre és en quines condicions es produirà el seu desenvolupament i si aquest es produirà allí on el PDU considera més adequat.

En qualsevol cas, la qüestió fonamental serà mantenir i augmentar les densitats brutes de cada sistema urbà. Si disminueix la densitat mitjana dels creixements en relació a la global, s'esgotarien ràpidament les àrees de creixement previstes en cada sistema urbà, traslladant les tensions urbanes al sòl no urbanitzable. Si es manté o augmenta la densitat mitjana s'evitaran les tensions i millorarà la compactació i el funcionament dels sistemes urbans d'ambdues comarques.

6. Reforçar el paper dels sistemes urbans de la Vall d'en Bas, del Ges i el Bisaura.

La Vall d'en Bas és la capçalera del riu Fluvià; una plana agrícola molt fèrtil i esquitxada de petits pobles i assentaments rurals (*Veure Fig.18*). La vall del Ges i el Bisaura és un territori extens que gira entorn al riu Ter, situat en el quadrant nord-est de la comarca d'Osona, sobre els territoris rugosos del Ges i del Bisaura (*Veure Fig.19*).

La Vall d'en Bas és el final d'una branca que surt del corredor prelitoral. Els sistemes de Torelló i Sant Quirze de Besora són un esglaió més del seguit de pobles que enfilen des de Barcelona cap al nord, cap als Pirineus, per un camí tortuós i ascendent que s'esgota a la Vall de Ribes.

El sector del Ges i el Bisaura és un territori agrícolament pobre, que a mitjan segle XIX s'industrialitza seguint el curs del riu Ter i el ferrocarril, que anava a les mines de carbó de les comarques de més al nord. La crisi tèxtil de finals del segle XX va produir una forta davallada econòmica, que no s'ha superat fins a l'arribada de noves activitats econòmiques i una demanda residencial relacionades amb els processos de descentralització industrial i d'habitatge que viuen la Regió Metropolitana i les ciutats mitjanes com Vic.

Tenint present que el creixement i transformació d'aquests territoris té el seu focus a Barcelona i la seva Regió Metropolitana, es pot concloure que l'obertura del túnel de Bracons no tindrà grans efectes en el sector d'Osona. Des del punt de vista residencial, serà més important el desdoblament de la línia fèrria i la millora del servei de Rodalies a Barcelona. Segurament, el túnel de Bracons pot tenir efectes més significatius sobre l'activitat industrial, per a aquelles indústries que valorin l'accessibilitat que donen les noves infraestructures cap a la frontera francesa i l'interior peninsular (*Veure Fig. 1 i 16*).

Quant a la demanda de sòl industrial, l'àrea de Torelló està millor posicionada que el sector de la Garrotxa. Les opcions industrials d'aquesta comarca semblen ubicar-se fora de l'àmbit d'aquest PDU, segons el que formula el seu Pla Territorial entre Olot i Besalú, mirant cap a Girona i el corredor prelitoral català.

A la Garrotxa, les tensions seran de caràcter residencial. La millora de l'accessibilitat a la Vall d'en Bas des de Barcelona incrementarà la demanda d'habitatge unifamiliar aïllat en sòl no urbanitzable. Aquesta qüestió és molt important atès que fins ara el creixement dispers en el sòl no urbanitzable ha seguit una forma de creixement tradicional, fins a l'extrem que actualment el sòl no urbanitzable ocupat amb residència és pràcticament el mateix que el sòl urbà i urbanitzable. Per contrarestar aquestes pressions, cal tenir una oferta alternativa en els nuclis que giren entorn de la C-152, tal com proposa el PDU. Per altra banda, l'oferta industrial es pot estimar suficient sempre i quan la comarca asseguri sòls alternatius que permetin el desenvolupament econòmic d'Olot sense haver de pressionar sobre els sòls de la Vall d'en Bas.

En resum, les tensions urbanes que es produiran a la Garrotxa es localitzaran bàsicament en el sòl no urbanitzable i en les àrees residencials de segona residència; a Osona, en les zones industrials, en els territoris situats a les sortides de les vies i, de retruc, en l'oferta de residència permanent (*Veure Fig. 17*). En aquest marc, el més important és crear les condicions adequades perquè les expectatives de creixement se situïn en els llocs adequats sense pressionar sobre el sòl no urbanitzable.

En els dos sistemes urbans del sector d'Osona, les propostes del PDU són dues: per una banda, articular una xarxa viària supramunicipal –en forma de circumval·lació pel continu urbà format pels nuclis de Torelló, Sant Vicenç de Torelló i Sant

Pere de Torelló, i un anell de circulació interna per als nuclis de Sant Quirze de Besora i Montesquiu– i, per l'altra, assenyalar quins són els territoris estratègics per a una articulació general de cada sistema (*Veure Fig. 17*).

L'ordenació de la Vall d'en Bas no es pot suportar en la traça d'una via de caràcter supramunicipal –tal com es fa en l'altra banda–, excepte en el cas que es connecti la boca del túnel de Bracons amb la circumval·lació d'Olot per una via paral·lela a la carretera actual. En aquest cas, el planejament es trobarà amb una barrera física que limitarà el creixement futur i amb un eix urbà –la C-152– sobre el qual articular-se (*Veure Fig. 17*). Si la solució final escollida és la que passa per darrere del nucli de les Preses, les estratègies de protecció urbanístiques hauran d'ésser més severes i exigiran un control major.

1. Objectius i metodologia del treball

L'ordenació del sòl no urbanitzable s'ha fet des de la seva consideració paisatgística. L'estructura orgànica s'ha confiat a dues xarxes:

- El sistema hidròlogic, perquè descriu de forma sintètica les condicions mediambientals del lloc, dibuixa la forma i valors del territori, descriu l'espai des del negatiu del relleu i recorda les relacions de dependència de cada territori amb el seu entorn (*Veure Fig. 2 i 12*).
- El sistema de camins supramunicipals o de recorreguts paisatgístics, perquè explica la relació de l'home amb el medi, l'accessibilitat i la història de la colonització del lloc, però també perquè és el sistema que permet la lectura especial del lloc i el seu reconeixement social com un espai únic i identificable (*Veure Fig. 2 i 12*).

El reconeixement dels valors i possibilitats del medi i el paisatge s'han ordenat a partir de tres estudis bàsics i dues lectures diferenciades (*Veure Fig. 3*):

- L'estudi de la forma del territori i les seves característiques bàsiques.
- L'estudi dels usos i cobertures vegetals del sòl com a primer descriptor dels valors ecològics.
- L'estudi de les activitats pròpies de cada espai.

L'ordenació de la forma del lloc i les transformacions que es permeten s'han desplegat a partir de la regulació de les modificacions permeses en la geometria del relleu, el traçat parcel·lari i l'obertura, modificació i millora dels camins (*Veure Fig. 5*).

Per tal d'ordenar la geometria del relleu s'han fet dues aproximacions escalars. Per un cantó, el reconeixement de l'estructura general del relleu –el gran relleu–, que marca les grans diferències entre el sector de la Garrotxa i el d'Osona; i per l'altre, l'estudi i reconeixement del microrelleu, que és l'escala que configura l'estructura del paisatge proper.

La conservació de les característiques del gran relleu només està en perill en els projectes per a les grans obres públiques, que tenen mecanismes de control i avaluació pròpies. En aquests casos, el PDU només intervé assenyalant la posició d'aquelles obres que encara estan per executar. L'ordenació del microrelleu és la prioritat fonamental d'aquest PDU. Per establir les regles d'actuació, s'ha fet un estudi dels seus paràmetres característics –pendent, alçada dels terraplens, distància entre terrasses, etc.–, que posteriorment s'han convertit en les regles de joc per a totes les actuacions (*Veure Fig. 6 i 7*).

Quant al traçat parcel·lari, atès que la legislació prohibeix la parcel·lació urbanística, el PDU s'ha centrat en l'estudi i regulació de les actuacions de segregació o agrupació de parcel·les rústiques, d'acord amb el que permet la legislació agrària (*Veure Fig. 8*).

En el cas de la Vall d'en Bas, el traçat parcel·lari és el resultat d'un projecte de concentració parcel·lària redactat en els anys seixanta i no es preveuen grans canvis. Per això, les regles sobre aquesta qüestió són molt genèriques, inclús en les zones agrícoles més actives. En el sector d'Osona, la qüestió principal gira entorn a la possibilitat de fer rompudes

dins del bosc i la necessitat d'aturar el seu avanç en detriment de les pastures i zones de conreu. En aquests casos, les regulacions agrícoles semblen adequades i suficients.

La qüestió del traçat viari s'ha regulat en funció de dos criteris. Per un cantó, el control de l'accessibilitat i freqüentació en el territori –limitar el pas de vehicles en funció del paper de cada camí– i, per un altre, controlar l'impacte topogràfic que pot produir un canvi segons estigui situat a la carena de les muntanyes, a mig pendent, a peu de muntanya o al mig de la vall. En cada cas, es controla el creixement de terres i la forma d'integrar-ho en el paisatge. (*Veure Fig. 9*)

Els usos i cobertures vegetals del sòl s'han estudiat com una matriu amb tres tipus de cobertura bàsica: els boscos, les pastures i roquissar i els conreus (*Veure Fig. 4*). Normativament, es regula exhaustivament l'activitat forestal, per ser la més feble des d'un punt de vista econòmic. El tractament dels conreus es deixa molt més obert per tal de facilitar el seu desenvolupament econòmic, especialment quan es redueixen les subvencions a la producció que actualment dóna la Unió Europea. La cobertura vegetal s'entén com una combinació d'aquestes tres formes. La seva regulació busca en cada cas un equilibri entre elles.

Els usos i activitats en el sòl no urbanitzable s'han llegit com una forma dinàmica, com una part important dels processos de canvi que estan en curs i que caldrà mantenir o modificar (*Veure Fig. 11*). A tals efectes, s'han definit tres tipus bàsics:

- L'activitat agrari-forestal.
- L'activitat ramadera.
- L'edificació.

Les polítiques a aplicar en l'activitat agrària-forestal per a les zones boscoses persegueixen la maduració del bosc; per a les zones de roquissar i pastures i les zones de conreu, conservar i potenciar l'activitat.

Les polítiques aplicades a la ramaderia persegueixen reduir l'impacte de la ramaderia intensiva, excepte aquella de grandària intermèdia lligada al conreu de camps. En qualsevol cas, les regulacions que s'estableixen volen incentivar la ramaderia extensiva i reduir la intensiva.

Finalment, pel que fa a l'edificació, s'han establert tres estratègies. Per als edificis catalogats, que constitueixen l'estructura cultural del territori, es proposen polítiques de protecció i reutilització; per a les cases rurals i masies, polítiques de rehabilitació i reutilització, i per a les edificacions més modernes i instal·lacions obsoletes, polítiques d'enderroc i restitució de l'espai rural i de reutilització de les edificacions en millor estat.

2. Ordenació del sòl no urbanitzable

Les polítiques d'ordenació del sòl no urbanitzable estan íntimament relacionades amb els tipus de cobertura vegetal i els valors ecològics del lloc, i amb la seva consideració paisatgística establerta des de criteris d'interpretació i identificació del territori.

Aquest doble enfoc comporta l'ordenació d'aquests espais des de (*Veure Fig. 2 i 3*):

- La caracterització mediambiental.
- La seva percepció paisatgística.

La primera està en la línia dels treballs mediambientals que es realitzen a Catalunya i la segona és una reelaboració dels estudis paisatgístics que porta fent la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) a través del Centre de Recerca i Projectes de Paisatge (CRPP).

Els estudis mediambientals encarregats per a la redacció d'aquest PDU compilen i completen els treballs realitzats, oferint una imatge completa del conjunt. La classificació mediambiental que es proposa s'ha fet en funció del paper de cada part en l'ecosistema general. La caracterització mediambiental rehabilita i protegeix els valors ecològics de totes i cadascuna de les seves parts i, tal i com es diu des de l'Ecologia, assegura un paisatge en equilibri amb el medi (*Veure Fig. 13*).

Des de la percepció social del paisatge, aquesta lectura no és suficient. El paisatge és la traducció formal del medi, una narració que ha de ser "percebuda" i entesa socialment perquè tingui valor. Alguns autors afirmen que no existeix el paisatge si no hi ha un observador; aquest és un agent necessari sense el qual el paisatge desapareix i es converteix en terra (territori). L'avaluació ecològica del medi dóna valor a la terra, però és el paisatge el que li dóna valor cultural. El paisatge és el descriptor del territori.

Una classificació paisatgística exclusivament basada en els valors ecològics és insuficient, perquè no es preocupa de la seqüència que fa possible el coneixement del lloc. Jorge Wagensberg estableix que el coneixement es produeix quan l'home passa de veure a mirar, de mirar a observar i d'observar a conèixer. En una traslació paisatgística d'aquesta seqüència, podríem dir que el paisatge apareix quan passem de veure a mirar, de mirar a interpretar i d'interpretar a projectar.

La mirada paisatgística del territori es fa present quan l'observador transforma la seva mirada en interpretació i projecte. La feina del paisatgista serà facilitar aquest pas i assegurar la conservació de les invariants espacials d'un lloc perquè aquest sigui reconeixible.

El Pla proposa una mirada paisatgística a dues escales. A escala territorial, el Pla reconeix dos grans paisatges: la Vall d'en Bas i Osona. El primer és un espai tancat, obert pel nord-est cap a Olot i la comarca de la Garrotxa, un paisatge que es dibuixa pel contrast entre la plana agrícola i les parets muntanyoses que l'encerclen. El segon és un paisatge més confús; un espai arrugat, que es reconeix per les muntanyes que apareixen al fons.

La Vall d'en Bas manté les seves característiques d'espai tancat a totes les escales; en el sector d'Osona, el paisatge

s'esmicola en diversos paisatges. Entremig del bosc apareixen rompudes i clarianes que repeteixen un paisatge tancat a una escala petit; en altres sectors –a solell, entre les serralades, en els plans cap al centre de la comarca, etc.–, els conreus dibuixen mosaics vegetals, sistemes de terrasses, ocupacions rurals, fragmentant l'espai, formant un paisatge per acumulació, variat i repetitiu, a vegades concertat, d'altres incert. Finalment, el riu Ter es presenta com un paisatge independent, fet de giragonses, de recintes tancats, en trinxera, sense relació entre cada part, que es pot entendre com un cadena de peces úniques.

Paisatge tancat, paisatge llunyà, paisatge incert o paisatge encadenat incorporen en la definició el seu oposat. Percebem un paisatge tancat perquè el podem veure obert en alguna de les seves parts; percebem un paisatge llunyà perquè no tenim una seqüència que ens porti del paisatge proper al llunyà; percebem un paisatge incert perquè veiem que es repeteixen les seqüències a vegades amb un ordre concertat; percebem un paisatge encadenat perquè el llegim com una seqüència lineal de paisatges únics (*Veure Fig. 14*).

L'ordenació del paisatge a partir d'aquesta conceptualització s'ha fet d'acord amb les definicions clàssiques del paisatgisme: plans de visió, profunditat atmosfèrica, angles de percepció, etc., perquè s'entén que la conservació del paisatge passa pel manteniment i protecció dels elements que configuren la seva percepció.

