

INFORME: REVISIÓ PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE RIPOLL

1) LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ SUPOSA UN DESENVOLUPAMENT NO SOSTENIBLE

La proposta d'ordenació urbanística que és proposa en la Revisió del Pla General de Ripoll, posa com a model de desenvolupament, bàsicament la concepció de creixement, entès com ocupació de nou territori, en contra dels criteris de millora de la qualitat de vida, protecció de valors paisatgístics, preservació dels recursos naturals ... clarament definits en l'article 3 de la Llei d'Urbanisme 2/2002. La dita revisió incompleix sense cap dubte aquest article 3 en el seu apartat 3, ja que no es garanteix el desenvolupament urbanístic sostenible, definit en el seu paràgraf 1 del mateix article, per les raons següents:

- A- Es fan unes previsions de població no justificades i contraries al creixement demogràfic.
- B- Es preveu una ocupació del territori excessiva i no adequada a les característiques geogràfiques.
- C- Es preveu una oferta de sòl que no respon a la demanda.
- D- No s'equilibra el territori ni s'equipen els barris amb serveis equitatius.

1-A

Les previsions d'habitatges i habitants del POUM del Sòl Residencial son:

- 8.984 habitatges en sòl urbà que suposen **21.562** habitants.
- 955 habitatges en sòl urbanitzable que suposen **2.293** habitants.

Els habitants del **sòl urbà** es reparteixen en:

19.791 habitants en sòl urbà consolidat. El sòl urbà consolidat incorpora tot el sòl residencial edificat que segons el Pla no cal reordenar. Inclou també terrenys que no estan edificats però que estan en procés d'execució. Son d'aquesta mena els següents: Cal Deu amb una capacitat per 256 habitatges, (614 habitants), Can Guetes amb una capacitat per 90 habitatges, (216 Habitants), el 27 de maig amb una capacitat per 74 habitatges, (178 habitants), La torre amb una capacitat per 49 habitatges, (118 habitants). (El sòl teòricament consolidat, però que encara no s'ha edificat, té una capacitat per 469 habitatges que suposen com mínim 1.126 habitants). (Veure Taula Resum. **Annex 3**)

1.770 habitants en sòl urbà per reordenar, sòl urbà de nova implantació, Aquest sòl és el que tot i essent urbà, queda subjecta a actuacions urbanístiques per tal de renovar la zona. Son Polígons d'Actuació Urbanística, (PAU), Plans Especials Urbanístics, (PEU), Plans de Millora Urbana, PMU. (Veure Taula Resum. **Annex 1**)

Resumint: Les zones que permeten nova edificació que son les àrees de sòl urbanitzable, sòl urbà de nova implantació, o sòl urbà en fase d'execució, (no s'inclouen els solars sense edificar, o les edificacions subjectes a rehabilitació, o els solars provinents d'enderroc, de la resta de sòl urbà, tot i que també caldria tenir en compte), suposen una capacitat de creixement de **5.189 habitants**. El creixement demogràfic pel qual és tenia de programar la revisió del Pla General

d'Ordenació, segons els Criteris i Objectius aprovats, era de 2.200habitants. La totalitat del POUM tal com està redactat, té capacitat per **23.955 Habitants**.

CONCLUSIÓ: Les previsions de creixement no formen part del desenvolupament sostenible de RIPOLL, en contra de l'establert per La Llei d'Urbanisme en l'Article 3, i també s'incompleixen els Criteris i Objectius i Solucions generals del planejament elaborats pels Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Ripoll, que fixaven en 2200 els nous habitants a preveure pel planejament.

1-B

Les previsions del POUM pel que fa a superfície de terreny qualificat per sòl residencial son:

- **1.015.960 m²** de sòl urbà consolidat, aproximadament 101 Ha. Aquest sòl incorpora àrees que no estan edificades, perquè estan en fase d'urbanització, com son: Cal Deu amb una superfície de 63.712 m², Can Guetes amb una superfície de 22.948 m², el 27 de maig amb una superfície de 7.766 m², La Torre amb una superfície de 57.280 m². (Existeixen per tant urbanitzacions pendents d'ésser edificades dins del sòl urbà consolidat i que estan en vies d'execució que ocupen un total de 151.706 m².)
(Veure Taula Resum. **Annex 3**)
- **120.677 m²** de sòl urbà de nova implantació, aproximadament 12 Ha.
- **653.869 m²** de sòl urbanitzable, aproximadament 65 Ha.
(Veure Taula Resum. **Annex 1**)

Resumint: És preveu una ocupació de terrenys aptes per noves edificacions residencials de 77 Ha. en una població que té 101 Ha. de sol urbà consolidat, tot i que en aquest sòl encara existeix, com ja s'ha dit, part de superfície per edificar, 151.706 m². (15 Ha.), que no comptabilitzem. Això suposa que la població de Ripoll planifica en el nou POUM, per poder ocupar amb habitatges, una superfície superior al 80% de la superfície de terreny qualificat actualment com residencial sense consolidar.

Les previsions del POUM pel que fa a superfície de terreny qualificat per sòl industrial, sense tenir en compte tots els terrenys del voltant de l'Escola del Treball, que son industrials, ni els de La Barricona que no s'ocupen per part de Matrix, ni els pendents d'edificació o d'activitat, en els polígons de Pintors, de Mas d'en Bosc, o d'altres solars industrials no edificats situats en altres indrets, son:

- 958.949 m² de sòl urbà consolidat amb possibilitats d'edificació no esgotades, (aproximadament 96 Ha.)
- 68.090 m² de sòl urbà de nova implantació, (aproximadament 7 Ha.)
- 379.901 m² de sòl urbanitzable, (aproximadament 38 Ha.)

(Veure Taula Resum. **Annex 1**)

Resumint: És preveu una ocupació de terrenys aptes per noves edificacions industrials de 45 Ha. en una població que té 96 Ha. de sol urbà consolidat, tot i que en aquest sòl encara existeix, com ja s'ha dit, part de superfície per edificar, que no comptabilitzem. Això suposa que les preveu per la població de Ripoll, unes possibilitats d'ampliació sobre una superfície de terreny qualificat d'industrial superior al 50%. Els Criteris i Objectius fixaven en 30 Ha el sòl industrial per noves indústries.

CONCLUSIÓ: Aquestes previsions fetes per les necessitats d'un període de 12 anys, suposarien si extrapoléssim aquests criteris de creixement a un període de 50 anys, i suposant que existissin terrenys amb possibilitats geològiques d'ésser edificats, (que no hi son), significarien que Ripoll tindria una extensió quatre vegades més gran que l' actual.

És evident doncs que les previsions de creixement fetes, no son un desenvolupament sostenible per RIPOLL, en contra de l'establert per La Llei d'Urbanisme en l'Article 3, ni responen avui per vull, una utilització racional del territori tal com prescriu l'article 58,1,d de la mateixa Llei.

S'incompleixen els Criteris i Objectius i Solucions generals del planejament,

1-C

Es preveu una oferta de sòl que no es correspon a la demanda, no solament perquè la quantitat de terreny qualificat és superior a la mateixa, sinó també perquè es preveuen ofertes de tipologies de solars de dimensions i característiques inadequades.

Es qualifiquen 227 parcel·les per habitatges unifamiliars aïllat de dimensions superiors a 500 m² dels quals més de 70 son superiors als 1.400 m². Això suposa per un període de 12 anys que cada any es construeixin 20 habitatges unifamiliars dels qual 6 siguin per parcel·les de grans dimensions. Aquesta oferta que també és solapa amb la de les masies que pot arribar a tenir la seva importància i interès, el Pla no la contempla com a tal.

La demanda dels 3 últims anys, que han estat d'eufòria en el mon de la construcció a Ripoll al igual que en la resta de Catalunya, s'han donat 11 llicències per habitatges unifamiliars aïllats, lo que suposa menys de 4 habitatges per any.

Les previsions de sòl que es fan per habitatges unifamiliars aïllats és més de 5 vegades a la que demanda el mercat si no tenim en comte que en aquest moment existeixen parcel·les d'aquesta tipologia, que poden cobrir la demanda de més de 10 anys.

Si tenim en compte que en sòl urbà, tant sols entre Engordans i Cal Deu, existeixen sense edificar més de 40 parcel·les, que a Caselles urbà, el Solell, La Granja i altres llocs, també existeixen parcel·les, i que la urbanització La Torre encara no s'ha iniciat la construcció de cap parcel·la, vol dir que la demanda existent està coberta amb el planejament vigent actualment, pel període de 12 anys que preveu la Revisió.

Resumint: *Tot el sòl urbanitzable qualificat per el POUM, per construccions unifamiliars aïllades permet un creixement de 539 habitatges, (La Caseta 290, Fornells 20, Torner 33, Casanova de l'Adó 20, i Caselles 176), està totalment fora de lloc i no s'entén un plantejament que preveu una ocupació de terreny tant agosarada, més de 47 Ha. sense cap justificació. Pensem que 47 Ha. suposen quasi la meitat del terreny urbà residencial existent. (Veure Taula Resum. **Annex 1**).*

CONCLUSIÓ: És evident doncs que les previsions de creixement fetes, no responen a cap model d'implantació urbana, ni a les determinacions que generen el desenvolupament urbanístic, tal com prescriu l'article 57,2 b de la Llei d'Urbanisme i en tot cas no responen a un desenvolupament sostenible per RIPOLL, en contra de l'establert per en l'Article 3 de la mateixa Llei.

1-D

No s'equilibra el territori ni s'equipen els barris amb serveis equitatius.

Les actuacions en Sòl Urbà previstes pel POUM, per medi de figures urbanístiques, com son els PAU (Polígon d'Actuació Urbanística), PEU (Pla Especial Urbanístic) i PMU (Pla de Millora Urbana), no preveu cap actuació pel Barri de la Carretera de Barcelona que és el més dens de Ripoll i menys equipat d'espais lliures.

Les discriminacions entre PAUs, PEUs, i PMUs, proposats és realment exagerada, sols cal comparar les edificabilitats i la proporció de superfícies de cessions, (diferència entre superfície de parcel·la i superfície de sector, de la Taula Resum. **Annex 1**).

El cas del PAU 02 que no s'entén el que pretén, ni perquè té un àmbit d'actuació tan ridícul, ni a qui beneficia. Es tracta d'una finca de solament 343 m². sense pràcticament cessions i que té la densitat més alta de totes les actuacions, 383 viv/Ha. Densitat escandalosa per una planificació urbanística, supera de llarg les 100 viv/Ha que proposa la LU 2/2002 pel sòl urbanitzable, tot i haver augmentat la regulació que en feia l'antiga Llei del Sòl del 1975 que era de 75 viv/Ha.

Densitat excessives també les tenim en el PAU 01 amb 211 viv/Ha., en el PAU 05 amb 147 viv/Ha, en el PMU 01 amb 123 viv/Ha i en el PMU 02 amb 155 viv/Ha. Aquest últim que correspon als terrenys de la fàbrica FILPUR (Can Serra i Balet), i a que sols té cessions del 30 %, la més baixa del POUM, si no tenim en compte el incompreensible PAU 02 que ja hem comentat. En aquest terrenys per si la situació de privilegi no era suficient, també s'ha aprovat un Conveni que l'eximeix de les cessions d'aprofitament mig i altres regulades per Llei. (Reserves de dispensació totalment nul·les, de ple dret, com diu l'art 11 de la LU 02/2002). També té unes cessions baixes el PAU 04, un 30%.

S'entén la densitat de 210 viv/Ha del PMU 03 que correspon al Casc Antic, donades les característiques d'ocupació, parcel.lació i edificació que es remunten a un procés iniciat en l'edat mitjana. Aquest PMU pretén una cessió de superfície del 48%, molt gran tenint en compte del que es tracta. Per tal de poder deixar buit el 48 % del sector cal l'enderroc de més de la meitat dels edificis de la part baixa dels carrers Trinitat, Pirineus i carrer del Prat, i també el realotjament dels llogaters afectats. Caldrà unes aportacions de diner públic, (com es pot veure en l'Annex 2), molt importants i una capacitat de gestió, comprensió i imaginació per part de l'Ajuntament que ho porti a bon terme, dignes d'admiració.

Per altre part, hi en l'altre banda del repartiment de les possibilitats d'edificació, ens trobem amb el PAU 08 amb una densitat de 16 viv/Ha , el PAU 10 amb 17 viv/Ha, i el PEU 02 amb 11 viv/Ha., que son justificades donat el tipus d'habitatges. El cas del PAU 10, (Ronda de Castelldedrall), és justifica per les compensacions, (també nul·les de Ple Dret, pel mateix motiu avanç esmentat), que és pretenen aplicar, per medi d'un Conveni Urbanístic, eximint de sufragar taxes establertes, obres d'urbanització necessàries i cessions d'aprofitament mig obligatòries. En el cas del PAU 08, la manca d'edificabilitat es pot entendre que es compensa per les possibilitats d'ampliar, legalitzar i connectar els dos edificis de l'Hotel la Trobada.

Resumint: *Es produeixen desequilibris territorials, no s'actua en zones necessàries, es proposen moltes edificabilitats excessives i es redacten uns convenis amb exencions il·legals, que en el cas de FILPUR suposa clarament un tracta de favor que no està justificat.*

CONCLUSIÓ: És evident doncs que les previsions de distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments no s'ajusten a criteris de funcionalitat que garanteixin el benefici equitatiu de la col·lectivitat tal com prescriu l'article 9,5 de la Llei d'Urbanisme 2/2002 .

2) NO ES FAN PREVISIONS DE VARIANTS DE CARRETERES PER MILLORAR EL PAS PEL SÒL URBÀ

Ripoll està situat en una confluència de valls que hi creuen varis eixos de carreteres de la Ret Bàsica, tal com preveu El Pla de Carreteres de Catalunya. El POUM fa un tractament de les carreteres que no té en compte l'existència d'aquest fet. Es tracta l'eix de l'antiga N-152 com si Ripoll fos el final del mateix. La connexió Portbou-Irun (Eix Pirinenc), no es resolent pensant amb la unió de comarques o de les poblacions de les Valls del Ter i les del Freser, sinó que es planteja com un pas semi-urbà que produirà uns efectes medi-ambientals greus. Sorolls sobre els nuclis residencials, efectes paisatgístics irreversibles i d'un impacte fora de mida, (**¡trinxera de La Font del Sant!**, i trinxera d'Estamariu), es crea una barrera entre el sòl urbà i el rústec. (En el tram que va des del Pla de Sant Pere a La Font del Sant és increïble que s'hagi pogut proposar semblant bestiesa). La proposta provocar desvincular i allunyar més, les àrees urbanes de l'entorn natural. Sistematitzant la problemàtica, podem dir:

- A- No es preveu la supressió del pas de les carreteres pels carrers urbans interns de la població.
- B- No es facilita un pas ràpid per accedir a la resta de poblacions de la comarca.
- C- Es produeixen importants efectes medi-ambientals.
- D- No es compleixen els criteris de disseny que s'exigeixen a les carreteres.

2-A

L'eix de l'antiga N-152, Barcelona Puigcerdà, passa per sòl urbà al llarg de 6 quilòmetres, des de Can Villaura a Campdevàrol, sols 600 m situats sota la muntanya del Calvari estan fora, tot i que limitant amb ell. Aquest Eix parteix el sector residencial de Cal Deu per la meitat. Aquest barri està previst per encabir 256 habitatges. Es manté i s'augmenta el coll d'ampolla, en la rotonda de l'Institut d'ensenyament, generant un conflicte de connexió entre el centre urbà i els barris de Caselles, la futura ampliació de Caselles, Engordans Ripoll, Engordans Ex-Parroquia, La Torre i les planificades ampliacions de Fornells A i Fornells B. Davant del dit Institut d'Ensenyament, com a conseqüència de la carretera que estem tractant, hi ha el punt de circulació més conflictiu i perillós de la població. Amb el nou creixement previst en el sud de Ripoll la conflictivitat d'aquest punt augmentarà.

Es programa un altre punt de conflictivitat en la sortida nord del nucli urbà residencial, (Rotonda Font del Sant). Aquest punt a més d'ésser com fins ara, el pas de la circulació de l'Eix N-152 i la sortida de Ripoll en direcció els pobles de la Vall del Freser i la Cerdanya, ara tindrà de connectar a demés, la variant nord i un pont d'accés a un "macro polígon" industrial a Ordina. Si tal com s'ha dit repetidament la variant nord ha d'alliberar el carrer Progrés del pas del tràfec que prové de la Vall del Ter i la Garrotxa i va direcció Barcelona, la conflictivitat està assegurada.

En la xarxa viària proposada es superposen i es creuen les circulacions urbanes amb les interurbanes, essent aquestes últimes, normalment d'un tràfec dens i en moltes ocasions sobredimensionat, (caps de setmana i festes especials que generin mobilitat turística). El fet que es superposin els tràfecs sense solució de continuïtat i que no possibilitin cap tipus de segregació, entre el tràfic urbà i l'interurbà, cosa que passa en tot el barri de Cal Deu i en el tram Ripoll-Campdevàno, pot arribar a generar conflictes greus d'incorporació a la xarxa viària dels barris, Caselles, Engordans, La Torre, el mateix Cal Deu, Gafallops, Can Noguera etc., totes els que estan penjats d'aquesta via.

La previsió del Túnel de Sant Bartomeu no està completada amb uns bons accessos que segreguin el tràfec de pas i l'urbà. S'alimenta per medi d'una via que ha de travessar tot el barri de Cal Deu i la zona de serveis de les àrees comercials. No es reserva terreny perquè en el futur es puguin fer passos a doble nivell i així poder segreguar la circulacions i evitar creuaments, cosa que permetria guanyar temps i seguretat.

Els accessos i creuaments del tram de Cal Deu, des de l'Institut d'Ensenyament fins la Solana, tindran de suportar les entrades i sortides dels vehicles d'uns barris que tenen una capacitat per més de 650 habitatges. La distància al centre i les característiques dels seus habitants, (conseqüència de la tipologia edificatòria majoritària), provocaran que el grau de motorització d'aquests barris sigui molt elevat. El fet que al mateix temps es tingui de donar accessibilitat a uns centres comercials d'abast supramunicipal, augmentaran els creuaments i la perillositat.

Es mereix menció especial la rotonda d'accés o sortida a la Colònia Botey situada entre els centres comercials i L'Institut d'ensenyament, que també ho serà de Caseta Pigrau, Caselles i del barri oest de Cal Deu. Està col·locada després d'una corba i sense visibilitat pels que van en direcció Puigcerdà. La manca de visibilitat en un futur es pot solucionar amb l'enderroc d'un edifici, però això no figura en pla d'actuació del POUM, ni es comptabilitza en el programa econòmic.

2-B

No es preveu una reserva de sòl que possibiliti la connexió de la variant per enllaçar la N-152 amb la Gi-401 de Campdevàno a la Pobla de Lillet que ja figura en l'actual Pla general de Campdevàno i també en el vigent de Ripoll. Actualment s'està ultimant la tramitació del projecte de millora d'aquesta carretera, que és d'un abast molt important i que suposarà un augment substancial del tràfic de la mateixa. És impensable que pugui circular per l'interior de la població de Campdevàno, ja que caldria creuar un pas a nivell, passar per front d'una escola, de l'hospital comarcal, de la residència geriàtrica, i connectar amb la N-152 en una cruïlla a nivell amb un pont perpendicularment en un entroncament que no permet encabir-hi ni tant sols una rotonda.

La solució a les carreteres que passen pel municipi de Ripoll no estan plantejades per ser vies ràpides i còmodes com cal que sigui per la circulació de pas.

La via que ha de donar accés a la Vall del Freser i a la Cerdanya, on es pretén construir el Túnel de Toses, té una solució que perjudica greument el tràfec interurbà. Es programen rotondes a Can Villaura, corba Cal Deu, cruïlla accés casc urbà Ripoll Sud, cruïlla accés casc urbà Ripoll Nord, Gafallops, Colònia Noguera, és a dir 6 rotondes en una carretera que forma part de la Ret Bàsica i de connexió de la C-17 amb l'Eix Pirinenc.

La variant Nord projectada per la muntanya de Sant Roc i que formaria part de l'Eix Pirinenc real, (túnels de Capsacosta) i que connecta les valls del Ter i del Freser (Camprodon - Ribes de Freser), s'acosta innecessàriament al nucli urbà de Ripoll, podent passar per darrera la muntanya de Sant Roc. Això implica allargar el recorregut, crear un complicat enllaç de la Font del Sant amb un impacte paisatgístic i sonor molt importants, crear rotondes i creuaments a nivell que incompleixen les recomanacions tècniques d'una Ret Bàsica carreteres.

La circulació Barcelona Camprodon Coll d'Ares, té dos possibles solucions una mitjançant el pas pel barri de Cal Deu i arribar fins la rotonda de La Font del Sant per enllaçar amb la variant Nord lo qual suposa el pas per 4 rotondes dues d'elles de circulació elevada i complexa. L'altre solució que també cal que travessi el barri de Cal Deu en llaçaria amb el túnel de Sant Bartomeu d'una llargària i cost elevat per medi d'una rotonda just a l'entrada. Aquesta opció si bé es més curta no és complerta ja que no es solucionen les rotondes que cal passar ni evita compartir la circulació interurbana, amb els creuaments de la circulació interna de Ripoll.

Si no es resolen de forma satisfactòria les variants de Ripoll i Sant Joan es pot generar una desvinculació més gran de la Vall de Camprodon del Ripollès al construir-se el túnel de Bracons, ja que el recorregut Camprodon Olot Vic, pot arribar a ser no un recorregut alternatiu, sinó habitual.

2-C

Els efectes medi-ambientals que es produeixen amb la opció de la variant nord son greus. El nivell de sorolls que generarà sobre del barri de Sant Pere en particular i en general sobre tot Ripoll, serà important. La planificació que es planteja en les proximitats de la Font del Sant no tindrà els nivells sonors establerts per la llei de protecció acústica recentment aprovada. Aquesta mateixa variant acabarà tancant el triangle de talls de muntanya irregenerables vegetalment que Ripoll ja ha encetat en els altres dos costats, (muntanya del Calvari i Caganell). El tipus de terreny de marges inestables és de tots conegut. Sembla que després d'aquestes dos actuacions anteriors, la sensibilitat per conservar el patrimoni natural i sobre tot l'entorn més pròxim, tindria de despertar un rigor envers al tractament de les noves variants.

La trinxera que es projecta en l'entroncament de la Font del Sant és inadmissible, altera de forma greu el paisatge, trenca la continuïtat entre zones programades per ser urbanes, crea una barrera de característiques desmesurades i fora d'escala en una població de muntanya de 10.000 habitants. La trinxera que és crea al pas per Estamariu per entroncar per sobre de l'atractiu aqüeducte que es cataloga i que fa de teló de fons en la baga existent davant de Can Casals, acabarà de malmetre l'entorn. Ripoll es mostra cada dia més, com una població poc curosa amb el seu entorn i envejosa de les poblacions limítrofs a les grans connexions urbanes. El planejament que se'ns presenta, no s'ha plantejat en cap moment fent un estudi paisatgístic o tant sols fent una relació dels paisatges, vistes, recorreguts o elements vegetals de l'entorn de la població que mereixin ser conservats o com mínim tractats de forma especial. És veritablement increïble que el millor que tenim i que la gent de la metròpoli tan enveja, nosaltres ho destrossem tant plàcidament, en ares a un creixement, que sols pretén l'ocupació sistemàtica dels terrenys.

Pel que fa a la contaminació acústica, programar una ret viària interurbana pel mig dels carrers on s'edifiquen els habitatges és una solució que contradiu totes les estratègies utilitzables per evitar-la. És clar i cada dia s'està lluitant més per aconseguir-ho, que com més qualitat de vida i més riquesa conquerim, la demanda de millores medi-ambientals seran més exigents. Caldria fer una planificació de futur i pensar més en la qualitat de vida, en lloc d'en creixements irracionals, basats en criteris del segle passat.

L'article 59-1-f de la LU 2/2002, diu que cal presentar la documentació medi-ambiental adequada. Pel que fa als efectes de les nova traça viària de la variant nord, així com els efectes acústics que es produeixen i es produiran amb la nova planificació sobre el medi on desenvolupem la vida els ripollesos, no figura enlloc, contradient per tant l'obligatorietat establerta en el dit article. El mateix article en l'apartat 3-c, també obliga a que es diguin en la memòria del Pla, les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible, cosa que contradient els preceptes legals no hi figura.

En una població que per poder optar a llocs de treball especialitzats que no té la comarca, i que vol optar a una més amplia oferta de llocs de treball, per tal de minimitzar el servilismes que els treballadors tenen en els mercats de treball reduïts, cal millorar la mobilitat i intentar aconseguir que es pugui optar a una oferta de més de 100.000 llocs de treball, en un radi de 30 minuts de durada de desplaçament.

2-D

Las solucions de les carreteres que travessen la població no tenen les mínimes garantia de seguretat en el seu traçat, enllaços i creuaments. Posarem alguns exemples ja esmentats, com son, les multitud de rotondes, especialment les partides. La d'en front de Can Botey i la d'entrada al túnel de Sant Bartomeu en forma corbada agreugen els perills. La previsió feta de conversió d'una autovia amb una carretera urbana a Can Villaura.

Seria necessari un estudi acurat de la seguretat en el traçat de les carreteres per especialista en el tema.

3) INVIABILITAT ECONÒMICA DE LA PLANIFICACIÓ PROPOSADA

Es bàsic que la proposta del planejament no es plantegi com una cosa estàtica i que estigui subjecte al temps tot i tenint en compte que es produiran, molt probablement en el futur, adequacions conseqüència de que les circumstàncies canviant, d'una mala diagnosi o d'un planejament incorrecte. El Pla d'acord amb l'exposat en els Criteris i Objectius, està previst per una durada de 12 anys. El planejament, a més d'estar immers dins la dimensió temps, té d'ésser gestionable i per tant, ha d'ajustar els costos que genera a les possibilitats econòmiques. Per altre part ha de tenir en compte les circumstàncies socials, (persones afectades, situació del mercat, tipus d'afectacions, capacitat d'assumir les transformacions, etc.).

Pel que fa a les possibilitats econòmiques de gestió es produeixen greus distorsions entre els costos, el mercat i la capacitat d'inversió.

- A- Els Plans tant els de reforma PAUs, PEUs i PMUs, com els de nova implantació, PPU, no son econòmicament viables.
- B- No es preveu en l'avaluació econòmica, la capacitat inversora de l'Ajuntament per fer front la les despeses necessàries per desenvolupar el planejament.
- C- Genera uns increments impositius als propietaris de terrenys totalment injustos.

3-A

Els PAUs, PEUs i PMUs i també els PPU, estan previstos que la majoria s'executin per iniciativa dels particulars o en tot cas finançats pels privats, seguint la doctrina que han anat desenvolupant les Lleis urbanístiques del nostre país consistents en fer pagar els costos del desenvolupament urbà a qui es beneficia econòmicament del mateix. És a dir les plusvalues generades al qualificar un terreny, han de servir per costejar el cost d'equipar-lo amb serveis urbanístics i proporcionar els terrenys per ubicar-hi els equipaments necessaris. En els costos s'hi ha d'incloure també la financiació, és a dir el benefici que ha d'obtenir el capital per tal de que inverteixi en l'activitat urbanitzadora.

Molts Plans, alguns a tall d'exemple estan analitzats en l'annex 2, (PAU 01, PAU 05, PMU 03. Pla Parcial d'Ordina). Queda clar, (veure annex 2), que el gasto en enderrocs, expropiacions, implantació de serveis i pavimentació son més alts que el valor dels solars resultants. El valor es quantifica en funció del que el mercat està disposat a pagar actualment. La diferència es important, ja que caldria a més de comptabilitzar aquests costos dits, tenir en compte el valor que ja tenen actualment els terrenys en la situació actual i també els costos de financiació. Els costos financers son alts en aquest tipus d'operacions, ja que son d'un risc elevat i la seva durada és llarga, a conseqüència de la poca dinàmica del mercat immobiliari a Ripoll. (Nombre d'habitatges, comerços, naus o terrenys per serveis , que es compren anualment).

El cas del PMU 03 que és una rehabilitació del casc antic que a l'igual que en moltes altres poblacions, el mercat no pot assumir els costos, cal que l'Administració Pública, hi aporti diners a fons perdut, donat que es tracte d'una necessitat i un benefici per tota la població. De totes maneres aquest cost que tindrà de suportar l'Ajuntament, es tindria d'avaluar per poder estudiar la viabilitat econòmica del POUM en aquest PMU.

Altres plans, els parcials per habitatge unifamiliar aïllat, estan tan sobredimensionats, i amb unes parcel·les de dimensions tan enormes, (el nombre de construccions d'aquest tipus que es demanen és de 3 anuals), que l'excés d'oferta, a més de fer baixar el preu, allargarà les inversions durant tant temps, que els costos de financiació faran inviable l'operació d'urbanitzar. Un fenomen similar, ajuntat amb uns costos excessius es pot produir amb el Pla Parcial d'Ordina. Pensem que en sòl industrial es pot confondre, venda de parcel·les, cosa que admet un volum important d' "inversions refugi", amb activitats industrials arrancades.

Resumint: *El disseny de les unitats d'actuació urbanístiques generen uns costos tan elevats que no poden ser sufragats pels particulars. En la majoria de casos es fan unes intervencions massa atrevides, amb excessives afectacions i enderrocs d'edificis, en altres casos es posa el mercat tanta oferta que ensorra la possibilitat de fer inversions. L'aspecte econòmic de La Lira tindria d'haver set analitzat més acuradament, per tenir pautes d'actuació, en altres zones edificades.*

3-B

L'avaluació econòmica del Pla no dona llum ni esperances en que el Pla sigui viable econòmicament. Com ja s'ha dit, moltes actuacions, no estan contemplades com a gasto, i és clar que les tindrà de suportar les arques de l'Ajuntament. A tall d'exemple podem esmentar-ne algunes: els costos del Pla de Millora Urbana del casc antic, els costos de financiació de les urbanitzacions a causa de les cessions del 10 % d'aprofitament mig, que pel que hem dit en molts casos no seran rentables, costos de recol.locacions de llogaters, expropiacions d'afectacions, (aparcaments ctra. Ribes, Terrenys per pavelló a l'Avallaneda...), Costos de vialitat, carril vici Can Botey - La Solana, vials de servei en la carretera de Barcelona en la zona d'àrees comercials, equipar i arbrar noves zones verdes, expropiació de zones verdes, (resten terrenys a les vores dels rius, que donat, que no s'han deixat com no urbanitzables, sinó que son urbans, els propietaris podran exigir l'expropiació, (Art 108 de la LU).

3-C

El fet de qualificar mes terreny del que la demanda exigeix, o de programar actuacions amb càrregues superiors als beneficis, comportarà la paralització o la no gestió de les actuacions programades, que és el mateix. Per altre costat el canvi de planejament genera unes expectatives teòriques que cadastralment es tindran en compte i per tant generaran un increment de l'Impost sobre Bens Immobles molt importants. (Per tots es sabut que els terrenys no urbanitzables pràcticament no paguen res).

Pel que fa a la qualificació de sol urbanitzable no delimitat que no paga impostos com sòl urbà, dels terrenys de La Caseta, no s'entén massa, quan la necessitat immediata d'aquests terrenys, sempre ha estat el cavall de batalla, per justificar el disseny de la variant nord. Aquest fet tindria de portar a la conclusió, que les expectatives de creixement posades sobre la taula per aquest POUM, ja no justifiquen la necessitat de fer una variant tan conflictiva i amb un d'impacte ambiental tant impresentable.

És en aquest apartat, vull expressar la meva estranyesa amb la qualificació d'urbanitzable no delimitat de les zones de la Caseta i de La Solana, que junt amb altres actuacions com la de La Cotolla, suposen una proposta per 12 anys, no exageradament desmesurada. L'únic que fa la Llei és garantir que ha estat tancada, i que se l'hi donen aprofitaments molt alts, i cessions molt baixes, (veure **annex 1**) i un conveni amb dispensació d'obligacions, o Fornells, que apareix a última hora, quan es fa l'adequació dels criteris i objectius de febrer del 2002, signats per Sau Taller d'Arquitectura S.L., per reduir part del sòl urbanitzable, al reconèixer que aquest era excessiu. Donat que no estan justificades, indueixen a suposar l'existència d'interessos desconeguts.

Caldria justificar aquestes actuacions que no fan més que convertir aquesta revisió amb multitud de contradiccions i injustícies.

4) ALTRES ASPECTES NO JUSTIFICATS

Les ordenances i pretensions de les urbanitzacions de les dos Avallanedes no estan clarament definides i acabaran sent judicis d'intencions poc clars i improvisats, que poden permetre un desenvolupament de qualsevol cosa. Tampoc s'entén que el pavelló no estigui en terrenys de cessió d'aquests sectors i per tant es tingui de pagar amb diners de tots els contribuents. Tampoc s'entén que un pavelló públic costejat per els impostos de tothom s'ubiqui en un lloc tant apartat dels centres residencials i desconnectat de l'actual àrea esportiva, que sols té sentit si l'utilitza l'Escola del Treball, que per molt que sigui molt important pels interessos de Ripoll que funcioni i sigui necessari recolzar-la, és una entitat autònoma amb plantejaments i direcció independent, que pot tenir, lícitament, directius diferents de la dels representants elegits democràticament.

Els terrenys on s'han assentat els centres comercials de la carretera de Barcelona, han passat de sòl no urbanitzable a sòl urbà, sense execució de planejament parcial i sense cap tipus de cessió, (recordem que les cessions de terreny prescrites per Llei, son de l'ordre del 50%), i sense haver de costejar cap cost d'urbanització sobre vials públics, zones verdes o equipaments, (obligació establerta per totes les Lleis Urbanístiques estatals i autonòmiques des de l'any 75). El nou Pla prima aquestes zones canviant el seu règim de sòl, de no urbanitzable de serveis, a urbà. Tot i suprimir-se el carril vici existent en front d'aquests centres comercials, sufragat amb diner públic, per tal de crear un vial de serveis, necessari com a conseqüència de l'existència d'aquesta zona urbana, no es crea cap polígon d'actuació que els hi repercuteixi, com mínim, els costos d'execució d'aquest vial de servei. Tampoc se'ls hi repercuteix els costos d'haver de fer el carril vici alternatiu que és proposa seguint la vora del riu. Aquesta nova situació del recorregut verd si tingués un tractament de conjunt riu – carril vici – espai de separació amb sòl urbà, (mínima barrera, visual i acústica), i és connectés amb una ret de recorreguts no motoritzats, seria una, molt bona solució, més adequada que l'actual, situada al costat de la carretera.

Pel que fa a les propostes de sòl industrial que pretenen ocupar pràcticament la totalitat del sòl que té el nostre municipi, amb menys d'un 8 % de pendent, cal defensar mesures de racionalitat en l'assentament d'activitats en sòls qualificats d'industrials. No es pot admetre que un hotel, una sala de ball, o molts altres serveis que són perfectament compatibles amb la residència, malgastin en escriure el terreny industrial que cal necessàriament que sigui pla. S'estan creant, amb molt diversos indrets i utilitzant multitud de denominacions, altres models d'assentaments de les activitats productives, molt més integrades en el teixit urbà, amb tipologies d'edificis de més d'una planta, conformant espais d'alta qualitat, que són una veritable alternativa als conjunts de caixes contenidors, que són el model de zona industrial que s'està utilitzant a Ripoll. (Parcs tecnològics, Àrees d'activitats econòmiques, Parcs empresarials...).

En multitud d'ocasions s'ha defensat l'interès de fomentar la línia de ferrocarril Barcelona- Ripoll – Tolosa –París com una alternativa amb moltes possibilitats d'ésser un tren amb una gran base de transport de mercaderies. Sense uns terrenys per instal·lar una estació de mercaderies i unes comunicacions transversals per transport de carretera que hi connectin i justifiquin aquesta estació de càrrega i descàrrega, tindrem no més unes vies en les que hi passaran trens, però que no es pararan. Caldria tenir terrenys en reserva que al menys permetessin aquesta possibilitat.

És incorrecte qualificar de sòl urbà els Polígons d'Actuació 7 i 10, ja que no tenen les condicions establertes en la Llei, (L.U. 2/2002), per està inclosos en aquest Règim de Sol. No es poden qualificar d'urbans uns terrenys que fins ara eren rústecs i que no tenen les condicions definides com mínimes en l'Art 25 de la L.U.

Per que aquest informe fos complet, caldria analitzar a nivell de micro-urbanisme, alineacions de parcel·les, delimitacions de polígons d'actuació, qualificacions de parcel·les, etc.

L'ARQUITECTE
Jordi Planadecursach Mir

Ripoll 27 setembre 2002