

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE
SOLSONA
MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA
DOCUMENT PER A APROVACIÓ INICIAL

Barcelona per Solsona, setembre de 2005

TAULA DE CONTINGUTS

NOTA PRÈVIA.....	4
1 JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA REVISIÓ DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT.....	5
2 PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA	6
2.1 L'enquesta telefònica.....	6
2.2 Els tallers de participació.....	8
3 JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE I DE LES DIRECTRIUS PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC. .	12
4 MESURES ADOPTADES PER A FACILITAR L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL MUNICIPI.	13
4.1 Situació actual del transport públic.....	13
4.2 Propostes del POUM en quant a la mobilitat sostenible.....	16
5 EL PLANEJAMENT TERRITORIAL	18
5.1 El Pla Territorial de Catalunya.....	18
5.2 El Pla de Carreteres	21
6 CRITERIS PER A LA REVISIÓ DEL PLA	22
6.1 Criteri bàsic: cal <i>refer</i> la ciutat.....	22
6.2 Criteris generals	22
7 OBJECTIUS PER A LA REVISIÓ.....	26
7.1 Quant a la classificació del sòl	26
7.2 Quant al sistema viari.....	26
7.3 Quant al sistema d'espais lliures:.....	27
7.4 Quant al sistema d'equipaments:.....	27
7.5 Quant a la qualificació del sòl:.....	27
7.6 Objectius complementaris	28
8 JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT.....	29
8.1 Aspectes previs	29
8.2 Estructura general del territori	30
8.3 Xarxa viària.....	30
8.4 Tractament del sòl urbà.....	35
8.5 Tractament del sòl urbanitzable	36
8.6 Tractament del sòl no urbanitzable	37
8.7 Tractament dels sistemes d'espais lliures i equipaments	39
8.8 Infraestructures de serveis.....	40
9 MEMÒRIA SOCIAL	41
9.1 Introducció	41
9.2 Situació de la ciutat de Solsona, abans de l'aprovació del POUM	41
9.3 Política social de l'Ajuntament de Solsona	42
9.4 Definició d'objectius respecte al reequilibri social i sostenible de la ciutat de Solsona	43
9.5 Quadre potencial d'habitatges del POUM.....	45

10	ADEQUACIÓ ENTRE LES PREVISIONS DE POBLACIÓ I LA CAPACITAT DEL SÒL URBANITZABLE DEL PLA	45
11	PROTECCIÓ DEL PATRIMONI.....	47
12	MESURES PEL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE	48
13	SOSTRE EDIFICABLE I PREVISIONS DE POBLACIÓ	49
13.1	Quadres resum de sòl i sostre edificables en zones	49
13.2	Ajust entre sostre i previsions de població.	49
14	JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES PER ESPAIS LLIURES.....	52
15	JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES INDICATIVES PER DOTACIONS.....	53
16	QUADRE RESUM DE ZONES I SISTEMES DEL POUM	54
17.	EQUIP DE TREBALL	55

NOTA PRÈVIA

A la present memòria no s'inclou la memòria informativa que s'ha convertit en el Document 1 i, per tant, aquest Document 2 conté la part descriptiva i justificativa, amb la finalitat d'ajustar els continguts i facilitar-ne la lectura. D'altra banda, formen part acompanyen a la memòria els annexos de:

Annex número 1. Document de criteris i objectius relatius a la Redacció del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Solsona en sessió del dia 29/01/04.

Annex número 2. Conclusions del treball de participació ciutadana, a càrrec de CERES

Annex número 3. Pla Estratègic de Solsona, a càrrec de CEDRICAT

Annex 4. Estudi de la variant de circumval·lació de Solsona, a càrrec dels equips tècnics del Comú.

Annex número 5. Estudi de mobilitat, a càrrec del RACC.

Annex número 7. Pla Especial del Nucli Antic, a càrrec de Francesc Mestre, arquitecte.

Annex número 8. Estudi tècnic laminació avingudes d'aigua del riu Negre quan passa per Solsona.

1 JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA REVISIÓ DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT.

El Ple de l'Ajuntament de Solsona, en la sessió del dia 29 de gener de 2004, aprova convocar un concurs públic per a l'adjudicació del contracte de redacció del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal-POUM, d'acord amb l'establert a la Llei 2/2002.

El nou POUM haurà de substituir les Normes Subsidiàries-NSP vigents des de 1981.

Aquesta és ja una primera dada justificadora de la revisió: els vint-i-quatre anys de vigència de l'instrument urbanístic, que ha sobreviscut totes les modificacions i canvis legals que s'han produït en aquests anys.

Altres raons no menys importants justifiquen la formulació del POUM:

- L'interès de dotar Solsona d'un instrument urbanístic capaç d'orientar el seu desenvolupament urbà, tenint en compte que les NSP, en no disposar de l'antic programa d'actuació, o de l'actual agenda urbanística, no poden donar ni tant sols indicacions respecte a l'ordre lògic de les operacions urbanes.
- L'obsolescència de les actuals NSP, redactades en una situació i sota unes tensions que no són en absolut les actuals.
- La necessitat que el desenvolupament urbanístic es dugui a terme sobre bases de sostenibilitat, entenent el sòl com a recurs limitat, i evitant la dispersió de l'ocupació urbana del sòl sobre el territori.

A més, el nivell de desenvolupament de les NSP vigents (vegeu Memòria Informativa), l'aprovació per part del Parlament de Catalunya i la publicació al DOG de la Llei 2/2002 d'Urbanisme i el seu Reglament Parcial, i la Llei 2/2004, de modificació de la Llei 2/2002, incideixen en la conveniència i l'oportunitat de la Revisió. Molt especialment cal fer esment de l'article 3 de la referida Llei 2/2002, no modificat per la Llei 10/2004, que planteja el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible com a marc legal al qual caldrà referir en endavant el planejament.

2 PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

L'Ajuntament de Solsona encarregà al gabinet CERES (estudis socials, d'opinió i mercat) el desenvolupament del procés de participació ciutadana.

A continuació s'exposa un resum de les conclusions del treball, que es pot consultar molt més extensament a l'ANNEX número 2.

CERES inicià els treballs a partir d'una enquesta telefònica sobre una mostra discriminada de població de 300 habitants, i després continuà amb la creació d'uns tallers de participació, sobre temes específics.

2.1 L'enquesta telefònica.

El títol d'aquest treball porta per títol: *Consulta a la població de Solsona sobre clima de ciutat, actuació municipal i desenvolupament urbanístic.*

Es feren 300 consultes d'una mostra discriminada en funció de les variables següents: zona de residència; sexe; edat; nivell d'estudis; situació laboral; categoria professional que té o tenia; sectors on treballa o ha treballat; localitat on treballa/estudia; i anys que fa que viu al municipi.

Als consultats ocupats, aturats o pensionistes se'ls va demanar que diguessin quina era o havia estat la seva categoria professional, així com el sector en el qual estaven ocupats o, en el cas dels aturats o jubilats, havien estat ocupats quan treballaven.

D'altra banda, als consultats que afirmaven estar actualment ocupats o estar estudiant se'ls va demanar on treballaven o estudiaven.

Cal tenir en compte que l'univers de consultats està format per tots els individus empadronats a Solsona, fet que exclou de la consulta aquells que, tot i viure al municipi, són de fora i no hi estan encara empadronats.

La consulta versava sobre les percepcions dels consultats en relació a diferents temes d'interès referits al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, com és ara:

- Creixement urbanístic futur
- Imatge percebuda enfront imatge desitjada del municipi
- Percepció del nucli urbà
- Creació d'una circumval·lació
- Actuacions a la zona de la Ribera

Respecte al **creixement urbanístic futur**, la resposta és molt dispersa: un 16,3% desitjaria un creixement ordenat i controlat mentre un 12,0% voldria que fos com fins ara. Aquestes dues són les respostes majoritàries. Un 7,7% vol un creixement moderat, i un 2% com més creixi millor. Centrat en el nucli antic un 4,7%, i en extensió, a les afores, un 2%. Sostenible i pensant en el medi ambient, un 1,2%.

La **imatge percebuda enfront de la desitjada** mostra que percepció i desig van en general en la mateixa direcció: els ciutadans veuen Solsona verda, voltada de naturalesa, espaiosa, ordenada, equipada, tranquil·la, activa i comunicada, i voldrien que encara ho fós més. Com a contrapartida:

- La veuen dispersa i la volen compacta.
- La veuen de blocs de pisos i la volen de cases.
- La veuen conservadora i la volen moderna.
- La veuen del trànsit i la volen dels ciutadans.

Les **percepcions relatives al nucli antic** s'obtenen de la consulta feta respecte dels temes següents:

1. Les actuacions que pensen que s'hi haurien de fer.
2. La valoració que es fa sobre convertir-lo en una zona de vianants.

En relació a les actuacions que pensen que s'hi haurien de fer, s'ha deixat que els consultats responguessin a la qüestió de forma totalment espontània.

Posteriorment s'han agrupat tots els comentaris recollits en categories àmplies que il·lustren les idees recollides: remodelar i/o restaurar és la predominant, 54,3% de les respostes ho consideren; conservar i/o recuperar, concordant amb l'anterior, un 12,3%; deixar-lo com està un 9,7%. Hi ha diverses opinions més minoritàries, però totes van en el sentit d'actuar per millorar-ne les condicions (serveis, promoció turística, paviments, infraestructures, etc.).

Quant a convertir-lo en zona de vianants, un 86,0% dels enquestats hi està a favor, o valoren positivament:

- a) Restringir-hi la circulació de vehicles a veïns i càrrega/descàrrega a uns certs horaris i dies.
- b) Prohibir-hi l'aparcament.
- c) Fomentar-hi l'ús com a zona de passeig més que com a zona de trànsit de vehicles.
- d) Fomentar-hi l'ús com a zona comercial, turística i de serveis.

Finalment, la **creació d'una circumval·lació** o variant (la pregunta és potser inconcreta, per tractar-se de dos conceptes força diversos), un 61,4% la jutja necessària (36,3% per reduir el trànsit del municipi, 9,0% perquè la carretera no passi pel mig de Solsona) mentre un 28,3% la troben innecessària.

En quant a les **actuacions a la zona de la Ribera** (des dels Tints fins a la Mare de la Font), el 32,9% creuen que s'ha de convertir en zona de passeig; el 31,0% diuen que s'ha de netejar; el 22,9% arreglar-la i condicionar-la; i el 8,1% fer-hi un parc. Per contra, un 7,6% opina que s'ha de tapar; i un 4,3% asfaltar-se.

2.2 Els tallers de participació.

Els tallers tenen per objecte aprofundir i consensuar les principals qüestions o problemes relacionats amb l'urbanisme que pateix actualment Solsona i, sobretot, el desenvolupament urbanístic futur del municipi.

S'han desenvolupat tres tallers, sobre les temàtiques següents:

- nucli antic
- mobilitat
- sòl i edificació

S'ha seguit la metodologia següent:

1. Presentació.
2. Formació de grups.
3. Reflexió individual o en petits grups sobre qüestions relatives al POUM de Solsona.
4. Debat i consens grupal dels aspectes sorgits individualment o en petits grups.
5. Presentació i debat de les conclusions grupals al i en plenari.
6. Presentació de les conclusions generals.

El **taller del nucli antic** s'ha plantejat tres qüestions:

1. Com és i en quin estat es troba actualment el nucli antic de Solsona des d'un punt de vista social, econòmic i urbanístic?.
2. Com voldrieu que fos en un futur el nucli antic de Solsona, des d'un punt de vista social, econòmic i urbanístic?.
3. Quines actuacions caldria portar a terme per aconseguir el model de nucli antic que es vol i qui n'hauria de ser el responsable?."

S'ha arribat a les conclusions següents:

El nucli antic de Solsona actual i consensuadament es percep a nivell social marcat per: l'emotivitat, la festivitat i l'acolliment, però també, des d'una vessant negativa, pel fenomen multicultural.

A nivell econòmic, es percep consensuadament també marcat pel: seu comerç concentrat i amb una clara personalitat i per ser un centre administratiu, però també per un cert estancament i que se n'apunta una certa decadència comercial.

A nivell urbanístic, es percep de forma consensuada marcat per: la seva arquitectura, la monumentalitat, la bellesa urbanística, però també per una manca important de rehabilitació, per problemes de mobilitat i per manca de serveis, principalment neteja.

De forma consensuada, es desitja que el nucli antic de Solsona sigui:

- a) A nivell social: més viu, més integrat, més dinàmic.
- b) A nivell econòmic: que funcioni més com a atractiu turístic i que tingui un desenvolupament comercial més modern, variat i repartit.
- c) I a nivell urbanístic: més net, amb més llum, amb més serveis, amb una planificació coherent i ben pensada i amb facilitat de mobilitat per als vianants (tot i que caldria arribar a un acord sobre la manera més idònia per a convertir-lo en zona principalment de vianants).

Per assolit el model de nucli antic que es desitja els participants han consensuat que caldria rehabilitar, mantenir, dotar..... però també planificar, invertir, facilitar i potenciar.

Amb un paper predominant de l'Ajuntament com a ens que dissenyi i executi aquestes actuacions, però en alguns casos amb la col·laboració també del sector econòmic i dels ciutadans.

El taller de mobilitat s'ha plantejat les qüestions següents:

- 1. Existeixen problemes de mobilitat interurbana a Solsona? Quins serien aquests problemes i quines actuacions caldria dur a terme per solucionar-los?.
- 2. Existeixen problemes de mobilitat intraurbana a Solsona? Quins serien aquests problemes i quines actuacions caldria fer per solucionar-los?.

S'ha arribat a les conclusions següents:

La mobilitat interurbana de Solsona està definida, segons consens dels participants, per una banda, per l'eix viari que travessa el nucli urbà per on passen tots els vehicles que travessen la comarca i que provoca problemes importants d'excés de trànsit i, per l'altra, per la necessitat de comunicació que suposa la seva situació geogràfica i la importància com a centre comarcal, afectada per l'estat de la xarxa viària i per la manca de transport públic interurbà.

Per tal de solucionar aquests problemes de mobilitat interurbana, consensuadament s'ha establert que caldria crear una o més vies que evitessin el pas del trànsit pel mig del nucli urbà, amb més accessos a Solsona per tal també de repartir el trànsit, millorar la xarxa viària que comunica el municipi amb la resta de comarca, principalment amb el nord, i amb els principals eixos viaris existents a la comarca o en comarques veïnes i augmentar el servei de transport públic interurbà dins la comarca, però també amb centres d'atracció importants com són Manresa, Barcelona i Lleida.

La mobilitat intraurbana de Solsona està marcada, segons l'opinió consensuada dels participants, per una dificultat important de mobilitat per als vianants, provocada per les barreres arquitectòniques i per l'excés de trànsit i centrada en molts casos en la zona del nucli antic; però també hi ha dificultats de mobilitat per dins la ciutat per causa de la manca d'aparcaments en punts estratègics; així com també per problemes de col·lapses en dies concrets i hores concretes, que la poca diversitat d'accessos i el volum de trànsit existent en el nucli urbà provoquen.

Per tal de solucionar aquests problemes de mobilitat intraurbana, consensuadament s'ha establert que caldria treure les barreres arquitectòniques existents i adaptar més carrers i zones per al trànsit de vianants, fent especial insistència en la reconversió del nucli antic

com a zona de vianants. D'altra banda, també caldria facilitar aparcaments ben organitzats i gestionats, en punts estratègics de Solsona (punts molt relacionats d'altra banda amb el teixit comercial i de serveis de la ciutat), a més d'intentar diversificar el número d'accessos al nucli urbà i de crear itineraris alternatius en les zones amb més densitat de trànsit. D'altra banda, també es percep que un augment del control del trànsit descongestionaria el nucli urbà i permetria una mobilitat més segura.

Finalment, el **taller referent al sòl i l'edificació** s'ha plantejat les qüestions següents:

1. En base a les característiques del sòl disponible, cap a on hauria de créixer Solsona, en quin ordre i amb quina prioritat?.
2. Quins usos ha de tenir en compte el creixement urbanístic de Solsona i quina prioritització se'ls hauria de donar? Concretament, caldria fer alguna actuació a la zona de la llera del riu Negre?.
3. Què s'hauria de tenir en compte en les edificacions futures que es facin a Solsona? Quin tipus d'habitatges s'harien de fer i en quin ordre?

S'ha conclòs amb un consens molt elevat que:

El creixement urbanístic futur de Solsona ha de començar tapant els buits urbans existents al mig de la ciutat, quan els buits urbans estiguin consolidats i, en funció de la demanda existent, continuar amb l'ocupació d'altres zones:

- Les illes que queden delimitant l'actual zona urbana: les zones que restarien del sòl urbà delimitat pendent d'executar i la zona entre riberes.
- La zona sud.
- La zona sud-est.

Els usos consensuats que caldria donar al sòl serien prioritàriament els següents:

- Residencial.
- Equipaments de tots tipus (sanitaris, escoles, residència d'avis, zones obertes polivalents, zona firal....) i repartits (descentralitzats).
- Zones verdes.

D'altra banda, a la llera del riu Negre caldria desenvolupar-hi un Parc que tingués tant usos de lleure com socials, que comptés tant amb zones verdes, com de passeig, com d'equipaments i, d'altra banda, caldria fer-ne un manteniment constant i una depuradora (en realitat ja existeix).

Els criteris pel que fa a l'edificació, amb consens per part dels participants, a tenir en compte a Solsona haurien de ser:

- Una estètica homogènia quant a colors i materials.
- Aspectes de sostenibilitat, quant a energies alternatives, instal·lacions comunitàries i l'accessibilitat als serveis.

- Aspectes sobre la qualitat de vida, quant a l'esponjament, l'aïllament (fent blocs de pisos separats, la grandària (tot i haver-hi cert disens sobre aquest tema) i la supressió de barreres arquitectòniques.
- L'homogeneïtat en relació a les tipologies d'edificació.
- La proporcionalitat en relació a les amplàries/alçàries dels carrers.

Les tipologies edificatòries, també amb consens per part dels participants, que s'haurien de fer serien:

- Pisos de protecció oficial, tant de venda com de lloguer.
- Blocs de pisos de diferents tipologies:
 - D'alçada màxima (PB + 3 pisos).
 - Esponjats i aïllats.
 - Habitatges unifamiliars adossats.
 - Habitatges unifamiliars aïllats.

3 JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE I DE LES DIRECTRIUS PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.

L'article 3 de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme defineix el concepte de desenvolupament sostenible com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

Les directrius per al planejament urbanístic estan contingudes a l'article 9 de l'esmentada Llei, ampliadess per la Llei 10/2004. Les administracions han de vetllar, perquè les determinacions i execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics. Aquestes directrius es concreten en:

- La prohibició d'urbanitzar i edificar en zones inundables o de risc.
- La preservació dels valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis.
- La incorporació de prescripcions adequades, perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir, i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.
- La distribució, en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i equipaments, ajustada a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.
- Les determinacions adequades per a fer efectives les mesures que contingui l'avaluació de l'impacte ambiental, si aquesta és preceptiva.
- La preservació dels terrenys amb pendent superior al 20%.

L'informe mediambiental que forma part del present POUM justifica abastament l'observança de l'objectiu i les directrius indicats.

4 MESURES ADOPTADES PER A FACILITAR L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE EN EL MUNICIPI.

D'acord amb l'article 59.3.c) de la Llei 2/2002, la Memòria del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal ha d'integrar les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

4.1 Situació actual del transport públic.

El transport públic a Solsona és insuficient, tant l'interurbà com l'intraurbà. La dispersió de la població de Solsona al llarg i ample del territori; la forta atracció que produeix la capital a nivell comercial i de serveis sobre la resta de municipis de la comarca; l'envelliment de la població; la nova població immigrant on les dones encara no tenen accés al vehicle propi; el concepte de ciutat-comarca són factors que juguen un paper molt important a l'hora de definir les necessitats reals d'un transport públic de qualitat que avui no existeix i que se substitueix pel vehicle privat, amb el cost que això suposa per una banda, o la marginalitat que crea per una altra.

- Transport intraurbà: no existeix.
- Transport interurbà: és absolutament insuficient. Cal establir nivells:
 - Transport interurbà **entre municipis de la comarca**. No existeix. Sembla que el Consell Comarcal subvencionarà una línia d'autobusos que uneixi el municipi d'Olius (zona del Pi de Sant Just) amb la ciutat de Solsona, a hores d'ara se'n desconeix la proposta dels horaris i de les freqüències.
 - Transport interurbà **intercomarcal** -comarques d'influència: Bages-Bergadà-Sagarrà-Anoia-Alt Urgell. Només existeix una línia diària Andorra-Solsona-Manresa-Barcelona, que permet el contacte amb el Bages i l'Alt Urgell. L'enllaç amb la Sagarrà es fa de pas cap a Lleida i només dos dies a la setmana. El Bergadà (a 30 km) queda inaccessible amb transport públic directe, cal anar a Manresa (a 45 km) + 45 fins a Berga), ja que la concessió la té Autocars Ramon Planas, però només hi ha un servei a l'any:

BERGÀ<=>SOLSONA

Fel = Feiner | Dia = Diari | Fes = Festiu | Esc = Escolar | Int = Interval

	Parada	
17.35	Berga	8.17
17.38	la Valldan	8.14
17.41	Poligon (PK. 40.370)	8.11
17.45	Avià	8.07
17.55	l'Espunyola	7.57
18.05	Montmajor	7.47
18.15	Gargallà	7.37
18.25	Cardona	7.27
18.55	Solsona	6.57

- 1 -El primer dilluns del mes de març.

- Transport interurbà **entre capitals**: Lleida, Barcelona, La Seu-Andorra. A continuació se'n detallen els horaris i les freqüències:

BARCELONA-MANRESA-SOLSONA-LA FARGA DE MOLES-ANDORRA i viceversa

ENTRADA/SORTIDA BARNA															
B		C		B		C		C			B	C		B	
1	FEI	DIA	1	1	1	DIA	2	CALENDARI	DIA	1	FEI	1	DIA	1	1
		6,00				15,00		Andorra	10,30				19,00		
		6,30				15,30		La Seu d'Urgell	10,06				18,36		
		7,45				16,45		Solsona	08,45				17,15		
6,10		7,55	14,30			16,55		Solsona	08,35		15,14	17,05		21,14	
6,23			14,43					Cançons			15,01			21,10	
6,25	8,07		14,45			17,07		Clariana Cardener	08,23		14,59	16,53		20,59	
6,35	7,30	8,14	11,40	14,55	14,45	17,14	14,45	Cardona	08,16	11,26	13,46	14,49	16,46	18,46	20,49
	7,37		11,47			14,52		La Coromina		11,19	13,39			18,39	
6,45	7,47		11,57	15,05	15,02	15,02		Palà de Torruella	11,09	13,29	14,39		18,29	20,39	
6,46	7,48		11,58	15,06	15,03	15,03		Valls de Torruella	11,08	13,28	14,38		18,28	20,38	
6,53	7,55	8,33	12,05	15,13	15,10	17,33	15,10	Súria	08,07	11,01	13,21	14,31	16,27	18,21	20,31
7,01	8,03		12,13	15,21	15,18		15,18	S. Mateo (embr.)	10,53	13,13	14,23		18,13	20,23	
7,04	8,06	8,39	12,16	15,24	15,21	17,39	15,21	Callús	07,51	10,50	13,10	14,20	16,21	18,10	20,20
7,06	8,08		12,18	15,26	15,23		15,23	St. Martí Torruella (emb.)		10,48	13,08	14,18		18,08	20,18
7,10	8,12		12,22	15,30	15,27		15,27	St. Joan de Vilatorrada (emb.)		10,44	13,04	14,14		18,04	20,14
7,14	8,16		12,26	15,34	15,31		15,31	Manresa Centre		10,40	13,00	14,10		18,00	20,10
7,24	8,26	8,47	12,36	15,44	15,41	17,47	15,41	Manresa Est.	07,43	10,30	12,50	14,00	16,13	17,50	20,00
		8,58				17,58		Castellgat (emb.)	07,32				16,02		
		9,20				18,20		Terrassa	07,10				15,40		
		9,38				18,38		Sabadell	06,52				15,22		
8,24				16,44				Barna Rda. Universitat				13,00			19,00
8,39		10,00		16,59		19,00		Barna est. Nord	06,30			12,45	15,00		18,45

OBSERVACIONS: SERVEIS SEMI-DIRECTES

FEI - FEINERS DIA: DIARI

1.- DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS 2.- DIUMENGES I FESTIUS

ITINERARI D'ENTRADA I SORTIDA DE BARCELONA

B.- Per les Universitats/Palau Reial

C.- Per l'Autopista A-18

07/03

- Transport escolar: existeix i fa funcions complementàries de suplència del transport públic estàndard, però només en temporada escolar.

HORARIS I PARADES TRANSPORT ESCOLAR CURS 04-05

LA COMA - SOLSONA

Solsona - Estació d'autobusos	7,00 h
La Coma. Cal Nin	7,50 h
Font dels Enamorats, Cal Pampa -Guixers	8,00 h
Sant Llorenç. Plaça de Mur	8,05 h
Sant Llorenç. Gasolinera	8,07 h
Vilasaló	
Solsona - Estació d'autobusos	8,50 h
IES Francesc Ribalta	8,55 h
Setelsis	8,58 h
Arrels II	8,59 h

NAVÈS - SOLSONA

Presa de Sant Ponç	8,00 h
Cal Barnoi	8,02 h
Cruïlla camí rural de Cardona	8,05 h
Navès. Santa Lúcia	8,10 h
Besora. Cruïlla C-149	8,15 h
Molí del Pont	8,25 h
Solsona - Estació d'autobusos	8,40 h
IES Francesc Ribalta	8,45 h
Arrels II	8,50 h
Setelsis	8,55 h

ARDÈVOL - SU - FREIXINET - SOLSONA

Ardèvol	7,45 h
Su	8,00 h
Trullàs	8,05 h
Freixinet	8,10 h
Sant Ponç. Cruïlla	8,15 h
Can Blanch	8,20 h
Can Puig	8,25 h
Sant Just, davant restaurant	8,30 h
Sant Just, parada autobus	8,32 h
Olpisa	8,35 h
Rotonda	8,37 h
Solsona - Cal Xuxa	8,40 h
Arrels I	8,45 h
Setelsis	8,50 h
Arrels II	8,55 h
IES Francesc Ribalta	8,58 h

EL MIRACLE - HOSTAL NOU - SOLSONA

El Miracle	8,15 h
Gurichs	8,18 h
Cal Piquet	8,20 h
Coletes	8,22 h
Hostal Nou	8,25 h
Brichs	8,35 h
Cal Mario	8,37 h
Sant Bernat	8,40 h
Solsona	8,45 h
IES Francesc Ribalta	8,48 h
Arrels II	8,55 h
Setelsis	8,58 h

SOLSONA - LA COMA

Setelsis	17,05 h
Arrels II	17,15 h
IES Francesc Ribalta	17,25 h
Solsona - Estació d'autobusos	17,30 h
Vilasaló	
Sant Llorenç. Gasolinera	18,13 h
Sant Llorenç. Plaça del Mur	18,15 h
Font dels Enamorats. Cal Pampa. Guixers	18,20 h
La Coma. Cal Nin	18,30 h

SOLSONA - NAVÈS

Setelsis	17,05 h
Arrels II	17,15 h
IES Francesc Ribalta	17,25 h
Solsona - Estació d'autobusos	17,30 h
Molí del Pont	17,45 h
Besora. Cruïlla C-149	17,50 h
Navès. Santa Lúcia	17,55 h
Cruïlla camí rural de Cardona	18,00 h
Cal Barnoi	18,05 h
Presa de Sant Ponç	18,10 h

SOLSONA - FREIXINET - SU - ARDÈVOL

Setelsis	17,05 h
Arrels II	17,15 h
Arrels I	17,20 h
IES Francesc Ribalta	17,25 h
Solsona - Cal Xuxa	17,30 h
Rotonda	17,33 h
Olpisa	17,35 h
Sant Just, parada autobus	17,38 h
Sant Just, davant restaurant	17,40 h
Can Puig	17,45 h
Can Blanch	17,50 h
Sant Ponç. Cruïlla	17,55 h
Freixinet	18,00 h
Trullàs	18,05 h
Su	18,10 h
Ardèvol	18,25 h

SOLSONA - HOSTAL NOU - EL MIRACLE

Setelsis	17,05 h
Arrels II	17,15 h
IES Francesc Ribalta	17,20 h
Solsona	17,30 h
Sant Bernat	17,35 h
Cal Mario	17,38 h
Brichs	17,40 h
Hostal Nou	17,50 h
Coletes	17,53 h
Cal Piquet	17,55 h
Gurichs	17,58 h
El Miracle	18,00 h

OGERN - SOLSONA

Ogern
Querol
Castellar de la Ribera
La Trinxera
Collada de Clarà
Solsona
Arrels I
Setelsis
Arrels II
IES Francesc Ribalta

8,25 h
8,30 h
8,35 h
8,40 h
8,45 h
8,50 h
8,52 h
8,54 h
8,55 h
8,58 h

SOLSONA - OGERN

Setelsis
Arrels II
IES Francesc Ribalta
Arrels I
Solsona
Collada de Clarà
La Trinxera
Castellar de la Ribera
Querol
Ogern

17,05 h
17,15 h
17,20 h
17,25 h
17,30 h
17,35 h
17,40 h
17,45 h
17,50 h
17,55 h

LA VALLDAN - OLIANA

Graell
La Vallidan
Oliana

8,55 h
9,00 h
9,25 h

Oliana
La Vallidan
Graell

16,35 h
17,00 h
17,05 h

- Transport ferroviari: les dues estacions més properes són a 45 km.
 1. RENFE-Manresa. Dues línies principals:
Vilafranca-Barcelona-Manresa
Manresa-Lleida
 2. FGC-Manresa. Manresa-Martorell-Barcelona

4.2 Propostes del POUM en quant a la mobilitat sostenible.

El Pla es proposa l'assoliment d'una mobilitat sostenible per a tot municipi i els seus habitants, en aquest sentit l'ordenació que preveu el planejament pretén garantir la suficiència de les infraestructures i l'excel·lència pel que fa a mobilitat per tal d'absorbir els futurs volums i millorar la qualitat ambiental de l'interior del nucli urbà i dels creixements que se suposen. En aquest sentit, i dirigides a aconseguir l'objectiu, el Pla proposa les accions següents:

- a) Potenciar la Ribera, com un espai natural de passeig i de lleure.
- b) Millorar la vialitat de connexió exterior amb camins rurals condicionats per evitar les vies principals.
- c) Nova variant d'accés des de la carretera C-55, abans d'Olius, fins a connectar amb la carretera de Basella C-26.
- d) Ronda de circumval·lació que farà la connexió de tot el viari existent.

- e) Promoure amb urgència la urbanització del teixit urbà perquè sigui al màxim de continu i millori les condicions de vida urbana, permeten itineraris alternatius.
- f) Promoure i afavorir els espais per a vianants. Eixamplament de voreres, reducció de calçades. En carrers estrets pavimentació contínua a un únic nivell.
- g) Arranjament de places
- h) Eliminació de barreres arquitectòniques
- i) Ordenament de la mobilitat del nucli urbà sense creuar el nucli antic
- j) Gestionar la conveniència d'una xarxa de minibusos urbana
- k) Gestionar la conveniència del car-sharing interurbà
- l) Afavorir i potenciar itineraris urbans
- m) Suggestir un brançal d'estructura ferroviària, des de Súria, per tal de no quedar deslligats de l'eix ferroviari transversal de Catalunya.

Amb les actuacions abans esmentades s'aconsegueix:

- a) Treure del centre urbà trànsit de pas i afavorir la connexió des del nucli fins a la xarxa viària exterior, reduint la sobrecàrrega de la xarxa local.
- b) Diversificar les vies d'accés a la ciutat, amb vials rurals, adequats per al trànsit de vehicles agrícoles, bicicletes i cotxes petits.
- c) Descongestionar de trànsit de vehicles les vies principals dins el nucli urbà amb l'objectiu de retornar-les a l'escala que els correspon i adequar-les als vianants
- d) Omplir els buits urbans que la dispersió del poblament ha mantingut i ha perjudicat la mobilitat de forma exagerada per a una població que fins fa tres anys estava a l'entorn dels 7.000 habitants.

5 EL PLANEJAMENT TERRITORIAL

5.1 El Pla Territorial de Catalunya

El Pla Territorial de Catalunya va ésser aprovat per la Llei 1/1995, de 16 de març.

Segons la base de les anàlisis realitzades, tant de zones com de nuclis urbans, com també els sistemes urbans existents a Catalunya, aquest Pla territorial general determina i delimita indicativament els sistemes de proposta -peça bàsica per l'articulació, comprensió i concreció de les propostes- els quals identifica amb distintes denominacions segons les tasques que se'ls assigna, dirigides a aconseguir els objectius territorials, perseguits en les tres línies estratègiques que proposa.

Dins dels diversos sistemes de proposta establerts, Solsona està situat en el que s'anomena "Sistemes de reequilibri territorial, nivell 3", *basats en polaritats febles del territori, de capacitat reequilibradora global reduïda però molt rellevant en el seu àmbit territorial. Formen, amb dificultats, un sistema urbà al seu entorn; estan localitzats o bé en zones amb dificultats on no tenen problemes d'extensió territorial però sí de recursos d'aquest territori, o bé en zones de muntanya. Actuen de nuclis d'aglomeració en zones desfavorides, com a centres de prestació de serveis.*

Els sistemes localitzats en zones amb dificultats engloben diversos nuclis, alguns dels quals són capitals comarcals. Hi ha dos sistemes d'aquestes característiques, l'un engloba les comarques de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat, en què s'inclouen els principals nuclis existents -Falset, Gandesa, Móra, Flix- i l'altre -una mica més potent que el primer- comprèn part de l'Urgell i de la Segarra i engloba Tàrraga, Cervera, Guissona i Agramunt.

Els sistemes localitzats en zones de muntanya sovint engloben la capital comarcal i el seu entorn immediat; és el cas dels sistemes de la Seu d'Urgell, Ripoll, Solsona o Puigcerdà. En uns altres casos els sistemes engloben la capital i algun nucli proper relativament important rellogat a partir d'un eix de comunicació; és el cas de Berga-Gironella o Tremp-la Pobla de Segur.

Les polítiques especials globals que es proposen en el Pla Territorial són, textualment, les que segueixen:

Tots els sistemes de reequilibri, tant metropolità com territorial en qualsevol dels seus nivells, com també els d'articulació entre àmbits funcionals territorials i els d'articulació i desenvolupament, tenen polítiques globals de proposta comunes:

Afavorir el desenvolupament de sòl per a usos de tot tipus: residencial, industrial i terciari, classificant-lo o executant-lo segons les circumstàncies: en tot cas evitant que la manca de sòl disponible els representi un estrangulament o coll d'ampolla per al seu desenvolupament.

Al mateix temps, i segons el que s'ha vist en el cas dels sistemes anteriors, cal preveure que aquest augment de l'activitat i de la població vagi acompanyat de la dotació suficient d'equipaments, serveis i parcs urbans que possibilitin que els seus usuaris i residents assoleixin una bona qualitat de vida.

Totes aquestes propostes han d'encaminar-se cap a la potenciació d'aquests sistemes com a alternatives al sistema central metropolità i als d'expansió i articulació d'aquest per a assegurar una distribució més equilibrada de l'activitat i la població pel territori.

Així, en els sistemes per al reequilibri metropolità i, en menor mesura, en els sistemes d'articulació entre àmbits funcionals territorials, l'èmfasi s'ha de posar en les polítiques que permetin una dependència mínima d'aquests enfront del lloc central i que generin una oferta de sòl, no tan sols per al seu propi desenvolupament sinó també per a l'activitat i residència que busquen localitzacions alternatives al sistema central metropolità, a causa de la seva congestió.

En els sistemes per al reequilibri territorial de Catalunya i els d'articulació i desenvolupament, l'èmfasi s'ha d'exposar en les polítiques que enforteixin les seves característiques com a àrees dinàmiques i centrals del territori que els dona suport, que alhora incidiran en una major amplitud de la seva àrea d'influència i en una major cohesió del conjunt.

Els sistemes de proposta es concretitzen en àmbits funcionals territorials (AFT), que constitueixen un nivell territorial definit a partir dels sistemes urbans existents i de les relacions i funcionalitats que s'estableixen entre aquests i que abasten un àmbit funcional i territorial supracomarcal.

Solsona pertany a l'àmbit funcional territorial (AFT) de les Comarques Centrals.

Es recullen a continuació alguns dels trets més significatius de les estratègies i actuacions proposades pel PTC.

.....

Quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 3, basats en els sistemes urbans de:

- a) Ripoll - Sant Joan de les Abadesses + Camprodon + Ribes de Freser.*
- b) Berga + Gironella + Puig-reig + Bagà-Guardiola + La Pobla de Lillet.*
- c) Puigcerdà + les polaritats d'Alp i Bellver.*
- d) Solsona.*

.....

Estratègies globals per a l'àmbit funcional territorial.

- *Potenciar els tres sistemes de reequilibri territorial de nivell 2.*

....

- *Potenciar els quatre sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 articulant el seu desenvolupament a l'entorn de la capital comarcal i de les polaritats destacades, utilitzades com a centres de serveis.*

Els sistemes de Ripoll i de Berga-Puigreig es caracteritzen pel fet de tenir una estructura longitudinal i condicionada pel poc territori planer, que segueix el curs dels rius Ter i Freser, per un costat, i del Llobregat per l'altre, sense cap més alternativa possible.

El sistema de Solsona, estructurat segons l'eix del Cardener, es caracteritza perquè té tenir un territori força tancat; de microrelleu abundant, és un territori complex.

El sistema de la Cerdanya, tot i la seva localització en ple Pirineu, és el que disposa de més territori planer, sobre el qual cal regular la pressió edificadora provocada per l'activitat turística que és, en aquests moments, el motor econòmic de la comarca, complementat pel sector primari.

.....

Cal destacar que el sistema de reequilibri del Bages, el centre del qual és el sistema urbà de Manresa, centralitza les relacions amb el sistema Solsona-Cardona a partir de l'eix del Cardener, i amb els sistemes del Berguedà i de la Cerdanya a través de l'eix del Llobregat; aquest darrer, òbviament, a partir de l'obertura del túnel del Cadí.

....

- *Eixos est-oest.*

Revesteixen una importància especial atès que encara s'han de dur a terme. La seva construcció permetrà la interrelació entre les diferents planes, que mai no s'ha produït d'una manera fluida.

El principal d'aquests eixos és l'eix transversal.... (actualment en funcionament).

L'eix Pirinenc fa la mateixa funció que l'eix transversal però al bell mig del Pirineu, relligant en aquest cas els sistemes de reequilibri territorial de nivell 3 de la Cerdanya i el Ripollès, i aquests amb els de la Seu d'Urgell, ja en l'àmbit de Ponent, i d'Olot, a l'àmbit Nord gironí.

A més, cal el millorament d'uns altres traçats, com el de Solsona-Berga-Ripoll (eix Subpirenenc) i el de l'eix del Cardener fins a Basella. El primer és especialment important per al sistema del Lluçanès.

El desenvolupament del Pla territorial general s'ha de fer mitjançant els Plans territorials parcials (PTP), segons la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial de Catalunya, precisant-ne l'abast, però no alterant-ne les prescripcions.

Actualment només hi ha aprovat un PTP, el de les Terres de l'Ebre, i es treballa perquè, en un termini relativament curt, se n'hagin desenvolupat alguns altres.

5.2 El Pla de Carreteres

El Pla de Carreteres actualment vigent va ser aprovat pel Consell executiu de la Generalitat el 25 d'octubre de 1985, segons Decret 311/1985, i posteriorment adaptat a la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de Carreteres, aprovada. Aquest pla té el caràcter de Pla Territorial Sectorial.

Solsona queda integrada en l'Eix Subpirinenc, que:

“Es desenvolupa entre Basella i Ripoll, i va sobre els traçats de les carreteres L-301 i C-149. Té com a funció bàsica servir de connexió directa entre les capitals comarcals del Solsonès, el Berguedà i el Ripollès, comarques que travessa en sentit longitudinal, i fa, per tant, de via col·lectora que canalitza el trànsit de les esmentades comarques cap als tres eixos de la Xarxa Primària amb els quals enllaça en punts del seu recorregut.

D'aquest eix parteix una bifurcació des de Solsona amb direcció a Manresa, servint-se del traçat de la carretera C-1410, que facilita la comunicació directa d'aquesta comarca amb el Bages”.

6 CRITERIS PER A LA REVISIÓ DEL PLA

6.1 Criteri bàsic: cal *refer* la ciutat.

Les NSP, tot i ser un instrument urbanístic insuficient, han jugat un paper determinant en tallar els creixements incontrolats, evitar la continuació de la dispersió de l'edificació -ja que difícilment se'n podria dir urbanització- sobre el territori, dotar d'unes regles de joc que evitin el descontrol d'alçades, tipologies, etc..., i, en definitiva, introduir un mínim control i lògica urbanística que ha estat capaç, si més no, d'iniciar un redreçament de la situació caòtica -en termes estrictaments urbanístics- en què la dictadura va deixar la ciutat de Solsona.

A l'altre plat de la balança hi ha, però, la pròpia insuficiència de les NSP, instrument incapaç de regir el desenvolupament urbanístic.

Solsona ha saltat les muralles del seu potent i magnífic centre històric i ha edificat, sense ordre ni concert, primer al llarg de les carreteres, després d'alguns camins, finalment sobre propietats, sense cap idea ni imatge d'estructura urbana, amb la qual cosa ofereix una imatge desoladora, més encara si la comparem amb el centre històric.

Així doncs, queden importants buits dintre de la trama urbana que es redueix a troços de teixits poc o gens soldats, amb escasses possibilitats de recorreguts alternatius i baixa relació entre els diversos barris, en contrapunt a la contundència urbana i formal de la ciutat vella, la qual, al mateix temps, pateix un progressiu abandonament per part de l'activitat i la residència dels seus veïns autòctons.

Així, no únicament cal recosir i soldar els bocins esparsos a fi de constituir una ciutat amb condicions adequades al desenvolupament de la vida urbana, sino que cal també revitalitzar el centre històric, per evitar-ne el que ha ocorregut ja a tantes ciutats petites, mitjanes i grans del nostre entorn: la degradació.

Refer la ciutat. Aquest és el repte que, per als propers anys, té Solsona al seu davant: REFER-SE.

6.2 Criteris generals

A la llum d'aquest criteri fonamental poden enumerar-se'n d'altres:

1. Urbanitzar els buits urbans deixats per un creixement desordenat, per tal d'avançar cap a la ciutat compacta.

Els creixements de Solsona s'han efectuat des de l'òptica del venedor de finques agrícoles:

- Parcel·lant el terreny disponible.
- Buscant la mínima despesa urbanitzadora (per exemple, utilitzar com a vialitat antigues carreteres o camins).
- Sense racionalitzar l'ús del territori, i per tant deixant territoris buits (amb ús agrícola, en desús) entre àrees edificades.

El que es pretén és reomplir els buits, de manera que:

- Es completin vies de comunicació només iniciades.
- Es pugui disposar de millors sistemes (viari, espais lliures, equipaments).
- S'iniciï el funcionament viari en xarxa.

2. Millorar i completar la xarxa viària urbana per fer-la treballar com a xarxa, no com a pinta (funcionament actual).

La desorganització urbana de Solsona fa que la xarxa viària treballi en forma de pinta.

- Recorreguts principals únics, és a dir, sense alternatives fàcils i/o adequades.
- Carrers secundaris penjant de molts pocs carrers principals.

El funcionament en xarxa vol dir:

- Recorreguts alternatius.
- Redistribució del trànsit rodat.
- Possibles especialitzacions viàries.
- Possibilitat de canviar de trajecte si hi ha problemes de densificació del tràfic.

3. Proposar una variant de la carretera Manresa-Basella per evitar la circulació de pas per l'interior del nucli urbà.

L'equip del POUM estudia possibles variants a l'actual carretera, valorant:

- La relació amb el nucli urbà i els seus creixements.
- La facilitat d'enllaços amb les altres carreteres existents, i amb els accessos a Solsona.
- La dificultat geogràfica del traçat (pendents excessius, túnels, viaductes, etc...) i, en termes generals, l'afectació mediambiental que pugui produir.
- Les alternatives analitzades es discuteixen amb l'Ajuntament i la Direcció General de Carreteres a fi d'efectuar reserves de terreny per a la més idònia.

4. Especialitzar carrers per a vianants, com a xarxa verda que connecta els espais lliures i els espais periurbans.

Alguns carrers poden dotar-se de voreres amples i arbrades per a constituir recorreguts preferents de vianants al nucli urbà, i d'enllaç amb la vialitat rural. Per això cal la xarxa viària que permeti reduir el tràfic rodat d'aquests carrers, i especialitzar-los, almenys en part, per a vianants.

5. Posar a disposició sòl suficient per als creixements previsibles, i fer-ho gradualment en funció de la demanda.

El POUM:

- Considera les previsions de creixement poblacional (estudi realitzat per CEDRICAT).
- Calcula les necessitats d'habitatge que se'n deriven.
- Estudia els sòls més aptes per a ser urbanitzats.
- Valora la correspondència entre demanda (necessitat d'habitatge) i oferta (sòl urbanitzable), de manera que el sòl urbanitzable sigui suficient, amb una certa amplitud, per a encabir la demanda.
- Gradua l'entrada en joc del sòl urbanitzable considerant-ne una part com a no delimitat (és a dir, que no pot desenvolupar-se, si no es compleixen algunes condicions d'esgotament del sòl urbanitzable delimitat).

6. Obtenir, preferentment per via de cessions, els sòls que calguin per a: localitzar-hi els equipaments necessaris (escolars, esportius, sanitari-assistencials, etc.); localitzar-hi els espais lliures dels quals Solsona està mancada. En concret, gran reserva d'espai lliure al llarg del riu Negre, arrencant del mateix centre urbà.

Si els sistemes s'han d'obtenir per expropiació, l'Ajuntament difícilment podrà fer-ho per manca de liquidesa suficient. Per tant:

- Es tendirà a eliminar reserves que no vagin lligades a un planejament derivat.
 - Els planejaments derivats (PMU, PPU....) fixen els mínims percentatges destinats a sistemes de cessió a l'Ajuntament.
 - Preveure les futures necessitats (singularment escolars i esportives, pel seu major consum de sòl) de manera que els nous sectors puguin garantir-ne el compliment.
 - En concret, es preveu que els sòls urbanitzables que engloben el riu Negre aigües avall de la carretera de Manresa (C-55) facin les cessions necessàries per a obtenir un gran parc urbà, arrencant des del centre de Solsona, i amb el riu com a tema central.
7. Rimar els desenvolupaments residencials urbans en base a classificar part del sòl urbanitzable com a no delimitat, condicionat a no posar-se en joc fins que no s'hagi desenvolupat i construït una part important del sòl urbanitzable delimitat.

Complementari del punt 5. El sòl urbanitzable no delimitat no podrà desenvolupar-se fins que una part del delimitat (a concretar numèricament pel POUM) no l'hagi urbanitzat i edificat.

8. Preveure els creixements urbans en diverses tipologies (aïllada unifamiliar, cases en filera, habitatges plurifamiliars) per a garantir l'adequada varietat urbana. I, amb l'ajut dels habitatges dedicats a protecció pública (mínim 20% dels corresponents al nou del sòl a desenvolupar), garantir habitatge per a tots els ciutadans.

Es tracta d'evitar una ciutat repetitiva i afavorida de models urbans segregacionistes, ineficients energèticament, i poc sostenibles.

- Cal oferta d'habitatge petit i agrupat, gran i aïllat, i tots els models intermedis possibles per a adaptar-se a totes les possibilitats econòmiques dels ciutadans.
 - Cal oferta amb una certa densitat per afavorir la implantació de comerç i altres activitats urbanes i, sobretot, perquè els costos d'urbanització no siguin desmesurats.
 - Cal adequar la tipologia edificatòria al territori més o menys accidentat, més o menys proper al centre.
 - Un 20% mínim de les noves promocions haurà de destinar-se a habitatge de protecció pública, que garanteixi la satisfacció d'aquesta necessitat a tots els segments de la població.
9. Obtenir unes densitats poblacionals adequades a l'objectiu de desenvolupar una ciutat sostenible, de manera que es potenciï la barreja d'usos diferents a l'habitatge i compatibles amb ell.

Complementari del punt 8. El consum de sòl, la despesa d'urbanització, els costos de manteniment i la dependència de l'automòbil particular, s'incrementen, per càpita, de manera inversament proporcional a la densitat de població.

10. Afavorir el desenvolupament del nucli històric, potenciant-hi els usos compatibles.

“Qui perd els orígens, perd identitat”. Això és cert sempre, i en el cas de Solsona, que disposa d'un dels centres històrics més interessants de Catalunya, encara més. El POUM pot afavorir aquest desenvolupament mitjançant mesures de tipus normatiu. Sens dubte, caldran altres intervencions més “actives”.

11. Garantir el manteniment de la xarxa de camins rurals i el seu enllaç amb la vialitat urbana i interurbana.

La xarxa de camins rurals es garantia del manteniment del medi natural, i la seva correcta explotació. El seu enllaç amb la xarxa viària urbana facilita la mútua relació ciutat/camp.

12. Facilitar el desenvolupament agrari i forestal del sòl no urbanitzable.

Complementari de l'anterior, es tracta de facilitar normativament els usos propis del sòl no urbanitzable, al mateix temps que es dificulten els que li són impropis.

7 OBJECTIUS PER A LA REVISIÓ

7.1 Quant a la classificació del sòl

1. Mantenir, en línies generals, el sòl no urbanitzable com a tal, possibilitar la potenciació dels usos que li són propis.
2. Admetre les necessàries reclasseficacions de sòl no urbanitzable sempre que siguin integrables des d'un punt de vista ecològic i paisatgístic i redundin en clares millores de l'estructura general i orgànica del municipi, o bé es produeixin sobre territoris ja notablement afectats per l'edificació. En concret:
 - Transformació del sòl del sud del nucli, al nord de l'actual variant, en sòl urbanitzable ric en sistemes d'elevat impacte urbà, com ara parc urbà al llarg del riu Negre.
 - Transformació del sòl a llevant del nucli residencial per millorar la connectivitat de diverses peces de sòl urbà i completar l'estructura viària urbana.
3. Donar la consideració de sòl urbà al que ja està consolidat, sigui per les NSP, sigui pel seu desenvolupament superior, i tractar els buits urbans com a polígons o sectors de desenvolupament.
4. Valorar el paper del sòl no urbanitzable dintre de l'obtenció d'un desenvolupament urbanístic sostenible.

7.2 Quant al sistema viari

1. Proposar una variant de la C-55 que n'eviti el pas pel nucli urbà, fet que permetrà col·laborar amb la sostenibilitat i la millor relació entre barris.
2. Plantejar la possibilitat d'un nou accés des de l'actual variant sud.
3. En general, millorar les connexions urbanes, actualment escasses i difícils, a través de les actuacions urbanístiques previstes.
4. Ampliar la quantitat de places d'aparcament, tant públiques com privades, primant situacions sobretot a l'entorn del centre històric.

7.3 Quant al sistema d'espais lliures:

1. Consolidar com a tals els marges del riu Negre, millorant-ne l'accessibilitat per als vianants, i creant un gran parc a tot el llarg, en especial cap al sud del nucli.
2. Estudiar la possibilitat d'obtenir sòl per a espais lliures al nucli urbà, mitjançant el tractament dels buits urbans no desenvolupats i/o la formulació de nous sectors d'actuació urbanística en sòl urbà.

7.4 Quant al sistema d'equipaments:

1. Proposar situacions adequades per a equipaments de caràcter supramunicipal que reforcin la capitalitat de Solsona.
2. Revisar les Unitats d'Actuació pendents per a possibilitar-hi la implantació d'equipaments que dotin adequadament les àrees urbanes on se situen.
3. Dotar de nous centres d'ensenyament en previsió dels nous creixements i per cobrir els actuals dèficits.

7.5 Quant a la qualificació del sòl:

1. Ajustar la del centre històric, flexibilitzant les alçades permeses de manera que s'eviti, a llarg termini, una tendència a la seva uniformització.
2. Retocar la d'alguns creixements, a base de distingir amb més claredat les tipologies edificatòries de les diverses zones, i treure rigidesa a alguns límits de densitat que, per donar lloc a habitatge de gran superfície, dificulten el desenvolupament d'algunes àrees.
3. En general, flexibilitzar l'admissió d'usos, en especial terciaris, sempre que contribueixi a la millora de la complexitat i qualitat de la vida urbana.
4. Revisar les Unitats d'Actuació previstes per les vigents NSP i encara no executades, a fi de facilitar-ne la gestió.

7.6 Objectius complementaris

1. Adequar el planejament a la nova legalitat urbanística vigent a l'estat, i en especial a Catalunya.
2. Dotar-se dels instruments de gestió necessaris perquè l'Ajuntament pugui dirigir el procés de desplegament del planejament.

8 JUSTIFICACIÓ DEL MODEL DE DESENVOLUPAMENT

8.1 Aspectes previs

Solsona, per la seva posició geogràfica i per la seva estructura territorial, ha adquirit una sèrie de trets particulars que li són propis i li confereixen una singularitat respecte altres ciutats del territori català. Aquests aspectes seran els que serviran de pauta per elaborar un model de desenvolupament que potenciï les activitats i usos on el factor de localització sigui primordial i que, per altra part, resolgui les deficiències derivades bàsicament de l'elevada mobilitat.

Solsona pertany a les comarques de Lleida però està molt lligada, pel que fa als serveis, a la ciutat de Manresa, amb la que la uneixen millors comunicacions, des de sempre.

No s'han d'obviar tampoc els límits diocesans que abasten des dels municipis prepirinencs de Bagà i la Pobla de Lillet, Berga i Sant Llorenç de Morunys, baixant pel Cardener fins a Súria, cap a la Segarra fins a Tàrraga i el Pla d'Urgell. Cap aquests límits hi té encara una certa tirada el món de la pagesia (sector agrícola i ramader) que tradicionalment, amunt, hi pujava el bestiar a pasturar i, avall, hi anava a batre.

Solsona equidista dels eixos importants de comunicació: 45 km de l'eix transversal Girona-Lleida (Manresa); 60 km de l'eix transversal Girona-Lleida (Tàrraga); 42 km. de l'eix del Llobregat (Berga); 22 km de l'eix del Segre Lleida-La Seu (Basella). Per tant, queda com en el centre d'una circumferència de comunicacions de segon ordre. I només, a Tàrraga, coincideix amb una Autovia (A2) de Madrid-França per la Jonquera i, a Manresa a 5 km. del punt de trobada amb l'eix transversal, enllaça amb l'Autopista (C16) Barcelona-Manresa.

Solsona ha adequat el sistema viari bàsic als estàndards actuals, sobretot, cap a Manresa i cap a Tàrraga; però el que realment ha millorat i millora encara és la xarxa de camins rurals que l'apropen als municipis i a les parròquies de la comarca. Això li ha permès exercir la capitalitat comarcal amb força, mantenint-se com a ciutat-mercat en tot el sentit de la paraula. A Solsona s'hi fan encara les transaccions comercials i la fira manté un nivell adequat.

Solsona és, doncs, una ciutat aïllada, allunyada dels eixos importants de comunicació i, per tant, amb un dèficit posicional per a determinades activitats: no en va la indústria principal, TRADEMA, produeix productes derivats de la fusta que s'explota fàcilment a la comarca: és a dir, el seu posicionament és més per causa de la proximitat de les matèries primeres que no dels mercats. Cal pensar, doncs, en el desenvolupament d'indústries de transformació de matèries primeres locals, o bé de costos relativament reduïts per al transport dels seus productes (per tant, amb una elevada taxa de valor afegit per unitat de volum), i, sens dubte, en una oferta de sòl a un preu que compensi els inconvenients de l'aïllament.

Però Solsona, al mateix temps, és una ciutat amb identitat pròpia que té una bona oferta comercial, de serveis i d'equipaments. Aquest pes propi fa que prengui un clar paper de capitalitat sobre la seva comarca. El reforç d'aquest paper de capitalitat i la consciència de constituir-se en un marc d'influència urbana, generant un àmbit de qualitat de vida elevada ha d'estar present en el plantejament i propostes de la Revisió del pla general.

8.2 Estructura general del territori

Solsona té una superfície a l'entorn de les 1.800 hectàrees se situa en un altiplà a 664 m d'altitud, al límit entre la depressió central i el prepirineu, territori drenat pel riu Negre. Ciutat mercat amb estructura radial de comunicacions. El nucli històric encara emmurallat és el resultat de la unió de dos nuclis originaris: el monestir i el castell que es convertiren en quatre barris: Sant Miquel, Sant Joan, Llobera i el Castell, que donaven a quatre portals (dels quals encara en queden tres): el Pont, el Castell, Llobera i Traveset sense clos, que s'obren a les artèries de comunicació principal, a les quatre partides del Vinyet: Santa Llúcia, Sant Honorat, Sant Bernat i Sant Pere Màrtir. I tot això conforma un territori que ha de tenir en compte el POUM.

La dinàmica demogràfica del municipi ha estat d'augment de la població, sobretot perquè ha sabut equilibrar l'economia bàsicament agrícola amb la del sector de serveis i la indústria, la relacionada amb la fusta, la construcció, etc. El fort caràcter de la seva tradició cultural i històrica, l'aïllament geogràfic per la dificultat de les comunicacions, el fet de ser cap de comarca, seu del bisbat, etc. li ha donat un caràcter i una personalitat pròpies de la cultura urbana.

De l'anàlisi i diagnosi feta anteriorment, es desprèn que, per una part, es tracta d'una ciutat amb un important paper de capitalitat, amb una relativa implantació industrial, i amb un centre comercial i de serveis comarcals que fan de Solsona una ciutat pròspera. Per altra part, i amb no menys importància, disposa d'un amplíssim entorn d'espais lliures de caràcter agrícola, que li donen una gran qualitat, i que la pròpia ciutat perdria una part important de l'atractiu que li confereix l'entorn natural, si es produïa una transformació indiscriminada cap a sòl urbanitzable.

La voluntat de donar cabuda i bona interrelació entre l'espai construït i l'espai natural farà que el model que es proposa sigui clarament el d'ordenació en la nova ocupació de sòl per fer ciutat construïda. Per tant, cal concentrar l'esforç en el bon tractament i puntual transformació de l'actual nucli urbà, donant sortida a les demandes de sostre mitjançant l'ordenada consolidació del sòl urbà existent, al mateix temps que es graduen i regulen - s'ordenen- els necessaris desenvolupaments urbanitzables.

8.3 Xarxa viària.

Solsona és un nucli urbà situat sobre l'actual eix C-55 versus C-25: Martorell-Manresa-Solsona-Basella-Andorra-Lleida. A més és el km 0 de la carretera LV-4241 que, passant per Coll de Jou, va o cap al Port del Comte o cap a Sant Llorenç de Morunys o a Odèn fins al Segre; també ho és de la carretera del pantà de la Llosa del Cavall: La solca a més la carretera C-26 de Solsona a Berga cap al Túnel del Cadí; i la nova carretera C-380 de Torà-Guissona-Tàrrrega-Lleida. Carretera de Sant Climent; I finalment la de Sanaüja C-149.

Tal com s'ha exposat en punts anteriors, un dels objectius prioritaris serà la millora dels accessos a la ciutat, millorar la circulació dins del nucli urbà i crear àrees d'aparcament en els punts estratègics de connexió amb el centre històric. També es potenciarà la juxtaposició de la xarxa viària rodada amb la d'itineraris de vianants, per tal d'afavorir els recorreguts entre el nucli urbà i els espais naturals de valor i caràcter agrícola.

Però el problema viari bàsic és la incorrecta relació de la carretera de Manresa a Basella amb el nucli urbà: la carretera que té la circulació més intensa travessa tota la ciutat, i

passa pel seu estricte centre, vorejant la Catedral i el portal del Pont, resseguint després un bon tram de l'antiga muralla. Això fa que totes les connexions i tots els viatgers que es dirigeixen cap a Basella (Ponts, Oliana, La Seu, Andorra...) hagin de passar necessàriament pel mig del centre.

Per aquest motiu es proposa una variant que arrenca del terme municipal d'Olius, més enllà de la urbanització del Pi de Sant Just venint des de Manresa per la carretera C-55. D'aquesta manera es resol la circumval·lació de Solsona sense haver de passar pel mig d'una zona residencial tal i com succeeix en l'actualitat. Aquesta variant passaria a l'est de la urbanització del Pi de Sant Just i del polígon industrial de Santa Llúcia, ja dins del terme municipal de Solsona, fins a connectar amb la carretera C-26. Des d'aquest punt, la variant continuaria per la zona de Solsona, tot enllaçant amb les carreteres LV-4241 i la carretera de l'embassament de la Llosa del Cavall. Finalment, la variant torna a enllaçar amb la carretera C-26. Així doncs, la variant que es proposa assoleix un doble objectiu: per un costat elimina el trànsit de pas pel centre urbà de Solsona i, d'altra banda, permet la connexió de totes les carreteres que envolten la ciutat.

Cal esmentar que existeix una altra proposta de variant, recollida a l'Annex número 4, la qual, arrencant aproximadament del mateix punt que l'anterior, a Olius, connecta a la C-26 passant pel Sud i Ponent de Solsona.

S'han estudiat les dues propostes, i finalment i després de mantenir contactes amb els Serveis Territorials d'Urbanisme i de Carreteres, s'ha optat per incorporar al POUM la primera (variant llevant) per entendre que presenta una millor connexió amb la resta de carreteres que conflueixen a Solsona, però, especialment, per situar-se fora dels terrenys plans que s'estenen al Sud de Solsona, més enllà de l'actual "variant" o "Ronda Sud", i que sens dubte constitueixen la millor reserva de futur de la ciutat si algun dia el creixement hagués de desbordar els límits que proposa el POUM.

Evidentment, el POUM planteja només una reserva, i seran els projectes tant de traçat com de construcció els que n'avalin la bondat, i vagin acompanyats dels preceptius estudis d'impacte medioambiental i paisatgístic.

Un cop deslliurada d'aquesta servitud, i sobre la base del desenvolupament urbà previst, Solsona pot organitzar un interessant conjunt d'itineraris rodats que, en ser en part alternatius, confluirien en unes millors condicions ambientals i de qualitat urbana.

L'estudi del RACC.

El juliol de 2003, el Reial Automòbil Club de Catalunya lliurà "l'Estudi de mobilitat a Solsona", el qual contempla una sèrie de mesures en matèria de mobilitat de vehicles i vianants, i d'aparcament.

Aquest estudi ha resultat de notable interès per a la comprensió del funcionament viari de la ciutat de Solsona, tant a nivell de l'anàlisi efectuada com de les solucions proposades. El POUM no planteja discrepàncies respecte de les propostes d'actuació, però enten que se situen a diferent nivell.

L'esmentat estudi planteja set noves rotondes per a resoldre o millorar diversos problemes detectats.

En línies generals, però, el POUM no entra en la solució concreta de les cruïlles conflictives, sino que es limita a comprovar si l'espai viari és suficient per a la ubicació

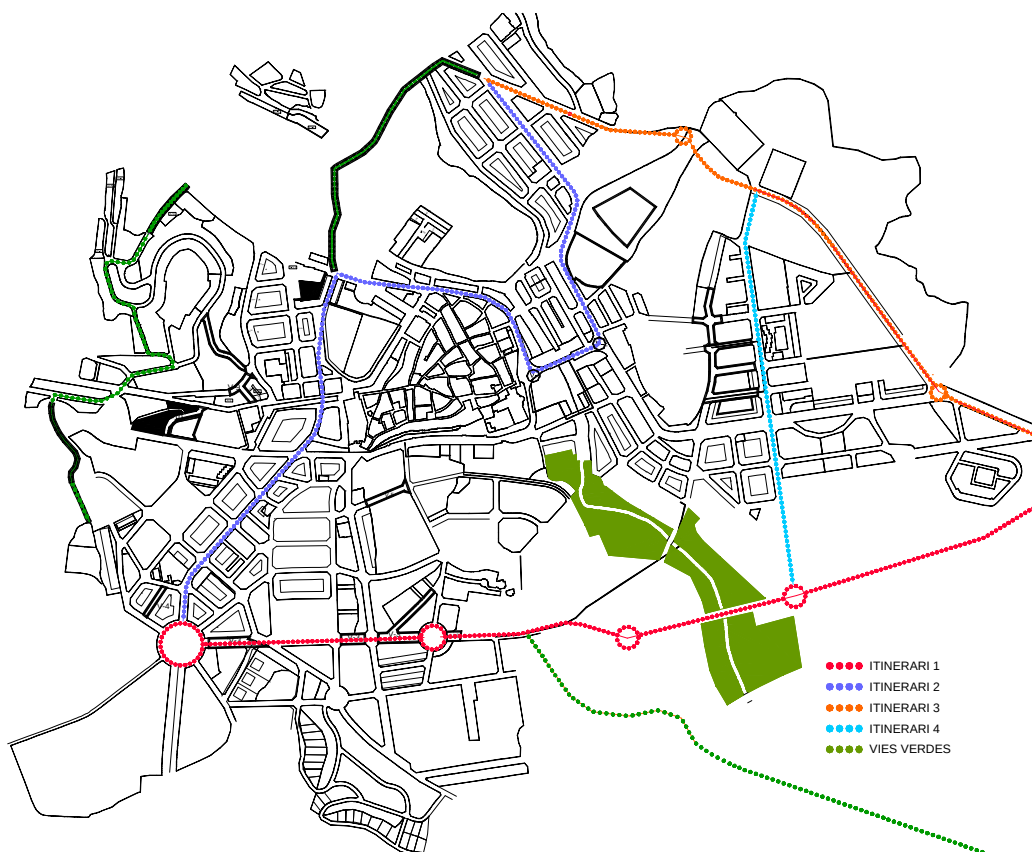
d'una rotonda -que en general és la solució amb vies al mateix nivell que requereix major ocupació en planta. Comprovada aquesta suficiència, la resolució concreta dependrà del projecte corresponent, considerant, a més, que una bona solució en un moment pot ser inadequada en un altre: per exemple, mentre no es desviï la carretera Manresa/Basella, pot ser adequat disposar de doble rotonda als extrems de l'Avinguda del Pont, però quan desapareixi la funció carretera el més adequat seria un altre tipus de tractament que reforçés el seu paper urbà i la seva utilització ciutadana per part dels vianants.

En la mateixa línia, es valoren com a adequades i positives les propostes d'ampliació de voreres. Ara bé, tornant al cas concret de l'Avinguda del Pont, aquesta ampliació és certament difícilment no hi desaparegui la funció carretera.

Considerant la necessitat de millorar la connexió de vianants entre ambdues riberes del riu Negre, és clar que caldrà enfrontar la problemàtica cercant, per la via de projecte, solucions alternatives, sigui ampliant el pont, sigui qualsevol altra solució a concretar en el corresponent projecte, i per a les que el POUM disposa del sòl públic suficient.

Pel que fa a l'aparcament, es concorda en la necessitat d'elevat l'exigència de places fora de la via pública en funció de la superfície dels habitatges, la qual queda recollida a la normativa. Les mesures de zona blava i aparcament de camions es consideren interessants, però no són aspectes que tinguin cabuda en un planejament general, sino que formen part d'ordenances i actuacions concretes per part de l'Ajuntament.

Circulació rodada interna.



Es pretén estructurar la circulació interna reduint el pas pel centre (nucli antic i zona del portal del Pont). Així doncs, es plantegen una sèrie d'itineraris per comunicar les diverses zones urbanes:

- Itinerari 1: Plaça de Sant Jordi – Carretera de Manresa. Es crearà un itinerari que recollirà i ordenarà els fluxos del sud de Solsona, des de la TRADEMA i la carretera de Torà fins a la carretera de Manresa. Alhora, aquest itinerari serà l'eix vertebrador dels nous sectors a urbanitzar al sud de Solsona.
- Itinerari 2: Plaça de Sant Jordi – Estació d'autobusos – Carretera LV-4241. Aquest itinerari donarà continuïtat a l'entrada des de la carretera de Torà i serà una via principal de comunicació amb l'estació d'autobusos. Des d'aquest punt neuràlgic d'arribada i de sortida dels forasters que arriben o se'n van de Solsona l'itinerari continua cap al nord de la ciutat (sortida per la carretera LV-4241). És l'únic itinerari que passa pel portal del Pont ja que la limitació del creixement urbà a la zona de la Creu Blanca fa que no hi hagi cap altra alternativa.
- Itinerari 3: Carretera de Manresa – Cementiri – Carretera LV-4241. Amb el desenvolupament de la zona nord de la ciutat es crearà un nou itinerari de comunicació sense passar pel centre i distribuir el trànsit que vingui de la carretera de la Llosa del Cavall.

- Itinerari 4: Cementiri – Passeig de Ribera. Es planteja un itinerari nord-sud a la zona est per millorar la comunicació transversal d'aquesta zona de la ciutat i que el Pla es proposa que es converteixi en una via principal dels sectors que travessi.
- Vies verdes. Per integrar l'entorn rural en el desenvolupament de la ciutat es plantegen dos camins que faran la funció pròpia de via de comunicació però sense perdre el sentit de via de servei agrícola i forestal i amb baixa intensitat pel que fa a trànsit rodat i tractats com a camins rurals, però que han de jugar un important paper en la circulació de vehicles per la ciutat, i no només en aquesta circulació, sinó en la mobilitat en general.

Per una banda, es tracta del camí rural que enllaçaria el sector de La Cabana d'en Geli amb l'estació d'autobusos, el Camp del Serra i la Plaça del Camp passant entre Cal Sotaterra i la Creu Blanca: aquest camí, no adequat per a trànsit pesat, però sí per a turismes, completaria la ronda urbana més externa de les possibles en el futur i, a nivell local, aproximaria molt l'àrea de La Cabana d'en Geli amb els sectors urbans situats a l'altra banda del centre històric, al peu del Castell vell.

L'altre camí rural partiria, com la variant, del terme d'Olius, més enllà del Pi de Sant Just i, per ponent de la urbanització i dels sectors industrials, a través dels camps de cereals, faria l'aproximació des del sud-est, enfilant-se encarada al Palau Episcopal i al perfil de la ciutat vella, travessant, un cop passada l'actual variant, el creixement urbanístic del sud. Es tracta d'un vial d'alta qualitat paisatgística i turística, i també d'una alternativa -només per a vehicles petits, no per a trànsit pesat- d'aproximació al nucli des de la direcció de Manresa, i des dels desenvolupaments urbanístics de caire industrial.

L'ordenació, potenciació i revitalització de tots aquests espais millorarà la mobilitat interna de la ciutat i permetrà redescobrir indrets singulars i interessants de Solsona.

Xarxa d'itineraris de vianants

S'ha buscat de traçar una xarxa d'itineraris que sigui tancada, és a dir, que tingui continuïtat amb els camins i les vies de preferència per als vianants. S'ha mirat de traçar llargs recorreguts amb total continuïtat, que afavoreixin una mobilitat alternativa.

L'estructura de camins-carrers de recorregut a escala urbana, de passeig, de mirar aparadors, de buscar fites: un banc per seure, un quiosc de diaris, un bar a l'aire lliure, un camí de passejada fora ciutat, ha de ser la trama que permeti cloure la dispersió més enllà de la muralla, lligant-la amb la bellesa urbana del nucli antic i la bellesa de l'entorn natural, per exemple, del camí cap al Castell, el passeig per la Ribera, els plans darrera el cementiri, i un llarg etcètera. És evident que les directrius de la urbanització posterior dels nous vials ha de jugar un paper fonamental en la coherència de cohesió que el davall actual demana.

Aparcament

A prop del Vallcalent, de la carretera de Basella i del Vallfred és on cal potenciar la política d'aparcaments centrals. L'objectiu serà vitalitzar la zona comercial i de serveis a partir de dota d'una zona de vianants clara que s'estengui per bona part del centre històric. S'han de preveure aparcaments de pagament –en general soterranis- i zones blaves i lliures, que seran de superfície, a les places i als carrers. L'àrea oest del centre disposa de l'aparcament de superfície de la Plaça del Camp, que dona un bon nivell de servei, i l'àrea

sudest, davant de la catedral, hi ha un aparcament en pèssimes condicions que cal millorar, a quin efecte s'han iniciat converses amb l'INCASOL per a resoldre el tema, encara que hagi de ser de manera provisional.

Les actuacions previstes poden proporcionar força places d'aparcament al Camp del Serra, al Vallfred, i a la carretera de Basella, un cop aquesta darrera sigui deslliurada d'aquesta funció.

Quant a aparcaments al voltant de la ciutat, els creixements urbanístics de sòl urbanitzable i alguns sectors que han d'omplir els buits urbans poden oferir dotacions força importants.

8.4 Tractament del sòl urbà

La solució adoptada quant a la qualificació del sòl urbà es fonamenta en els següents aspectes:

1. Centre històric: S'adopten, en general, les solucions del PE de protecció del nucli antic, amb dues salvetats: l'alçada reguladora màxima es definirà en funció de les alçades dels edificis propers, i no unívocament, per tal d'evitar una tendència que a la llarga resultaria uniformadora i contrària a la realitat del centre. L'altra, és la consideració de volum disconforme que el PE atorga als volums que sobresurten a l'antiga muralla al Vall Calent, i que el POUM entén que han de tractar-se com a volums fora d'ordenació.
2. Desenvolupaments urbans posteriors: Es clarifica la normativa vigent, tendint a evitar interpretacions equívokes: per exemple, el nombre d'alçades es fixa gràficament -tot i que sigui referit a l'ample de carrer- per tal d'evitar problemes d'interpretació.

Tanmateix, desapareixen algunes limitacions de densitat contràries al desenvolupament de determinades àrees urbanes, i s'ajusten en zones diverses les ordenacions d'habitatge en filera, d'una banda, i les aïllades o aparellades, d'una altra, ordenacions que actualment apareixen sovint com a optatives en una mateixa zona.

En general, s'analitza en detall l'actual regulació de l'edificació incrementant les alçades (no el nombre de plantes) per a ajustar-les als nous requeriments tecnològics de sostres més gruixuts, paviments flotants, cels rasos per a instal·lacions, etc., i es clarifiquen alguns conceptes i paràmetres que les NSP no defineixen prou i tendeixen a ser font de conflictes.

3. Els sectors i polígons d'actuació: Es redefeixen les actuals Unitats d'Actuació i/o polígons en general buits urbans. Es distingeixen els polígons, en general de petita dimensió i amb ordenació prefixada, i els sectors, per als quals és necessari desenvolupar un Pla de Millora Urbana, tot i que les fitxes Annexes a les Normes Urbanístiques presenten una ordenació indicativa o orientativa. També es preveu com a sectors o polígons noves àrees que no consten com a tals a les NSP que es revisen. Totes aquestes àrees poden ser estratègiques en la transformació i estructuració de la ciutat, així com per a l'obtenció d'espais per a dotacions públiques o comunitàries i per a habitatges amb algun règim de protecció.

- Tots els sectors compleixen els mínims legals respecte al percentatge d'habitatges protegits. En determinats casos, aquest mínim se supera, en funció de l'increment de sostre previst per al sector de referència i per a les seves càrregues, cercant un reequilibri de beneficis i càrregues, i l'existència d'una quantitat adequada de sòl destinat a aquest tipus d'habitatge.

S'adjunten quadres amb totes les àrees d'actuació delimitades, amb les respectives condicions d'ordenació i nivell de desenvolupament: un dels quadres fa referència als sectors, a desenvolupar mitjançant plans de millora urbana i l'altre està format pels polígons d'actuació, on només cal projecte de reparcel·lació i/o d'urbanització, o simplement cessió de sòl.

SECTORS EN SÒL URBÀ									
NOM SEGONS NSP	NOM SEGONS POUM	M2 (NSP) SUPERF.SECTOR**	M2 (PLÀNOL) SUP.SECTOR*	ÚS	% CESSIONS	M2 ST.	M² ST/M² S EDIFC.	Nº HBG.	DENSITAT
CAMP DEL SERRA (UA-6)	SECTOR 3		18.500,65	R	75,00	13.875,49	0,75	139	75,00
LA FARINERA (ÀMBIT DEL PONT,UA-7B1)	SECTOR 4	9.061	6.605	R	86,26	4.822	0,73	53	80,00
CREU DE SANT JOAN (UA-20B)	SECTOR 5		10.814	R	45,00	6.488	0,60	43	40,00
CAL DOT (UA-21)	SECTOR 6		57.981	R	40,50	27.615		86	
LA BÒVILA (UA-22)	SECTOR 7		32.437	I	vials + 15%	16.219			
VILAMORÓS (P-1)	SECTOR 8	20.578	20.288	R	55,00	18.259	0,90	183	90,00
Illa C/Àngel Guimerà-La Carrera-Falp i Plana-Av.Domènec Costa	SECTOR 9		5.769	R	50,00	5.192	0,90	52	90,00
LA FARINERA (ÀMBIT DEL PONT,UA-7B2)	SECTOR 10		2.841	R	80,97	2.301	0,81	23	80,00
ANTIC ED-3	SECTOR 11		4.427	R	45,00	2.214	0,50	9	21

POLÍGONS EN SÒL URBÀ									
SEGONS NSP	NOM	M2 (NSP) SUPERF.SECTOR**	M2 (PLÀNOL) SUP.SECTOR*	ÚS	% CESSIONS	M2 ST.	M² ST/M² S EDIFC.	Nº HBG.	DENSITAT
CREU BLANCA (UA-19)	POLÍGON 1		2.495	R	40,00	1.248	0,50	7	30,00
CAL SOTATERRA (P-6)	POLÍGON 2		3.113	R	vialitat	5.910	1,90		30,00
EQUIPAMENT PRIVAT (HOTEL)	POLÍGON 12		2.901	R	(vialitat) 50,00	2.742	0,95	12	11,00
SÒL URBÀ (CABANA DEL GELI)	POLÍGON 13		2.225	R	(vialitat) 40,00	3.544	1,59		
EL TOSSAL (P-14, URBANITZABLE)	POLÍGON 14		10.725	R	30,00			2	

- Les indústries situades en nucli urbà (clau 7A1) no poden incrementar la seva volumetria més enllà d'un 10% de l'existent. Poden, però, delimitar-s'hi sectors per a canvi a ús residencial.
- El sector 3 (Camp del Serra) ha estat objecte d'un conveni urbanístic (veure annex 8)

8.5 Tractament del sòl urbanitzable

El desenvolupament del sòl urbanitzable previst per les NSP ha estat més aviat escàs i, per tant, el POUM en recull un romanent important.

La proposta del POUM consisteix a completar aquest sòl urbanitzable a fi d'harmonitzar el desenvolupament urbà.

Al nord-est del nucli hi ha un paquet important de sòl urbanitzable, que recull sectors preexistents i altres de nova creació, i presenta la novetat de canviar el destí del sector de La Cabana del Silo d'industrial a residencial, pel fet de considerar que es tracta d'un territori poc adequat per a la implantació industrial, ja que és molt irregular i exigiria uns forts moviments de terres, a més d'estar situat a tocar de sectors de desenvolupament residencial.

Al sud, centrats en el riu Negre, hi apareixen sectors previstos ja per les NSP i una nova àrea classificada com a urbanitzable no delimitat, totes amb el propòsit de completar l'oferta residencial. Aquests sectors hauran de garantir el parc urbà del riu Negre, peça essencial en el desenvolupament urbà i la seva qualitat.

Al sud-oest del sector es preveu un altre sector, petit en relació als anteriors, per completar l'àrea de ciutat-jardí preexistent.

Finalment, el sòl urbanitzable disposa de dues peces amb destí industrial: una propera a TRADEMA i l'altre, de molt més gran, és el sector de Santa Llúcia, annex al sòl industrial existent al llarg de la C-55, i aprovat per modificació de les NSP de juliol 2004, en fase de licitació del projecte per part de l'INCASOL.

Quadre resum dels sectors en sòl urbanitzable

SECTORS EN SÒL URBANITZABLE DELIMITAT								
SEGONS NSP	NOM	M2 (PLÀNOL) SUP.SECTOR*	ÚS	% CESSIONS	M2 ST.	M² ST/M² S EDIFC.	Nº HBG./HA	DENSITAT
P8	SECTOR A	29.155	R	52,78	29.155	1,00	73	25,00
P11 (ELS MASOS) - P13	SECTOR B	111.468	R	50,00	66.881	0,60	557	50,00
P6' (LA CISSA)	SECTOR C	22.957	R	47,16	13.774	0,60	115	50,00
P6	SECTOR D	18.275	R	40,00	10.965	0,60	91	50,00
P7-P10 i part de SNU (Cabana d'en Geli, voltant cementiri)	SECTOR E	125.655	R	60,00	75.393	0,60	628	50,00
P12 (LA CABANA DEL SILO)	SECTOR F	110.843	R	50,00	38.795	0,35	166	15,00
SANT LLÚCIA	SECTOR H	456.178	I	vials+15%	228.089	0,50		
CABANA DEL MÀRTIR	SECTOR G	29.103	R	50,00	17.462	0,60	146	50,00
MIRASOL	SECTOR I	44.664	R	60,00	15.632	0,35	67	15,00
C/ DE PAU PICASSO-C/ DE JOSEP Mª DE SEGARRA	SECTOR J	9.328	R	65,00	4.198	0,45	23	25,00

SECTORS EN SÒL URBANITZABLE NO DELIMITAT								
SEGONS NSP	NOM	M2 (PLÀNOL) SUP.SECTOR*	ÚS	% CESSIONS	M2 ST.	M² ST/M² S EDIFC.	Nº HBG./HA	DENSITAT
SÒL NO URBANITZABLE	SECTOR K	406.089	R	60,00	243.653	0,60	2.030	50,00

No és necessari l'estudi d'impacte ambiental, ja que cap dels sectors supera les 100 ha, ni tampoc el conjunt dels nous sectors previstos pel POUM.

8.6 Tractament del sòl no urbanitzable

Solsona disposa encara d'un entorn natural agrícola i forestal de força qualitat, que cal preservar i potenciar. Les pressions urbanístiques que rep el sòl no urbanitzable requereixen l'adopció de mesures d'especial protecció i una regulació més activa que la vigent.

La configuració geogràfica de Solsona, hauria d'haver determinat més l'estructura del sòl no urbanitzable. L'assentament original entorn del castell dins de muralles, explica els forts pendents del nucli antic. Els assentaments posteriors s'establiren al llarg dels camins que sortien dels quatre portals de la muralla, salvant pendents i adaptant-se al territori. Els darrers assentaments, els del segle XX responen a una ocupació indiscriminada, de parcel·lació agrícola i d'ocupació exagerada i maldestra del territori que, amb prou feines, conserva la idiosincràsia que les fotografies mostren dels conreus, de la vinya i del bosc.

La difícil posició de la ciutat de Solsona enmig d'una vall ampla i plana amb punts de vista difícils, perquè els accessos no sempre permeten una visió prou arquitectònica o de referència clara. Aquest fet, que només l'arribada des de l'antiga carretera de Sant Llorenç i des d'algun punt de la variant Torà-Berga permet tenir una visió característica de

Solsona, sota el perfil del Castellvell, amb les cobertes policromes de la Catedral, la Torre de les Hores i la xemeneia de la Tradema.

Tanmateix, el POUM podrà imposar restriccions d'ús dels terrenys, per a impedir la desaparició o alteració de les finalitats agrícoles, d'acord amb el que recomana la Llei, però sobretot el que es proposa és aconseguir mantenir l'equilibri entre el que és urbà i la natura. Sobretot amb la protecció del sòl no urbanitzable contra la degradació.

Per això es decanta per la protecció del paisatge autòcton –masies i/o cases rurals, camps i bosc- i de la riquesa que genera, una riquesa d'economia d'escala: els horts lligats a l'habitatge (economia d'ajut a escala domèstica); el cultiu dels cereals i la ramaderia (economia a escala familiar); el bosc, quan és abundant (economia a escala d'empresa). Aquesta darrera font de riquesa, molt mermada pels focs del 1998. La ramaderia extensiva i els cultius de secà extensius, també poden rendir empresarialment, però el POUM es proposa vetllar per al compliment de les condicions mediambientals que permetran aconseguir la sostenibilitat del municipi.

Per això es distingeix entre el tractament del sòl no urbanitzable pla i amb possibles aprofitaments agrícoles i el territori més escarpat, més prepirinenc, boscós o de garriga.

- **El pla amb aprofitament agrícola.** S'ha de potenciar el seu coneixement amb l'arranjament dels camins existents, amb recorreguts a prop de les masies i/o cases rurals. Per això caldrà propiciar ajuts per a la rehabilitació i eventuais transformacions d'ús cap al turisme rural, adequant al paisatge i al clima els elements construïts, caldrà donar suport i sensibilitzar cap al manteniment dels paratges nets, no només com a protecció contra el foc, sinó també com a generador de paisatge. I finalment esperonar perquè es mantingui l'economia agrícola i ramadera dels nuclis disseminats i habitats.
- **La mitja muntanya, el bosc.** S'ha de lluitar per la seva preservació. Per això caldrà facilitar mitjans, tradicionals o no, de tornar a preocupar-se del bosc, de mantenir-lo net amb les pastures, amb l'aprofitament dels sobrants de les tales, és a dir, cal recuperar la gestió del bosc de manera adequada a cada lloc concret, segurament sense que hi hagi un model preestablert, però amb la recerca de fórmules que funcionin.

Finalment, caldria que es concretessin algunes actuacions en un **pla-marc** per a l'estudi de mesures estructurals: econòmiques i socials del territori de cara a possibles propostes d'actuació sobre comercialització de productes agraris, innovació tecnològica, serveis a l'agricultura, educació ambiental, aigua de reg, ramaderia, etc., amb el suport d'un **pla especial urbanístic** per a regular més afinadament els usos del territori i anar fent possibles els plantejaments expressats en el pla-marc.

En aquest sentit, fóra d'interès valorar la possibilitat de propiciar el tractament dels sòls forestals i agrícoles com a parc territorial i agrícola, respectivament, amb les finalitats de preservar l'espai forestal i agrari, promoure'n el seu desenvolupament econòmic, i difondre els valors ambientals del territori, sota la consideració que la seva posició periurbana és una determinada càrrega en contra del manteniment de la seva qualitat però, a l'ensems i des d'un punt de vista territorial, es tracta de paratges allunyats que cal mantenir i promoure.

Aquesta proposta -d'alguna manera paral·lela a iniciatives ja existents a Catalunya- implicaria la creació d'un Consorci, òrgan rector encarregat de promoure l'ordenació i la gestió dels espais agraris i forestals, informar sobre les activitats que els afectin, promoure

i fomentar inversions, serveis i aprofitaments racionals dels recursos, desenvolupament econòmic i tecnològic de les activitats agràries i forestals, captar ajuts i fons comunitaris, i de d'altres administracions, etc.

Tanmateix, cal considerar que aquests parcs haurien de ser, preferentment, d'àmbit supramunicipal, pràcticament d'abast comarcal i, per tant, no són competència del POUM.

8.7 Tractament dels sistemes d'espais lliures i equipaments

Espais lliures

El tractament dels espais lliures ha d'anar en una doble direcció. Per una part iniciar la creació de parcs urbans disposats sobretot al llarg del riu Negre, Camp del Serra i sectors de Llevant, i per una altra els petits espais lliures, de més detall, distribuïts per la ciutat i molt propers a l'habitatge. Aquests últims, que en gran majoria s'obtenen de les cessions d'unitats d'actuació en sòl urbà, cal que es disposin estratègicament en els principals recorreguts de vianants.

Considerarem els següents grans sistemes d'espais lliures:

- Parc de la Ribera (al llarg del riu Negre), format per:
 - a) L'arbreda que, des de la Mare de la Font segueix el trajecte del riu Negre fins a arribar al nucli urbà. Aquest parc té un caràcter natural i molt paisatgístic i està poc equipat.
 - b) El pas del riu Negre per l'actual sòl urbà, estret, però, que caldria adequar.
 - c) Les cessions dels sectors del sud, que formaran un conjunt unitari, caracteritzat com el gran parc urbà de Solsona. Aquest parc connectarà, d'alguna manera, amb altres espais lliures i equipaments, formen l'estructura de la xarxa verda urbana.

A l'agost 2005 l'arqueòleg Pere Cascante i Torrella ha redactat un estudi titulat "Proposta de protecció de l'àrea de la ribera del riu Negre de Solsona", on detecta una sèrie d'elements -camins, basses, murs, etc...- que, temps passats, havien existit al llarg del riu i en relació al mateix -per exemple, tints i molí-. La majoria d'aquests elements se situen en àrees a desenvolupar mitjançant planejament derivat, i molt probablement dintre del previst parc de la Ribera. Per tant, els instruments de planejament derivat -PMU i PPU, i els subsegüents projectes d'urbanització- tindran en compte aquest estudi, tendint a protegir i dignificar, dotant-les d'un entorn adient, aquestes restes.

- Parcs del nord-est.

Formats pels terrenys recentment expropiats per l'Ajuntament, i previstos per les NSP com a zona verda en sòl urbà, i les cessions adients dels sectors urbanitzables d'aquesta àrea, i que també formaran part de l'estructura de la xarxa verda urbana.

- Plaça del Camp-Passeig de Sant Antoni Maria Claret-Camp del Serra:

Es tracta del conjunt més central dels espais lliures, immediat al centre històric i de gran interès per aquest motiu.

Equipaments

La bona oferta i qualitat dels equipaments constitueixen un element essencial per millorar l'atractiu de l'àrea de Solsona dins de l'entorn comarcal. En aquest sentit, Solsona té un important tradició cultural i un fort teixit associatiu, aspectes que fan que hi hagi institucions i entitats que desenvolupen tasques que determinen i faciliten disposar d'equipaments de qualitat.

Pel paper de capital comarcal i com a centre d'un entorn molt més ampli, cal potenciar i/o crear els equipaments d'abast supramunicipal, com per exemple la fira, els jutjats, una piscina coberta, biblioteca comarcal, potser un hospital de segon nivell. Cal dotar la ciutat d'una reserva de sòl suficient per tal de donar compliment a aquestes necessitats, i, a tal efecte, el POUM fa les previsions adients -a nivell de reserva percentual i inclús gràficament- com pot comprovar-se a l'apartat 15, on es justifica una reserva gairebé el 50% superior a les exigències del Pla Territorial, a més calculada sobre la capacitat de població, valor absolutament teòric i a l'alça.

Correspondrà a l'Ajuntament anar completant la definició dels equipaments necessaris al llarg del temps, i, si s'escau, orientar la materialització de les reserves del planejament derivat de manera que s'obtinguin les mínimes superfícies unitàries necessàries per a l'equipament que, en cada cas, s'hagi previst.

Actualment les reserves d'equipament són adients i el desenvolupament del sòl urbanitzable i dels buits de sòl urbà en subministrarà de manera adequada per a atendre les necessitats derivades dels increments de població, i de les cada cop més noves i majors exigències que planteja la societat.

8.8 Infraestructures de serveis.

Els plànols informatius de la sèrie I2 descriuen en línies generals l'estat actual de les xarxes de subministrament d'aigua, de clavegueram, i d'alta i mitja tensió elèctrica. Es tracta de plànols resumits, on només hi figuren les xarxes principals per tal de facilitar-ne la lectura i comprensió. Per tant, existeix informació més detallada, considerant-se que no és necessària per al POUM.

De manera anàloga, la sèrie N4 dels plànols normatius proposa els esquemes d'actuació i/o ampliació de les xarxes per al desenvolupament urbà previst pel POUM. No són actuacions detallades, en tant que correspondrà al planejament derivat i subsegüents projectes d'urbanització establir a nivell projectual les noves xarxes, la seva connexió amb les actuals i, eventualment, la seva ampliació per tal d'ampliar-ne la capacitat i poder atendre les necessitats derivades del propi planejament.

9 MEMÒRIA SOCIAL

9.1 Introducció

La **LLei 10/2004** de 24 de desembre, de modificació de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i de l'autonomia local, en el primer paràgraf de la part I del preàmbul, diu literalment que:

L'articulació del territori català com una realitat ambientalment sostenible, funcionalment eficient, econòmicament competitiva i **socialment cohesionada** ha d'ésser l'objectiu principal de l'acció dels poders públics i de la normativa en matèria d'urbanisme i ordenació del territori. Per a avançar cap a aquests fins... cal promoure un model d'urbanització que es caracteritzi ... per la compacitat dels assentaments, la diversitat de llurs funcions i el **caràcter socialment integrat de llur població**.

Continua la Llei, en el segon paràgraf del preàmbul, alertant dels comportaments induïts pel mercat immobiliari que poden arribar a posar en perill l'ús racional del territori i, com a conseqüència, el benestar col·lectiu.

És a dir i a mode de resum, el preàmbul deixa clar l'esperit de la nova Llei:

- foment de l'accés a l'habitatge,
- equilibri en l'ús del territori i
- autonomia dels ens locals.

El planejament urbanístic es converteix, doncs, en un element regulador del nou sistema urbanístic per a aconseguir els objectius que marca la Llei i un dels instruments, entre altres, és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal-POUM. Justament un dels documents que ha de contenir el POUM és la memòria social de l'ordenament.

9.2 Situació de la ciutat de Solsona, abans de l'aprovació del POUM

Solsona es regeix urbanísticament per unes NNSS del mes de juny de l'any 1981, aprovades el 3 de setembre del mateix any.

Solsona desenvolupà un Pla Especial del Nucli Antic, l'any 2001, aprovat definitivament el 15 de maig de 2002.

La primavera del 2005, Solsona és una ciutat de gairebé 9.000 habitants, quan tres anys enrera només en tenia 7.000. Aquesta realitat ha tingut unes causes i unes conseqüències que el POUM ha de tenir molt presents, la memòria social les ha d'advertir primer, n'ha de definir bé els objectius i ha d'obrir les vies que han de permetre el reequilibri d'aquesta població.

Causa 1. Una molt forta primera immigració, magrebina, que s'ha anat consolidant, ha anat reagrupat la família i s'ha establert definitivament aquí. Una segona immigració, d'aquest darrer any, procedent dels països de l'est i també de sudamèrica.

Conseqüència 1. Creixement poblacional massa ràpid

Causa 2. Creixement desmesurat del sector de la construcció, segment habitatge. Solsona, com la resta del territori, ha sofert el boom inversionista del sector immobiliari.

Conseqüència 2. Habitatges buits i expectants. Inassequibles per a la demanda

Causa 3. Necessitat d'habitatge a preu assequible.

Conseqüència 3. Ocupació del nucli antic o d'altres zones malmeses

Causa 4. Concentració excessiva de la població sense recursos

Conseqüència 4. S'ha iniciat la creació de guetos

Causa 5. Poca assimilació dels nouvinguts per part de la població autòctona.

Conseqüència 5. Comencen a haver-hi indicis de descohesió social

Hi ha d'altres factors que el planejament no ha d'obviar, la piràmide d'edats de Solsona per una banda està molt envellida i, per l'altra, hi destaca la població en edat a punt d'independitzar-se. Aquestes dues realitats poblacionals tenen unes necessitats ben diferents, però amb punts de contacte: 1. necessitat d'habitatge assequible –compra o lloguer- que en els cas de la gent gran, a més, haurà de ser habitatge adaptat i en un % adient, fins i tot, assistit; 2. podran ser habitatges petits d'entre 40 i 50 m²; 3. habitatges distribuïts per tot el territori de manera que s'eviti la segregació territorial dels ciutadans per raó del seu nivell de renda, per raó de l'edat, per raó de l'origen, etc.

D'altra banda, a partir de recollir el programa de política social que per als anys a venir ha preparat l'Ajuntament de Solsona i que tot seguit s'explicita, s'abordarà la definició d'objectius del POUM en matèria d'habitatge.

9.3 Política social de l'Ajuntament de Solsona

L'Ajuntament de Solsona és conscient que el planejament vigent en alguns aspectes queda curt, sobretot pel que fa a gestió real del sistema urbanístic i, sobretot, perquè cal adequar-lo a la Llei 2/2002.

D'altra banda, el ràpid creixement poblacional per causa de la immigració i per d'altres causes, i sobretot el creixement dotacional comencen a albirar-se com a possibles causes de desequilibri, per això l'Ajuntament va començar a engegar polítiques encarades a resoldre els problemes incipients i planificar el futur de la nova Solsona de cara a retornar-li el carisma de ciutat equilibrada i sostenible en tots els sentits.

En aquest sentit, cal tenir presents les actuacions següents:

1. A finals de l'any 2003 es van licitar els treballs de redacció del POUM amb l'objectiu d'adequar el creixement urbà i ordenar el terme preveure els creixements descontrolats.
2. A mitjans de 2004, es van encarregar els treballs de participació ciutadana. Tot i que aquests treballs es van contractar inicialment per al POUM, amb posterioritat s'han adreçat també a d'altres actuacions municipals, com la rehabilitació del nucli antic.
3. A finals de 2004 es va concórrer al primer concurs convocat per la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques amb al Pla d'Intervenció Integral del Nucli Antic.

4. Aquest darrer mes de maig de 2005 s'ha concorregut al segon concurs convocat per la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques amb al Pla d'Intervenció Integral del Nucli Antic. **El dia 14 de juliol de 2005 la premsa es feia ressò que Solsona havia estat triada per a millorar el nucli antic**
5. Durant els anys 2004 i 2005 s'han endegat polítiques encaminades a l'adquisició de sòl per a futurs equipaments, s'ha participat en iniciatives encaminades a la promoció d'habitatge social (així, l'any 2004 es va fer entrega de 21 habitatges socials), desenvolupament d'equipaments, etc.
6. Des de l'entrada en vigor de la Llei 2/2002 s'ha rebut el sòl procedent de cessió corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic.
7. Amb la finalitat de promoure una política social de caire transversal que doni resposta als problemes socials que, des dels més diversos sectors de la societat, es puguin plantejar, el proppassat dia 31 de maig de 2005 ha estat inaugurada formalment l'Oficina de Cooperació.
8. Aquest darrer any s'ha sol·licitat també un ajut al Departament de Treball i Relacions Institucionals de la Generalitat de Catalunya per a l'elaboració d'un Pla Municipal d'Igualtat d'Oportunitats per a les Dones de Solsona.
9. I finalment, aquest mes de juny, l'ajuntament de Solsona és un dels deu municipis que acaben de signar un conveni de col·laboració amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge, la Secretaria General de Joventut del Departament de Presidència i l'empresa pública ADIGSA per a la posada en marxa del **Programa de mediació per al lloguer social al municipi de Solsona**. Amb l'objectiu de crear una Borsa d'Habitatge per al Lloguer Social i/o Borsa Jove d'Habitatge que formarà part de la Xarxa de Mediació per al Lloguer Social. És una manera de posar a disposició del municipi una tipologia d'habitatge avui molt escassa.

9.4 Definició d'objectius respecte al reequilibri social i sostenible de la ciutat de Solsona

- Pel que fa al territori

Solsona gaudeix d'un cert equilibri territorial entre el que és urbà, el conreu-ramaderia i el bosc, aquest equilibri genera funcions mediambientals positives: de pulmó verd, de paisatge; econòmiques: explotacions agrícoles; i, finalment, socials: generador de llocs de treball i generador d'espai d'esbarjo.

Per això és tan important posar tots els mitjans per aturar decididament la dispersió poblacional i edificatòria, indiscriminada, que en alguns indrets s'ha iniciat amb el consegüent procés de deteriorament que cal canviar de signe.

A mode de conclusió, el POUM posa els mitjans per a preservar l'espai natural, agrícola i boscós.

- Pel que fa a l'habitatge

El POUM no ha previst reserves de terrenys destinats a habitatges dotacionals públics, (amb l'excepció dels dos blocs ja existents, i a desaparèixer) entenent que no és necessari, ja que la previsió de més de 800 habitatges de protecció pública derivats del planejament sembla suficient en un horitzó de 12 anys.

L'Ajuntament ha de vetllar perquè a través d'una política d'habitatge equilibrada, la ciutat de Solsona diversifiqui tipologies, aprofiti els mitjans de millora de les condicions mediambientals a l'abast, harmonitzi al màxim els aspectes socio-culturals d'una població cada vegada més multicultural.

- Pel que fa als equipaments

El POUM ha esdevingut l'instrument que ha permès, de forma objectiva, fer una aproximació a la Solsona d'aquí a quinze anys. Això vol dir preveure els possibles dèficits i/o mancances que permetin fer un programa dels equipaments que necessitarà la ciutat en aquelles condicions. I així a curt termini s'ha previst la necessitat d'equipament escolar, l'envelliment a mig termini de la població fa pensar en equipament assistencial i de serveis personals, etc. I també l'equipament cultural, en aquest sentit l'Ajuntament acaba d'adquirir la finca del carrer Castell 21 per a instal·lar-hi la biblioteca municipal i d'altres equipaments culturals.

- Pel que fa a l'entorn urbà

El POUM, decididament, ha apostat per la compactació dels buits urbans, i l'augment de la densitat, permetent, però, la diversificació de les tipologies edificatòries: plurifamiliar més o menys compacta (illes tancades, blocs aïllats) unifamiliar en filera i aïllada.

- Pel que fa a les comunicacions

El POUM ha previst les infraestructures necessàries per a la mobilitat de les persones, les mercaderies, n'ha detectat les mancances i, sobretot, fa un alerta respecte a les necessitats urgents d'un transport públic eficient, si es té en compte l'envelliment de la població a curt termini i el descens de la renda per càpita a causa de la població immigrant que a curt i a mig no podrà disposar de més de dos cotxes per llar.

El POUM pren en consideració les àrees de protecció dels vianants i les d'aparcament de vehicles.

- Pel que fa als serveis

És absolutament imprescindible no obviar les diferències entre una Solsona de 7.000 habitants, que són els que tenia fins fa ben pocs anys, i la previsió del POUM que es planteja una Solsona de 15.000 habitants.

Hi ha temes primordials de manteniment, de seguretat, de neteja que es multipliquen i s'han de preveure, a mig i a llarg termini.

9.5 Quadre potencial d'habitatges del POUM

	Habitatges de promoció pública			Habitatges totals		
	Existents	Proposats	Totals	Existents	Proposats	Totals
Total sòl urbà no inclòs a l'àmbit d'actuació	53*	0	0	4.070	1.542	5.612
Total sòl urbà inclòs a l'àmbit d'actuació	-	137	137	40	627	667
Total sòl urbanitzable delimitat	-	350	350	-	1.867	1.867
Total sòl urbanitzable no delimitat	-	406	406	-	2.030	2.030
Total municipi		893	893	4.110	6.067	10.177

*Aquests 53 habitatges de promoció pública existents corresponen a les actuacions següents:
Promoció Ajuntament-Fundació Família i Benestar Social. 25 pisos, any 1993
Promoció Ajuntament-Fundació Família i Benestar Social. 21 pisos, any 2005
Promoció INCASOL. 7 pisos, any 2000

Les previsions d'habitatges de promoció pública que es concreten en 883, sembla que s'ajusten a les necessitats de Solsona per als propers 12 anys, atenent que suposa un 15% aproximadament del total de nous habitatges que proposa el POUM.

10 ADEQUACIÓ ENTRE LES PREVISIONS DE POBLACIÓ I LA CAPACITAT DEL SÒL URBANITZABLE DEL PLA

La població del municipi de Solsona l'any 2003 era de 7.925 habitants.

L'estudi redactat per CEDRICAT amb data 22/12/04 i títol "1er. Informe. Anàlisi del context socio-demogràfic i econòmic" (annex número 3 d'aquesta Memòria) fa una sèrie de projeccions de població per als anys 2008, 2013 i 2018, que recollim en resum seguidament:

Escenari	Any		
	2008	2013	2018
Baix	9.920	11.338	12.710
Central	9.968	11.630	13.314
Tendencial	10.017	11.922	13.917
Alt	10.066	12.215	14.534

Fixant-nos en les projeccions per a l'any 2018, la més elevada suposa uns 6.600 habitants més que els de final de 2003, i significa la necessitat de disposar de 2.600 a 3.000 nous habitatges, considerant la baixa en el nombre d'ocupants, el percentatge d'habitatges desocupats, i les necessitats de renovació.

Actualment, el nombre d'habitatges és de l'ordre de 4.110.

El potencial del sòl urbanitzable de tot el Pla és d'uns 3.897 habitatges.

El potencial teòric d'habitatges del sòl urbà s'estima en uns 6.280, tenint en compte el grau de consolidació actual.

El potencial total del POUM s'estima, doncs, en uns 10.177 habitatges, valor força superior a les necessitats d'habitatge, segons projeccions de població, perquè implica una capacitat per a 6.000 habitatges, de l'ordre del doble de les necessitats previstes. Cal, però, tenir en compte que part dels habitatges possibles en sòl urbà ho són en substitució d'edificació existent i, per tant, la seva producció forma part d'un procés lent, superior al termini temporal contemplat. Cal, doncs, concloure que les previsions del POUM s'adeqüen a les de població i a la necessitat de nous habitatges en el període estudiat, mantenint una proporcionalitat entre el sòl a urbanitzar i les previsions de creixement.

11 PROTECCIÓ DEL PATRIMONI

El Pla d'ordenació urbanística municipal de Solsona integra en la seva ordenació el Pla Especial i el Catàleg de protecció del patrimoni arquitectònic i urbanístic del municipi.

Aquest Pla Especial completa el vigent del nucli antic, recollint elements del propi nucli antic que aquell no contemplava, però estenent el seu àmbit a tot el terme municipal.

12 MESURES PEL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE

El Pla d'ordenació introdueix, en la regulació del sòl urbanitzable, les determinacions per a l'adopció de criteris de sostenibilitat en el planejament urbanístic, com a continuïtat amb els aplicats per al planejament general.

L'informe mediambiental, que s'adjunta com a Document 7 del POUM-Document per a aprovació inicial, redactat per GEOSILVA corrobora l'adequació del POUM als imperatius del desenvolupament sostenible, tal com exposen els apartats II dels preàmbuls de la L 2/02 i la L 10/04, i defineix l'article 3 de la L 2/02, no modificat per la L 10/04.

13 SOSTRE EDIFICABLE I PREVISIONS DE POBLACIÓ

13.1 Quadres resum de sòl i sostre edificables en zones

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	Superfície ha	Sostre m²
Sòl urbà		
Preferentment residencial	140,31	1.196.899
Preferentment industrial	47,30	391.563
Total urbà	187,61	1.588.462
Sòl urbanitzable		
Urbanitzable delimitat		
Preferentment residencial	50,14	235.967
Preferentment industrial	45,62	228.100
Total urbanitzable delimitat	95,76	464.067
Urbanitzable no delimitat		
Preferentment residencial	40,61	243.653
Total urbanitzable no delimitat	40,61	243.653
TOTAL URBANITZABLE	136,37	707.720
TOTAL MUNICIPI	323,98	2.296.182

13.2 Ajust entre sostre i previsions de població.

El total de sostre residencial que preveu el POUM és de 1.676.519 m², valor que inclou urbà i urbanitzable. La capacitat total d'aquest sòl és de 10.177 habitatges segons quadre adjunt.

Com s'ha vist a la Memòria informativa, la capacitat de les NSP que es revisen era de 7.496 habitatges.

CÀLCUL HABITATGES

SÒL URBÀ

URBÀ NO INCLÒS A ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Clau	Descripció	Sòl (m2)	Sostre (m2)	Densitat	Nº habitatges
1	Casc Antic	58.087	174.261	1/3 sostre PB, resta 1habg/120m2const	968
2	Eixample	223.906	601.236	1/3,5 sostre PB, resta 1habg/100m2const	3.436
3	Unifamiliar fileres	23.752	12.593	1habg/180m2const	70
4a	Bloc aïllat	3.770	9.425		57
4b	Bloc aïllat	4.286	3.857		9
5a	Unifamiliar aïllada	76.254	76.254	(-10% de sòl) 1habg/200m2parcel·la	343
5b	Unifamiliar aïllada	143.787	115.030	(-10% de sòl) 1habg/400m2parcel·la	324
5c	Unifamiliar aïllada	32.657	26.126	(-10% de sòl) 1habg/400m2parcel·la	73
5d	Unifamiliar aïllada	1.261	1.513	(-10% de sòl) 1habg/200m2parcel·la	6
6a	Ordenació volumètrica predefinida	34.101	37.507	promig	250
6b1	Ordenació volumètrica predefinida	5.112	4.569	1habg/180m2const	25
6b2	Ordenació volumètrica predefinida	5.633	9.270	1habg/180m2const	52

Total urbà no inclòs a àmbit d'actuació	612.606	1.071.640		5.612
--	---------	-----------	--	-------

URBÀ INCLÒS A ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Nom sector o polígon	Sòl (m2)	Sostre (m2)	Densitat (nºhabg/ha)	Nº habitatges
Polígon 1	1.497	1.248	30	7
Polígon 2	2.179	5.915	1habg/100m2const	59
Polígon 12	1.451	2.756		12
Polígon 13	1.335	3.538	1habg/100m2const	35
Polígon 14	6.435	1.000		2
Sector 3	4.625	13.875	75	139
Sector 4	908	4.822	80	53
Sector 5	5.948	6.488	40	43
Sector 6	34.519	27.615		86
Sector 8	9.130	18.259	90	183
Sector 9	2.885	5.192	90	52
Sector 10	541	2.301	80	23
Sector 11	2.435	2.214	21	9

Total urbà inclòs a àmbit d'actuació	73.888	94.223		703
---	--------	--------	--	-----

Total urbà	686.494	1.256.461		6.315
-------------------	---------	-----------	--	-------

SÒL URBANITZABLE

URBANITZABLE DELIMITAT

Nom sector	Sòl (m2)	Sostre (m2)	Densitat (nºhabg/ha)	Nº habitatges
Sector A	13.767	29.155	25	73
Sector B	55.734	55.734	50	557
Sector C	12.130	11.479	50	115
Sector D	10.965	9.138	50	91
Sector E	50.262	62.828	50	628
Sector F	55.422	33.253	15	166
Sector G	14.552	14.552	50	146
Sector I	17.866	15.632	15	67
Sector J	3.265	4.198	25	23

Total urbanitzable delimitat	233.962	235.967		1.867
-------------------------------------	---------	---------	--	-------

URBANITZABLE NO DELIMITAT

Nom sector	Sòl (m2)	Sostre (m2)	Densitat (nºhabg/ha)	Nº habitatges
Sector K	162.436	243.653	50	2.030

Total urbanitzable no delimitat	162.436	243.653		2.030
--	---------	---------	--	-------

Total urbanitzable	396.397	479.620		3.897
---------------------------	---------	---------	--	-------

Total municipi	1.082.891	1.736.080		10.212
-----------------------	-----------	-----------	--	--------

Amb una ràtio d'ocupació a l'any horitzó de 2,60 habitants/habitatge (comptant que actualment és de 2,88 i existeix una tendència a la baixa), resultarien 26.460 habitants en la hipòtesi d'esgotament total del sostre previst. La previsió de població l'any 2018, horitzó del planejament, és de 14.834 habitants segons l'esmentat estudi, i la capacitat total del POUM és un 78% superior, valor raonable, considerant:

- a) Que el sòl que resta per esgotar de les NSP serà de realització lenta: en efecte, en sòl urbà directe hi ha comptabilitzats 4.110 habitatges l'any 2004, i la capacitat total fins a 5.612 serà de lenta execució, i impossible colmatació.
- b) Només el 67% dels habitatges estan ocupats com a primera residència l'any 2004, i sembla haver-hi una tendència a la baixa: l'any 1991 eren el 72%. Cal considerar que molts residents a la Comarca disposen d'habitatge a Solsona sense estar-hi censats.
- c) Una part notable de la capacitat (2.030 habitatges) se situa en sòl urbanitzable no delimitat, i per tant la seva delimitació dependrà del creixement real del sòl urbanitzat. Si descomptéssim aquesta reserva, la capacitat del POUM fora superior en només un 43% a la previsió de població, enlloc del 78% dalt esmentat.

14 JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES PER ESPAIS LLIURES

La Llei 10/2004 d'Urbanisme determina a l'article 58.1.f , que els plans d'ordenació defineixen el sistema general d'espais lliures públics, que ha de respondre, com a mínim, a la proporció de 20 m² per cada 100 m² de sostre admès pel planejament urbanístic per a ús residencial.

El sostre residencial admès pel POUM és de 1.641.858 m².

L'aplicació del requeriment és: $1.736.080 \text{ m}^2 \text{ sostre} \cdot 20/100 = 347.216 \text{ m}^2 = 34,72$ hectàrees.

El Pla d'ordenació qualifica com a espais lliures públics en sòl urbà directe 131.700 m² i fa la hipòtesi que el 70% de cessions destinades a espais lliures més equipaments en sòl inclòs en àmbits d'actuació de planejament derivat tindrà per destí els espais lliures. Això són 323.300 m².

En resum:

En sòl urbà directe	131.700
En sòl inclòs en àmbits d'actuació	323.300
TOTAL	455.000 m ² sòl

Per tant, són 45,5 ha, per sobre de les 34,72 ha resultants de les exigències legals.

15 JUSTIFICACIÓ DE LES RESERVES INDICATIVES PER DOTACIONS

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) estableix, mentre no es desenvolupin els plans territorials, uns estàndards orientatius per a equipaments, en funció de la mida del municipi.

Així doncs, pel dimensionament de les reserves urbanístiques per equipaments, aquest Pla adopta els estàndards del Pla Territorial General de Catalunya.

S'ha adoptat com a horitzó de les reserves una població de 26.460 habitants, absolutament teòrica com a capacitat total del POUM.

Previsió d'equipaments estàndards PTGC

	HORITZÓ 26.460 HABITANTS					
	Estàndard m²		Necessitat per 26.460 hab. en m²		Previsió POUM	
	st/hab	sòl/hab	sostre	sòl	m² sostre	m² sòl
Sanitari	0,10	0,40	2.646	10.584		
Assistència	0,10		2.646	2.646 (1)		
Cultural	0,30		7.938	7.938 (1)		
Administratiu	0,35		9.261	6.174 (2)		
Ensenyament		3,00		79.380		
Esportiu		3,00		79.380		
Abastament		0,20		5.292		
Serveis tècnics		0,30		7.938		
TOTAL				199.332		288.100 (3)

(1) Hipòtesi 1 m² st/m² sòl.

(2) Hipòtesi 1,5 m² st/m² sòl.

(3) 149.600 m² en sòl urbà directe, i la hipòtesi de 138.500 m² inclosos dins d'àmbits d'actuació de planejament derivat (comptant 70% destinat a espais lliures i 30% a equipaments).

Es comprova que les previsions del POUM superen les exigències legals en el conjunt dels equipaments comptant a més que la població utilitzada és totalment teòrica a l'alça.

16 QUADRE RESUM DE ZONES I SISTEMES DEL POUM

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

SÒL URBÀ

	Ha
PREFERENTMENT RESIDENCIAL	140,31
PREFERENTMENT INDUSTRIAL	47,30
TOTAL SÒL URBÀ	187,61

SÒL URBANITZABLE Urbanitzable delimitat

	Ha
PREFERENTMENT RESIDENCIAL	50,14
PREFERENTMENT INDUSTRIAL	45,62
Total sòl urbanitzable delimitat	95,76

Urbanitzable no delimitat

	Ha
PREFERENTMENT RESIDENCIAL	40,61
Total sòl urbanitzable no delimitat	40,61
TOTAL SÒL URBANITZABLE	136,37

SÒL NO URBANITZABLE

	Ha
SÒL NO URBANITZABLE	1.492,48
Total sòl no urbanitzable	1.492,48
TOTAL TERME MUNICIPAL	1.816,46

SISTEMES

SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

	Ha
ESPAIS LLIURES SÒL URBÀ DIRECTE	13,17
EQUIPAMENTS SÒL URBÀ DIRECTE	14,96
ESPAIS LLIURES I/O EQUIPAMENTS DINS ÀMBITS D'ACTUACIÓ	46,18
TOTAL ESPAIS LLIURES I/O EQUIPAMENTS	74,31

SISTEMA VIARI

	Ha
VIALITAT EXISTENT EN SÒL URBÀ	47,44
VIALITAT DINS ÀMBITS D'ACTUACIÓ	38,02
TOTAL VIALITAT	85,46

SISTEMA HIDROLÒGIC

	Ha
ZONA FLUVIAL SÒL URBÀ DIRECTE	1,22
ZONA FLUVIAL DINS ÀMBITS D'ACTUACIÓ	0,77
TOTAL SISTEMA HIDROLÒGIC	1,99

17. EQUIP DE TREBALL

La redacció del POUM de Solsona ha estat a càrrec de VALERI CONSULTORS ASSOCIATS, s.r.l, amb un equip de treball format per:

Redactor en cap

Joan Antoni Paez i Berga, arquitecte.

Redactors

Natàlia Bellés i Juan, arquitecte.

Olga Roca i Saurina, arquitecte.

Narcís Roig i Jover, arquitecte.

COL·LABORADORS

Patrimoni

Fruitós Mañà i Reixach, doctor arquitecte.

Gabriel Valeri i Comas, arquitecte tècnic

Arquitectura

Carlota Cristobal Fröhlich, arquitecte.

Ignasi Rius i Montraveta, arquitecte.

Enginyeria

Enrique Socias Piarnau, enginyer de camins canals i ports.

Mercè Ramos i Ortiz, enginyer industrial.

Oscar Niñerola i Ubach, enginyer tècnic d'obres públiques.

Anna Garcia i Garcia, enginyer tècnic industrial química i mediambient.

Economia

Joan Rafols i Esteve, economista.

Jordi Coll de Ventós, economista.

Aspectes Legals

Emili Amat i Pérez, advocat.

Relacions institucionals i correcció lingüística

M. Roser Esquius i Ausió, llicenciada.

Secretaria

Montse Godoy Guanche

Montserrat Pallejà i Llauro

Delineació

Lourdes Garcia Rita

Marilú Huamaní Huamaní

Cristina Palacín i Feixa

Informe mediambiental

Geosilva, s.l.

Sota la direcció general de: **Josep Maria Valeri i Ferret**