

6. Anàlisi del territori

6.1. Marc territorial i usos del sòl

Els 9 municipis del Pla estratègic de la Vall del Ges, Orís i Bisaura s'integren a la comarca d'Osona. Osona, amb una superfície de 1.264 km² es troba situada a l'extrem nord-oriental de la depressió central, entre el Pre-Pirineu, la serralada Transversal i la serralada Pre-Litoral.

Els municipis del Pla estratègic de la Vall del Ges, Orís i Bisaura ocupen una extensió de 206 km² i agrupa una població de 20.641 habitants (padró municipal del 2003). Es tracta d'un ampli territori situat al nord de la comarca d'Osona, just en la transició entre la Plana de Vic i el pre-Pirineu, fet que li dona una especificitat i identitat característiques.

A partir de l'anàlisi dels usos del sòl (vegeu taula 6.1.1) es pot observar la gran importància que té el medi natural i rural en tot l'àmbit, ocupant aproximadament el 96,5% de la superfície total. Per municipis Torelló és el té una major ocupació urbana amb un 15,3% de sòl urbà i 8,3% de sòl urbanitzable.

Taula 6.1.1.

Usos del sòl dels municipis que integren el Pla estratègic de la Vall del Ges, Orís i Bisaura

MUNICIPIS	CLASSES DE SÒL			Total
	Urbà	Urbanitzable	No urbanitzable	
Sant Quirze de Besora	54,85 (6,80%)	13,40 (1,66%)	732,71 (90,90%)	806,06
Santa Maria de Besora	8,61 (0,34%)	0	2.446,39 (99,39%)	2.461,24
Montesquiu	19,90 (4,09%)	0	460,10 (94,77%)	485,45
Sora	12,78 (0,40%)	0,66 (0,02%)	3.149,29 (99,37%)	3.168,97
Vidrà	31,45 (0,92%)	0	3.362,26 (98,69%)	3.406,64
BISAURA	127,59 (1,23%)	14,06 (0,13%)	10.150,75 (98,28%)	10.328,38
Torelló	208,36 (15,34%)	112,84 (8,31%)	991,59 (73,02%)	1.357,87
Sant Vicenç de Torelló	86,90 (13,15%)	19,72 (2,98%)	579,74 (87,76%)	660,53
Sant Pere de Torelló	47,96 (0,86%)	13,87 (0,25%)	5.471,79 (98,82%)	5.536,99
Orís	31,19 (1,15%)	0	2.679,82 (98,85%)	2.710,96
VALL DEL GES, ORÍS	374,41 (3,64%)	146,43 (1,42%)	9.722,94 (94,70%)	10.266,37
TOTAL	502,00 (2,43%)	160,49 (0,77%)	19.873,69 (96,49%)	20.594,75

Font: Elaboració pròpia a partir de l'anàlisi dels diferents planejaments urbanístics i les dades del SITPU (Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya).

Aquest percentatge de classes de sòl en l'àmbit del pla estratègic es força semblant al del conjunt de la comarca d'Osona, on aproximadament el 96% de la superfície comarcal és sòl no urbanitzable (Vegeu taula 6.1.2)

6.2. Aspectes de planejament directriu i supramunicipal

El planejament directriu té com a objectiu bàsic establir les directrius i pautes bàsiques per a l'ordenació integral o sectorial de grans àmbits territorials, i esdevé l'obligat marc de coherència per als plans de rang inferior (Carceller i Pérez 1994).

El Pla Territorial General de Catalunya, el Pla d'Espais d'Interès Natural i el Pla de carreteres són els plans directrius que tenen una major incidència sobre el territori en qüestió. No obstant això existeixen altres elements de planejament directriu, com el pla de sanejament o el pla hidrològic que també cal tenir en consideració.

- **El Pla Territorial General de Catalunya**

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), aprovat per la Llei 1/95, té com a objectius definir l'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya, i d'orientar les accions a emprendre per crear les condicions adequades que atreguin l'activitat econòmica als espais idonis.

A nivell general el PTGC es basa en el pla de carreteres per definir una xarxa viària en teranyina sobreposada al territori, i delimita com a sòl útil per urbanitzar aquell que té un pendent inferior al 20%, que representa cap al 50% del territori català.

El PTGC adscriu els municipis de l'àmbit del Pla estratègic dins del Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals de Catalunya, que es troba en fase de desenvolupament.

6.3. Estructures urbanes i anàlisi del planejament dels municipis

6.3.1. El subsistema de la Vall del Ges

Els municipis de Torelló, Sant Vicenç de Torelló i Sant Pere de Torelló s'estructuren al llarg del riu Ges configurant una unitat territorial. Torelló exerceix la capitalitat d'aquest subsistema urbà i també és la porta d'entrada principal a la vall del Ges. El municipi d'Orís, que també es pot incloure dins aquest subsistema per la seva proximitat i dependència de Torelló (sobretot per la colònia industrial "El pelut"), presenta unes diferències clares amb la resta de poblacions.

El subsistema de la Vall Ges està estructurat pel propi riu, que configura una clara unitat territorial cohesionant els nuclis urbans que hi estan ubicats. Pel que fa a la xarxa de comunicacions Torelló proporciona l'entrada física a la Vall, complementada per l'accés des de la C-17 a través de Borgonyà-Vilaseca i Sant Vicenç de Torelló.

La carretera BV-5224 és la principal via de comunicació entre els municipis de la Vall del Ges, estructurant-se com un eix viari que comporta molta dependència i influeix clarament en el trànsit de pas de Torelló. El futur eix Vic-Olot provocarà canvis importants en aquest sentit, doncs es planteja una variant que permetrà reordenar la xarxa viària de Torelló i canalitzar el trànsit de pas.

a) Torelló

• Evolució històrica

A nivell territorial el nucli urbà de Torelló s'estructura a la part baixa del riu Ges, en el punt de confluència del riu Ges amb el riu Ter. Aquesta estructura territorial ha condicionat el creixement del poble.

Torelló té el seu origen al voltant de la parròquia de Sant Feliu. Durant els segles XVI-XVII, el nucli s'allarga seguint els principals camins d'entrada, amb una clara estructura estrellada amb el nucli antic com a nòdul central i les diferents digitacions al voltant dels principals camins. Posteriorment durant els segles XVIII i XIX el poble va creixent en eixamples, relligant i consolidant el nucli urbà. A finals del segle XIX i principis del XX, amb l'aprofitament hidroelèctric de les aigües del Ter, es dona una forta implantació d'indústries tèxtils formant colònies tèxtils a llarg del tram mig del Ter. A Torelló destaquem les colònies industrials Matabosch, Can Tarrés i la Coromina.

Durant els anys 1950-60 l'explosió demogràfica i la forta arribada de població immigrada (principalment del sud de l'Estat espanyol) generen un ràpid creixement urbà. En aquest període hi ha el naixement del barri Montserrat, creat mitjançant un pla de cooperativa, i que avui es troba plenament integrat a la xarxa urbana. A partir dels anys setanta apareix una etapa de creixement dispers, tant industrial com residencial, força anàrquic i amb un important consum de sòl. L'any 1982, l'Ajuntament de Torelló –al mateix temps que Sant Vicenç i Sant Pere- aprova el seu Pla General d'Ordenació Urbanística, amb l'objectiu d'ordenar el creixement urbanístic de Torelló, actuant i consolidant els buits urbans existents dins el sòl urbà i planificant un nou creixement residencial al sector de la Cabanya com a continuació del carrer Manlleu. L'any 1998, amb les previsions de creixement del Pla pràcticament esgotades, es fa una revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Torelló (aprovada el 20 de desembre de 1999). Les principals justificacions per a la revisió eren la manca de sòl industrial i residencial aïllat (ja s'havien esgotat les previsions fetes pel Pla l'any 1982), i la crisi i tancament de les grans indústries tèxtils (amb la necessitat social de requalificar la finca Matabosch). També es considerava prioritari refer la xarxa viària bàsica i planificar nous accessos al poble d'acord amb les noves zones de creixement urbà, rehabilitar i dinamitzar el centre històric i millorar les dotacions d'equipaments públics i zones verdes. Finalment la revisió del Pla ordena el Sòl no urbanitzable.

• El sistema urbà actual i perspectives de creixement

Les previsions de creixement a Torelló van dirigides a completar i cosir el teixit urbà actual, millorar la xarxa viària, els serveis i infraestructures necessàries i consolidar un sector industrial important en els terrenys compresos entre la via del tren i el futur accés a Sant Vicenç de l'eix Vic-Olot.

- **La xarxa viària bàsica**

Millorar la xarxa viària urbana de Torelló és un dels principals objectius del municipi, doncs en els darrers anys el creixement urbanístic de Torelló no ha anat acompanyat de l'estructuració necessària de la xarxa viària.

És evident que la construcció de l'Eix Vic-Olot permetrà canvis importants en l'accés al nucli urbà, constituint-se com la principal via d'accés al nucli urbà, amb una rotonda a l'alçada de Calverons que donarà accés a Torelló, Sant Vicenç i Sant Pere. Aquest nou accés, a més de desviar el trànsit de pas de la Vall del Ges permetrà regular bona part del trànsit pesant que va als polígons industrials. Per altra banda, l'entrada a Torelló per Borgonyà es manté i és millorada -ja se n'ha fet un tram- el traçat de la carretera de Conanglell fins a la C-17.

A nivell de la xarxa viària bàsica es consoliden uns eixos principals que actuen com a rondes urbanes. Per una banda l'eix viari que connecta des de la carretera de Manlleu fins la carretera de Sant Vicenç passant pel Pont de Malianta, i l'eix format per la ronda del puig i el carrer Ter fins a la carretera de Conanglell que funciona coma circumval·lació sud. Amb aquesta xarxa viària es vol descongestionar l'intens trànsit que passa pel centre de la vila. La barrera que avui encara planteja la línia ferroviària, que separa el barri de l'estació i també el sector industrial de les Vinyes del nucli urbà, es preveu solucionar amb la construcció de nous accessos.

- **El nucli antic**

Per tal d'invertir el procés degradatiu en el qual estava sotmès el centre antic de Torelló, amb una important degradació del parc d'habitatges, una pèrdua de l'activitat comercial i, en conjunt, una progressiva pèrdua de la qualitat ambiental dels espais públics el propi planejament urbanístic planteja un pla d'actuacions en el nucli antic amb l'objectiu de revertir la tendència actual de desocupació. En aquests darrers anys s'han començat a impulsar les actuacions de rehabilitació del centre històric, concretant-se en la reforma i pacificació dels carrers, l'impuls de la rehabilitació dels habitatges i la dinamització de la seva activitat comercial. La possible problemàtica de la manca d'aparcaments producte de la regulació del trànsit rodat del centre s'ha pogut gestionar amb una bona oferta d'aparcaments pròxims al centre.

- **El creixement residencial**

La principal característica dels nous creixements industrials de Torelló és el predomini dels habitatges unifamiliar (principalment adossats) en detriment de l'habitatge plurifamiliar.

En aquests darrers anys Torelló ha crescut omplint els espais buits encara existents dins l'entramat urbà. Així, Mitjançant diferents Unitats d'actuació, algunes encara per executar, es vol acabar de relligar l'actual ciutat consolidada. La superfície afectada per aquestes unitats d'actuació és de 25,03 Ha, amb un 61% del sòl destinat a ús públic (vialitat, espais verds, etc.). Algunes d'aquestes unitats d'actuació tenen per objectiu principal millorar la xarxa viària existent, augmentar la dotació de verd urbà i completar la resta de buits urbans amb nous creixements residencials de baixa densitat.

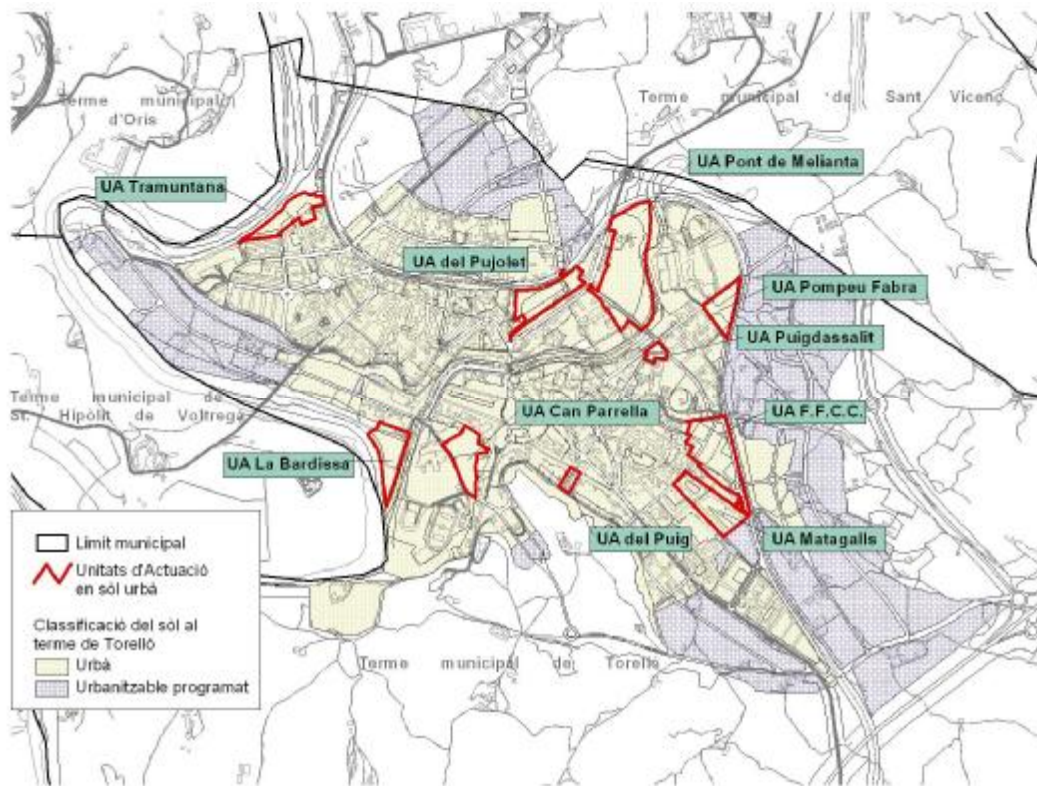
Taula 6.3.1.

Unitats d'actuació per desenvolupar en sòl urbà al municipi de Torelló

UNITATS D'ACTUACIÓ PER DESENVOLUPAR SOBRE SÒL URBÀ	
UA F.F.C.C.	Aquesta unitat d'actuació permetrà connectar el carrer Colomer amb el Passatge Vall del Ges i, a través d'un nou accés, la connexió amb el polígon Les Vinyes salvant la via del tren. Hi dominen els habitatges adossats en filera.
UA del Puig,	Aquesta actuació preveu l'obertura del carrer Puigdassalit cap a la Ronda del Puig. La connexió d'aquest carrer amb la ronda de circumval·lació permetrà millorar el trànsit del nucli urbà.
UA Puigdassalit	Actuació puntual que ha de permetre la connexió del carrer Puigdassalit fins al carrer Camprodon
UA del Pujolet	Preveu la construcció d'un pont sobre la línia del tren que permeti la connexió amb el barri de l'estació, i la construcció d'habitatges aïllats (part alta) i habitatges unifamiliars en filera (part baixa).
UA Matagalls	Planteja l'obertura d'un passatge a l'interior de l'illa amb l'objectiu principal de donar accés als garatges.
UA Pompeu Fabra	S'ordena el final de l'Av. Pompeu Fabra amb la construcció de 11 habitatges aïllats i la cessió de la resta de l'espai com a verd urbà.
UA Can Parrella	Adquisició de la finca de Can Parrella per part de l'Ajuntament. Es planteja la conservació del conjunt de jardins. Una altra part d'aquesta unitat es destinarà a la construcció d'habitatges tipus xalet.
UA La Bardissa	Es tracta de l'espai de confluència entre el riu Ter i el Ges, i es planteja principalment com una gran zona verda de protecció fluvial i del bosc de ribera. Aquesta zona podrà connectar-se amb un pont per a vianants amb la zona esportiva, esdevenint en conjunt una de les més importants zones verdes de la vila.
UA Tramuntana	Ordena l'entrada de la carretera BV-5226 a Sant Vicenç, principalment com a verd públic
UA Pont de Malianta	L'ordenació del sector del pont de Malianta es planteja ordenant la residència aïllada amb criteris de la protecció i potenciació dels elements naturals existents al voltant del riu Ges.

Font: Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Figura 6.3.1.
Unitats d'actuació per desenvolupar en sòl urbà



Font: Elaboració pròpia a partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Els nous creixements residencials previstos en el **Sòl Urbanitzable Programat**, tenen per objectiu aconseguir un creixement en forma de “taca d’oli”, potenciant clarament un creixement residencial d’habitatges unifamiliars:

- Creixement del barri de l’estació amb el desenvolupament dels Plans Parcial Castell I i Castell II. Es preveu un creixement residencial que enllaci el barri de l’Estació amb el barri de la Serra d’en Jolis de Sant Vicenç de Torelló i la fàbrica de l’empresa Vitri. Aquest creixement es preveu com residencial extensiu, amb una densitat edificatòria de 33 Habitatges/Ha i el manteniment de franges de protecció verda al voltant de la indústria. També es contempla la prolongació de l’Av. d’Ausias Marc salvant la barrera de la línia ferroviària. Per altra banda (PP Castell II) es preveu ordenar els voltants de la masia Mas Torra, amb la construcció d’habitatges unifamiliars en filera amb accés al carrer progrés, amb una densitat edificatòria de 33 Hab./Ha. Es deixa com a sòl no urbanitzable els terrenys de major pendent fins la carretera BV-5224 a Sant Vicenç.
- Creixement residencial a l’altra costa de la via del tren, prop del Club Tennis, amb el desenvolupament del Pla parcial de la Campeneria II. La prolongació de l’Avda. Pompeu Fabra i connexió amb la futura variant de l’eix Vic-Olot farà que es tracti d’un sector molt ben connectat tant amb el centre urbà com l’exterior. Es planteja un creixement residencial de baixa densitat (33 Hab./Ha), amb la construcció d’habitatges unifamiliars aïllats.
- Creixement residencial al sud amb el desenvolupament del Pla Parcial La Creu I i La Creu II. Es planteja un creixement simètric i de característiques edificatòries similars al sector de la Cabanya (45 Habitatges/Ha) però a l’altra banda de la carretera de Manlleu. Aquest creixement suposarà la prolongació de la Ronda del Puig fins a connectar-se amb la Ctra. de Manlleu.

Aquest creixement residencial s'amplia amb el sector La Creu II ocupant l'espai entre la futura prolongació de la ronda del Puig i els turons del sud del municipi.

- Finalment el Pla Parcial del Puig, amplia i finalitza el sector residencial existent al costat de la masia de La Carrera, amb habitatges unifamiliars aïllats, amb una densitat edificatòria baixa de 16 Habitatges/Ha.

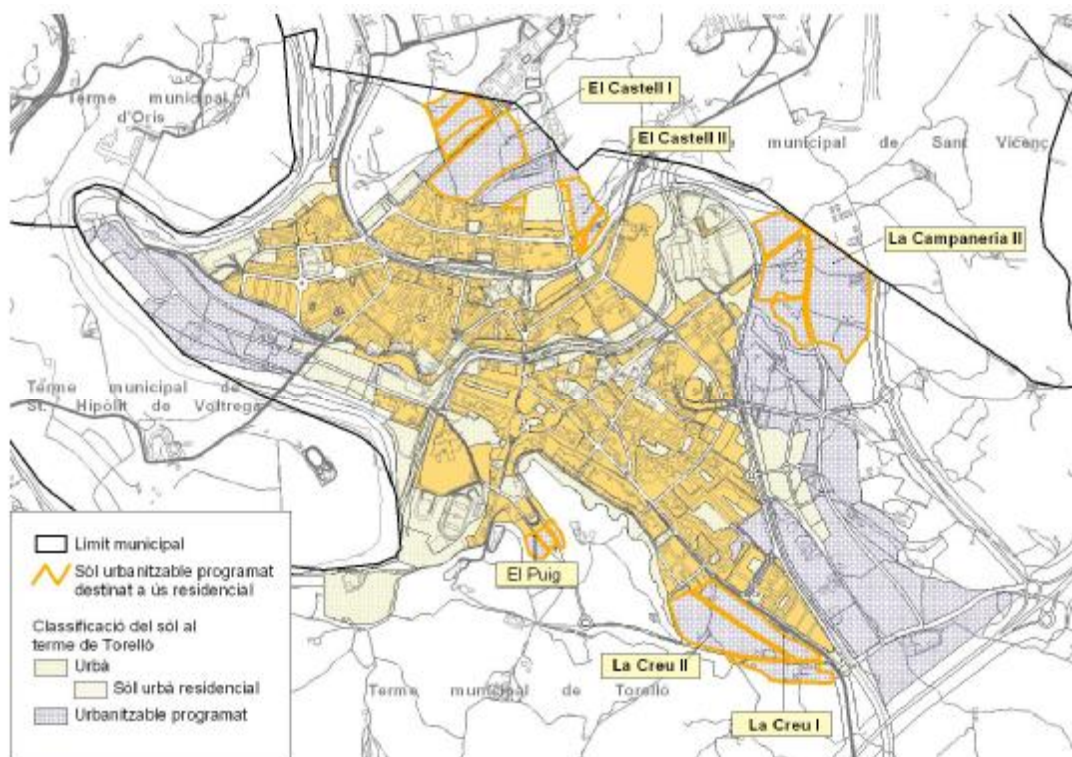
Taula 6.3.2.

Zones de creixement residencial en Sòl Urbanitzable.

Sector	Superfície (m²)	Aprofitament Privat (m²)	Habitatge/Ha	Equipaments i espais lliures (m²)	Vialitat (m²)
El Castell I	137.464	61.859	33	24.744 (18%)	23.369 (17%)
El Castell II	34.673	15.603	33	6.241 (18%)	5.894 (17%)
Campaneria II	203.406	91.533	33	36.613 (18%)	34.579 (17%)
La Creu I	50.092	20.037	45	10.018 (20%)	20.037 (40%)
La Creu II	83.287	33.315	45	16.657 (20%)	14.159 (17%)
El Puig	13.161	5.659	16	2.369 (18%)	2.159 (16%)
Total	522.083	228.006		96.642 (19%)	100.197 (21%)

Font: Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Figura 6.3.2.
Creixements residencials en sòl urbanitzable



Font: Elaboració pròpia a partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

- El creixement industrial

Torelló té una activitat industrial dominada per tallers i petites i mitjanes indústries. La demanda de sòl industrial segueix essent per aquesta tipologia industrial, doncs les grans indústries es localitzen a d'altres municipis de la comarca, principalment en zones més properes a l'Eix Transversal Lleida-Girona.

Les zones industrials de Torelló es localitzen al polígon Mas les Vinyes, la Campaneria i el Polígon del carrer Ter. Actualment s'està consolidant el polígon industrial Matabosch, com a continuació del Polígon del Ter just a l'altre costat del pont de Conanglell. Aquest polígon (Matabosch) sorgeix de la requalificació dels terrenys de l'antiga empresa Gossipyum, propietat dels treballadors i que amb la fallida de l'empresa van quedar en una situació social complicada. Aquest polígon industrial limita amb la colònia Ymbem (Colònia "El pelut" del municipi d'Orís) i ocupa una plana fluvial amb risc d'inundabilitat, fet que precisarà la construcció d'una escollera de contenció.

Els nous creixements industrials planificats es plantegen bàsicament com una ampliació dels polígons industrials existents, definint una zona industrial que inclou els polígons de les Vinyes i la Campaneria i els amplia fins a la nova carretera de circumval·lació que s'ha projectat d'accés al futur eix Transversal Vic-Olot.

Taula 6.3.3.

Zones de creixement industrial de Torelló.

PLANS PARCIAIS DE DESENVOLUPAMENT DE NOU SÒL INDUSTRIAL	
P.P. Les Vinyes II	Ampliació dels polígons industrials actuals (Les Vinyes i La Campaneria) consolidant-se com el principal sector industrial de Torelló i ocupant els terrenys entre la via del tren i el futur accés a l'eix Vic-Olot des de la carretera de Sant Vicenç de Torelló.
P.P C/ Guilleries	Aquest sector industrial complementa l'anterior. Tot i la seva prioritat d'ús industrial s'haurà de compaginar amb els habitatges existents.
P.P. La Campaneria	En aquest sector ja hi ha implantades diferents indústries (Cunitor, Vascat) però que no s'ha acabat de consolidar pels problemes d'accessibilitat, doncs només s'hi pot accedir des de l'Avda. Pompeu Fabra pel petit pont que travessa la línia ferroviària. Amb la urbanització del polígon industrial Mas Les Vinyes i la construcció d'un nou accés a través del C/ de l'Esquirol aquest polígon es podrà desenvolupar. Amb el desenvolupament del polígon industrial de la Campaneria s'hi implantaran aproximadament unes 30 parcel·les d'entre 600-2000 m ² .
P.P. La Caseta	Preveu ordenar les naus industrials existents (que s'ubiquen a l'espai anomenat Roviretes) i preveure nous creixements industrials amb naus mitjanes i petites.

Font: Elaboració pròpia a partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Taula 6.3.4.

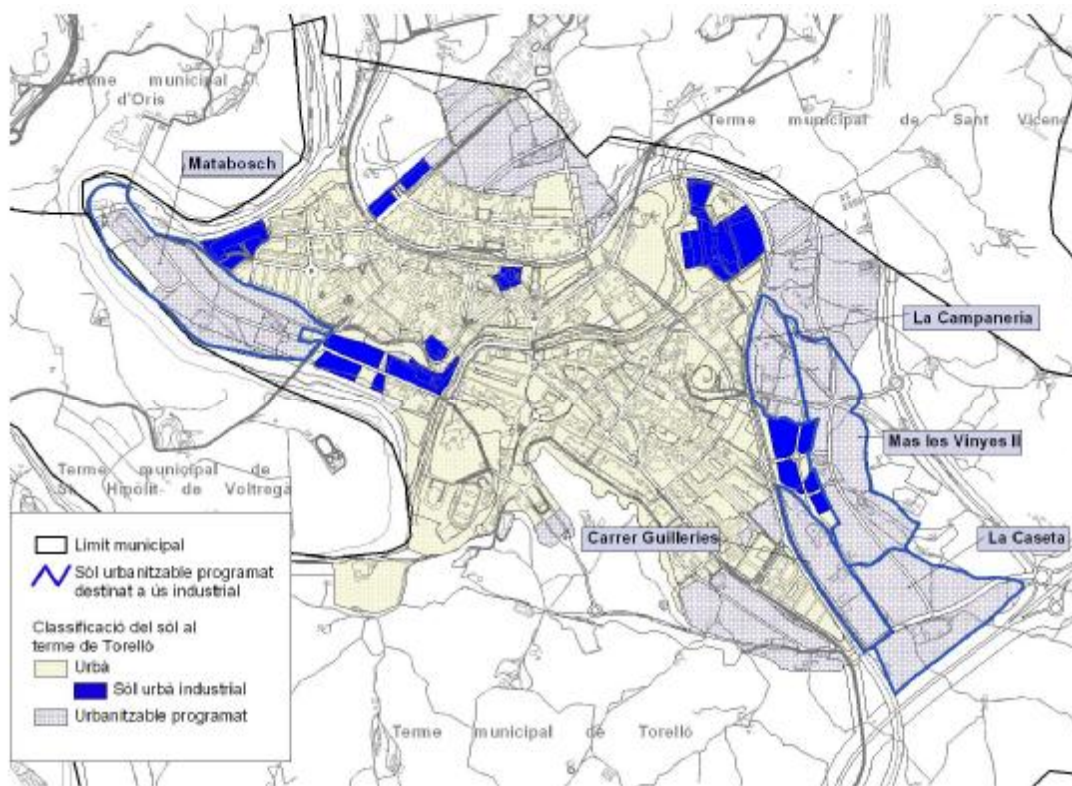
Dades urbanístiques de les zones de creixement industrial a Torelló

Sector	Superfície (m ²)	Aprofitament Privat (m ²)	Equipaments i espais lliures (m ²)	Vialitat (m ²)
Matabosch	222.286	115.448 (52%)	77.203	29.631
La Campaneria	73.123	40.948 (56%)	23.965	8.210
Mas les Vinyes II	235.279	129.403 (55%)	42.350	39.997
Carrer Guilleries	79.031	41.096 (52%)	14.226	13.435
La Caseta	142.610	71.305 (50%)	25.670	24.244
Total	752.329	398.200	183.414	115.517

Font: A partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

A més d'aquests creixements industrials, el Planejament urbanístic, a través del desenvolupament de plans especials, preveu l'ordenació de la colònia Vilaseca i la Colònia La Coromina. Per a la colònia Vilaseca, que pertany a Sant Vicenç de Torelló, és preveuen uns terrenys per a la seva possible ampliació. En aquesta ampliació, tot i que es demanarà estudi hidràulic i geotècnic, cal tenir en compte la inundabilitat d'aquest espai. A la colònia La Coromina, degut a la degradació actual i a la confusió dels usos existents, es pretén requalificar l'espai deixant l'espai entre el canal i el riu com a zona inundable.

Figura 6.3.3.
Sòl industrial a Torelló



Font: Elaboració pròpia a partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

- Equipaments i espais verds

A Torelló existeix una bona dotació d'equipaments, tant a nivell d'equipaments escolars, com sòcio-culturals o esportius. També existeix una molt bona dotació d'espais verds, places i jardins (actuals i previstos), amb una ràtio de 31,8 m²/habitant. Considerant només els jardins i verd urbà actuals, la ràtio és de 8,4 m²/habitant.

Taula 6.3.5.
Dotació en equipaments a Torelló.

Equipaments	Titularitat	Superfície
Equipaments sòcio-culturals	Públics	24.465,27
	Privats	10.461,58
	Total	34.926,85
Equipaments escolars	Públics	22.643,48
	Privats	14.646,45
	Total	37.289,93
Equipaments esportius		64.546,91
Altres equipaments	Públics	47.553,39
	Privats	2.475,93
	Total	50.026,32
TOTAL		186.790

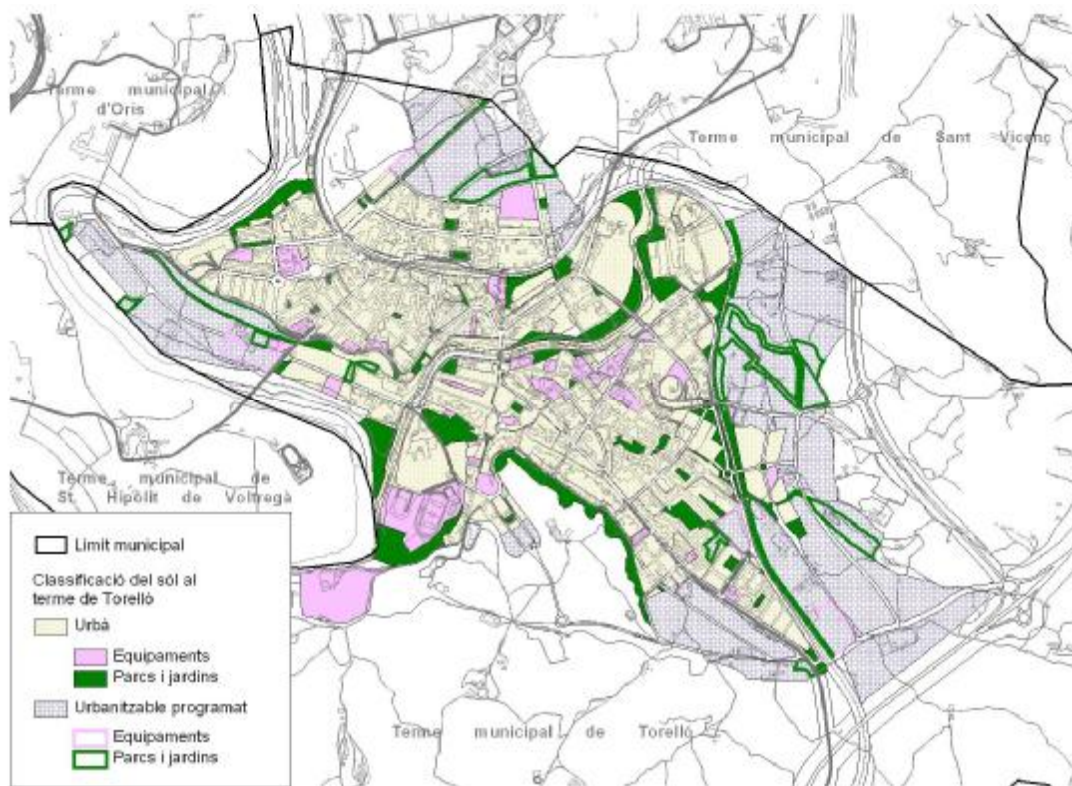
Font: Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Taula 6.3.6
Places, zones verdes i jardins públics

	NOM	SUPERFÍCIE (m²)	
PLACES	Plaça Alzinar	5.450,42	
	Plaça Institut	1.059,28	
	Plaça Diversitat	1.207,71	
	Plaça Dr. Flèming	550,00	
	Plaça Germà Donat	605,06	
	Plaça Guifré el Pelós	1.361,63	
	Plaça Jacint Verdaguer	215,66	
	Plaça Joan Maragall	827,62	
	Plaça Joanot Martorell	1.945,23	
	Plaça del Mercat	1.025,13	
	Plaça Mil·lenari	1.042,71	
	Plaça Nova	1.467,84	
	Plaça Paisos Catalans	2321	
	Placeta Pujol	248,3	
	Plaça de la Quaranya	732,55	
	Plaça Ruibal	711,41	
	Plaça Vella	782,19	
	Plaça Narcís Monturiol	1393,8	
		TOTAL	22.947,54
	ZONES VERDES I JARDINS	Mas Les Vinyes	2827
Les Serrases		2.983,43	
Zona Esportiva		24.083,63	
Zona verda C/Congost-Matagalls		5.741,28	
Zona verda C/Congost-Vallespir		3.234,78	
Av. Roselló		2.036,69	
Parc Municipal		2.626,24	
Carrer del Ter		986,24	
Carrer Lluçanès		278,21	
Carrer Voltregà		668,17	
Abat Oliva		1.891,88	
El Puig		3.400,29	
C/ Espona		380,4	
Finca Espona		2.340,58	
Ges Nord		14.553,00	
C/ Malianta-Pompeu Fabra		944,65	
Altres		2.321,78	
C/ del Pou		15.385,96	
Jardins Can Parrella		13.374	
Protecció Renfe (La Caseta)		7.557,41	
	SUBTOTAL	107.615,6	
ZONES VERDES FUTURES		276.735,82	
TOTAL		407.298,9	

Font: Ajuntament de Torelló

Figura 6.3.4.
Equipaments i verd urbà de Torelló

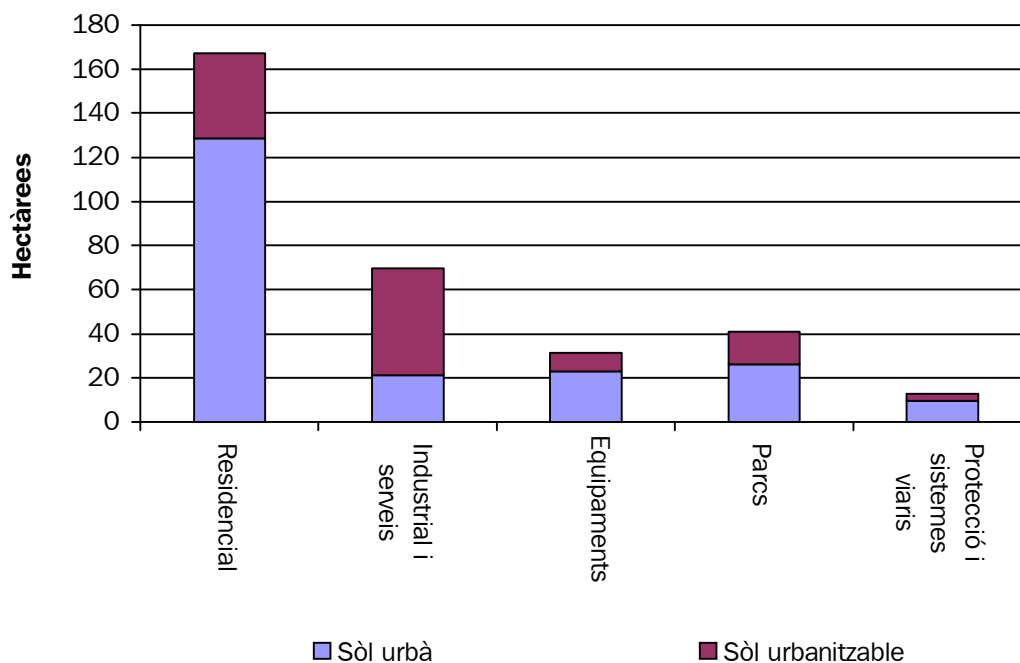


Font: Elaboració pròpia a partir de la Revisió del pla general d'ordenació urbana de Torelló. Text refós

Com a complement a la revisió del PGOU es planteja realitzar estudis per tal de determinar els usos, l'estètica i el paisatge de l'entorn dels rius, amb la redacció d'un Pla especial d'ordenació de les riberes del riu Ter i un estudi de detall per tal d'ordenar la composició paisatgística i arquitectònica de les vores del riu Ges.

Figura 6.3.5

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable de Torelló



Font: Elaboració pròpia

- **Sòl No urbanitzable**

Tot i ser el municipi més urbanitzat de tots els de l'àmbit del Pla estratègic, Torelló encara té un 76% del seu territori que és sòl no urbanitzable.

El Planejament vigent planteja unes zones de reserva que per les seves condicions d'ús interès requereixen d'una protecció acurada del seu valor paisatgístic i cultural. També són susceptibles de protecció les zones de valor agrícola i les zones de vegetació de ribera.

b) Sant Vicenç de Torelló

El municipi de Sant Vicenç de Torelló té una superfície de 6,6 Km² i una població de 1.895 habitants (padró 2003), amb una superfície bruta de 2,9 habitants/Ha.

El municipi s'estructura amb tres nuclis urbans independents i d'orígens diversos:

- El **nucli de Sant Vicenç**. Es tracta del primer assentament d'inicis rurals i que compta amb un petit centre històric amb una església romànica del s. XI
- El conjunt de la **colònia industrial de Borgonyà**
- La colònia industrial de **Vila-seca**.

El creixement urbà del municipi s'ha anat desenvolupant pel sud i sud-oest del terme municipal: Les colònies industrials de Borgonyà i Vila-seca a les vores del riu Ter i el nucli urbà de Sant Vicenç que ha crescut al nord de Torelló (i amb pràcticament forma un continu urbà).

Tots tres nuclis mantenen les peculiaritats dels seus orígens específics, els diferents ritmes de desenvolupament i els usos antics i actuals, així com un important sentiment d'identitat per part de la població que els habita.

• El sistema urbà actual i perspectives de creixement

Sant Vicenç disposa de Normes Subsidiàries (NNSS) aprovades l'any 1983 i actualment en fase de revisió.

- La xarxa viària

La xarxa bàsica que dona accés al municipi de Sant Vicenç de Torelló és la carretera BV-5228 (de Torelló a Sant Pere) i BV-5229 (procedent de la colònia Vilaseca). L'accés a Sant Vicenç de Torelló per Vilaseca, és segurament el punt més conflictiu al tractar-se d'un pas per sota la via del tren molt estret i amb poca visibilitat.

Dins el nucli urbà de Sant Vicenç el trànsit s'estructura principalment pel carrer Vilamitjana (accés des de la carretera de Torelló a Sant Pere) i l'avinguda del Castell (accés des del barri de l'estació de Torelló).

La construcció de l'eix Vic-Olot planteja una variant que, mitjançant una rotonda, millorarà els accessos a la població.

- El nucli de Sant Vicenç de Torelló

El nucli de Sant Vicenç té un petit centre històric, amb carrers estrets. El poble ha anat creixent de manera ordenada cap a ponent. Tot aquest eixample de ponent, que ha anat creixent cap a la zona esportiva de Sant Vicenç, està dominat per habitatges unifamiliars.

En conjunt el municipi ha anat creixent de manera força compacte, amb una bona dotació d'espais verds i d'equipaments (construcció d'un pavelló poliesportiu). Actualment el poble creix al voltant del pavelló poliesportiu (entre el carrer Vilamitjana i el sector del Toll). Tot i que domina l'habitatge unifamiliar, en aquest sector es planteja un creixement en

habitatge plurifamiliar. Concretament amb la construcció de 2 blocs amb un total de 34 habitatges, un de promoció pública (18 habitatges) i l'altre de promoció privada (sector de la Torre).

Per altra banda s'ha anat consolidant la urbanització residencial "El Jolis", estructurada entre la carretera de Sant Vicenç a Vilaseca (BV-5229) i el municipi de Torelló (barri de l'estació). Es tracta d'una zona residencial de xalets, màxim exponent de la ciutat difusa i amb una baixa barreja d'usos.

El creixement futur de Sant Vicenç de Torelló es planteja a ponent del nucli urbà, establint un continu urbà entre el poble, la zona esportiva i la urbanització "El Jolis". Actualment s'ha aprovat una modificació puntual de les Normes Subsidiàries (sector La torre) que planteja la urbanització entre el poble i la urbanització "El Jolis" per sota la carretera BV-5229. També es planteja unir amb un eix peatonal i carril bicicleta la zona esportiva (zona esportiva i CEIP Lloriana) amb el nucli de Sant Vicenç.

La futura revisió del planejament planteja continuar ocupant aquest buit entre la zona esportiva i el poble consolidant, com dèiem anteriorment, un continu urbà.

- **Colònia industrial de Borgonyà**

La colònia industrial de Borgonyà té un important interès patrimonial i arquitectònic. El nucli urbà conserva una estructura urbana típicament anglesa, pel fet que la fàbrica va està formada en part per capital i direcció anglesos.

Borgonyà s'estructura amb un conjunt de cases de diferents tipologies (cases petites dels obrers, cases dels encarregats,...), disposant de diferents equipaments i espais verds que en conjunt defineixen un nucli de gran interès arquitectònic. Borgonyà té una bona dotació d'equipaments, havent-hi un casal d'avis (antiga casa cuna), cementiri, un petit consultori mèdic,...). Al visitar aquest nucli destaca les instal·lacions esportives (camp de futbol) que són propietat de la fàbrica.

- **Colònia Vilaseca**

La colònia Vilaseca és una colònia industrial que es troba al peu de la carretera BV-5226 (de Torelló a Borgonyà). Es tracta d'un conjunt de cases –antigues cases dels treballadors de la fàbrica- que l'any 1994 amb l'aprovació d'un Pla Especial de Reforma Interior (PERI) es van reconvertir en cases unifamiliars. En aquests moments força de les cases es troben ocupades. Amb el PERI es planteja un cert creixement residencial de la colònia Vilaseca amb la construcció de 10 nous habitatges (la majoria habitatge aïllat).

La colònia vilaseca es troba encaixada entre el riu Ter i la línia del ferrocarril, i hi passa pel mig la BV-5226. Es tracta doncs d'un nucli amb dues grans barreres –el ferrocarril i la carretera- que condicionen la vida de la colònia. Pel que fa a la carretera s'han aplicat bandes sonores per tal de reduir la velocitat del trànsit rodat i d'aquesta manera millorar la seguretat ciutadana de la colònia. Pel que fa a la línia de ferrocarril, en aquests moments s'està construint un pas elevat sobre la via del tren que donarà accés a les cases de la Riereta. També està en fase d'estudi per part de Renfe la supressió del pas a nivell existent, essent una proposta de l'Ajuntament de Sant Vicenç la construcció d'un pas integrat pel túnel de sota la via del tren a la carretera BV-5229 (de Sant Vicenç a la colònia Vilaseca). Aquest punt, és encara avui una de les principals mancances que té la

xarxa viària de Sant Vicenç, essent una cruïlla perillosa sobretot pel trànsit pesant que vol accedir al polígon industrial de Sant Vicenç. La millora d'aquest punt, augmentant l'amplada del túnel, facilitaria l'accés del trànsit (sobretot camions) que van a la zona industrial de Vilaseca i també permetria l'accés per als vianants.

- **Zona industrial**

El municipi de Sant Vicenç té dues colònies industrials –Borgonyà i Vilaseca- on s'hi desenvolupen activitats industrials.

Sant Vicenç ha desenvolupat una zona industrial -que pren el nom de Vila-seca- ubicada entre la zona esportiva municipal i la colònia Vilaseca. L'accés a aquest polígon industrial és conflictiva atès que s'ha de creuar la via del tren per un pont estret i amb poca visibilitat. En aquesta zona esportiva s'hi concentra bona part de les indústries del municipi i actualment es troba força consolidat (75% d'ocupació), tot i que encara permet un cert creixement industrial.

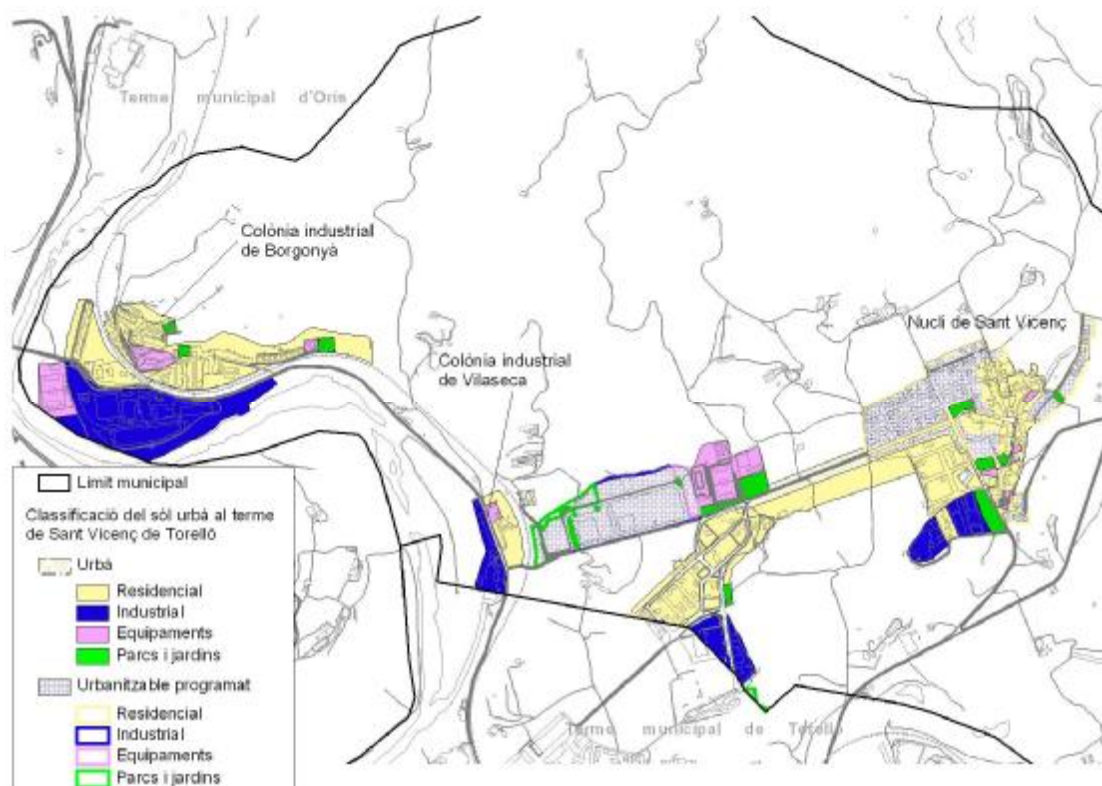
El nucli de Sant Vicenç també té altres sectors industrials: la zona industrial "El Toll" (on hi ha principalment indústria càrnica) al límit sud del nucli de Sant Vicenç i amb creixements residencials molt a prop de les indústries; i un altre sector industrial (bàsicament amb petits tallers) que limita amb la urbanització els Jolis i la indústria Vitri de Torelló.

El nucli de Vila-seca continua la seva activitat industrial amb un règim d'edificis compartits, però sense un increment d'activitat.

La indústria de Borgonyà té un important interès arquitectònic, i bona part de l'edifici es preveu protegir. Actualment l'activitat industrial (indústria de torneria) ocupa una part de les naus industrials. No obstant això es planteja una reconversió de les instal·lacions per tal de poder albergar diferents indústries.

Figura 6.3.6.

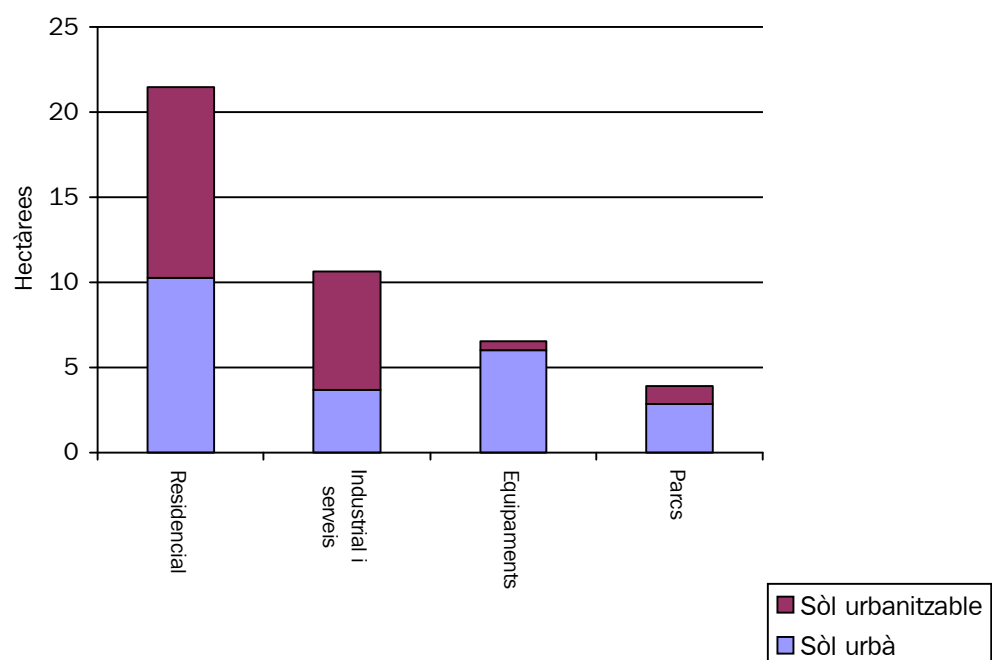
Característiques del planejament urbanístic de Sant Vicenç de Torelló



Font: Elaboració pròpia

Figura 6.3.7

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable de Sant Vicenç de Torelló



c) Sant Pere de Torelló

El municipi de Sant Pere de Torelló té una superfície de 55,1 Km² és el municipi més extens de la Vall del Ges i també de l'àmbit territorial del Pla estratègic. Amb una població de 2.289 habitants (padró 2003), té una superfície bruta de 0,4 habitants/Ha.

• Evolució històrica

El nucli urbà de Sant Pere de Torelló es va formar al voltant de l'església parroquial, tot omplint i transformant la seva sagrera. D'aquesta època se'n conserva el nucli urbà, d'estructura medieval, amb carrers estrets i espais públics molt irregulars, i perfectament adaptats a la topografia del territori.

Durant els segles XVI i XVII Sant Pere experimenta un fort creixement econòmic i demogràfic. D'aquesta època corresponen els creixements lineals que comprenen els carrers Sant Feliu, Bellmunt i Doctor Casas seguint els principals camins antics que sortien del nucli urbà existent. L'estructura de nucli estrellat, amb un nucli compacte i diferents digitacions en forma de llargs braços, és similar a la que ha tingut el municipi de Torelló i característica de moltes poblacions d'arreu del país. A partir del segle XVII comencen a formar-se els primers eixamples, omplint els buits entre els diferents creixements lineals, com a model de consolidació del nucli urbà.

Amb la construcció de la nova carretera a la Vola (l'any 1913), que encara avui és la principal via de comunicació entre la Vall del Ges i la Garrotxa, sorgeix una infraestructura que parteix el nucli urbà de Sant Pere.

Durant la segona meitat del segle XX Sant Pere té un important creixement urbanístic, passant aproximadament de les 12 Ha ocupades l'any 1950 a les prop de 45 Ha que ocupa el sòl urbà en l'actualitat (sense comptar la urbanització de la Riera). És interessant observar com aquest creixement urbanístic no es correspon amb el creixement demogràfic que ha tingut el poble (que ha passat de 1.927 habitants l'any 1950 als 2.289 habitants que té en l'actualitat). Així, Sant Pere de Torelló anava creixent amb habitatges residencials, principalment de tipus unifamiliar, aprofitant els últims terrenys planers perifèrics al nucli consolidat. Aquests creixements residencials, sense planificació, sovint tenien grans mancances pel que fa a la dotació de serveis i equipaments.

Amb l'aprovació de les Normes Subsidiàries (NNS, 1989) es planteja la creació d'una zona industrial a sud-oest del poble vora la carretera BV-5224. Aquesta zona industrial s'ha anat consolidant, però amb greus deficiències pel que fa al compliment de la normativa urbanística, fet que ha generat amb el polígon actual que planteja un cert grau de desordre i importants mancances d'infraestructures.

Les Normes Subsidiàries també permeten impulsar diferents zones d'unes zones de creixement residencial lligades (a través de dues Unitats d'Actuació). Durant els anys 1994-95 es construeixen 70 cases a la nova urbanització de "La Riera", tot i que incomplint la normativa urbanística per part del propi Ajuntament. Essent el cas de la urbanització de La Riera el més destacable, també trobem d'altres construccions i promocions urbanístiques irregulars, sempre en detriment de la dotació d'equipaments o espais públics.

En els darrers 4 anys l'Ajuntament ha intentat reconduir aquesta situació establint una dinàmica més respectuosa amb la legalitat urbanística. No obstant això, la situació

urbanística de Sant Pere de Torelló fa necessària una revisió del planejament per tal d'aconseguir una la legalitat urbanística del municipi.

Destacar també el nucli de Sant Andreu de La Vola com un punt important pel que fa a l'estructuració del territori municipal, així com el santuari de Bellmunt

- **El sistema urbà actual i perspectives de creixement**

- **La xarxa viària**

La xarxa viària de Sant Pere de Torelló s'estructura bàsicament per la carretera BV-5224 que travessa el municipi i esdevé l'eix de comunicació entre Torelló i Olot (per Coll de Bracons). La xarxa bàsica del municipi es complementa amb un conjunt de camins rurals, dels que destaquem el camí de Sant Pere de Torelló a Manlleu (per Targarona), el camí de Bellmunt i el camí cap a Vidrà (per Forat Micó).

Així la carretera BV-5224 i els camins rurals abans comentats estructuraven bona part de la xarxa de carrers del poble (vegeu el capítol de mobilitat de la memòria descriptiva).

En conjunt la xarxa viària de Sant Pere de Torelló presenta força deficiències, i en aquests darrers anys s'ha treballat per millorar la senyalització i la urbanització de força d'aquests carrers. Concretament en els darrers 4 anys s'han arreglat 16 carrers (de 21 carrers inventariats en deficiències)

Taula 6.3.7.

Obres d'arranjament o urbanització de carrers. Període 2000-2002.

Avinguda Joan Maragall (entrada al poble)
3 carrers de la urbanització El Pujol
Carrer Sant Feliu
Carrer Rossinyol
Enllaç dels carrers Rossinyol i Fornés
Carrer d'accés a La Riera
Carrer de la Riera (un tram)
Carrer Josep Badrena
Carrer Pius XII
Carrer Verdaguer
Carrer Sant Jordi
Carrer de la Font
Carrer Sant Rafael (un tram)
Carrer Girona (un tram)
Avinguda Assadegar
Avinguda Atlàntica (un tram)
Dos carrers de la zona industrial
Accés al veïnat de dalt de Sant Andreu de la Vola

Font: Ajuntament de Sant Pere de Torelló

Les perspectives de futur que es plantegen amb la revisió de les Normes Subsidiàries contemplen l'ordenació de la xarxa viària, creant noves rondes de circumval·lació que permetin ordenar la façana sud del poble, així com els nous creixements de ponent. També es planteja millorar l'accés a la zona industrial (tant l'actual com la futura

ampliació) amb una rotonda a la carretera d'entrada al poble que permeti l'accés directe al polígon industrial.

Pel que fa a la xarxa de camins rurals, molt extensa al municipi, es contempla com a prioritari la conservació de la xarxa de camins principals (camins rals i camins ramaders) amb la idea de mantenir la relació que històricament ha existit entre Sant Pere com a nodus de camins rurals.

- **El nucli antic**

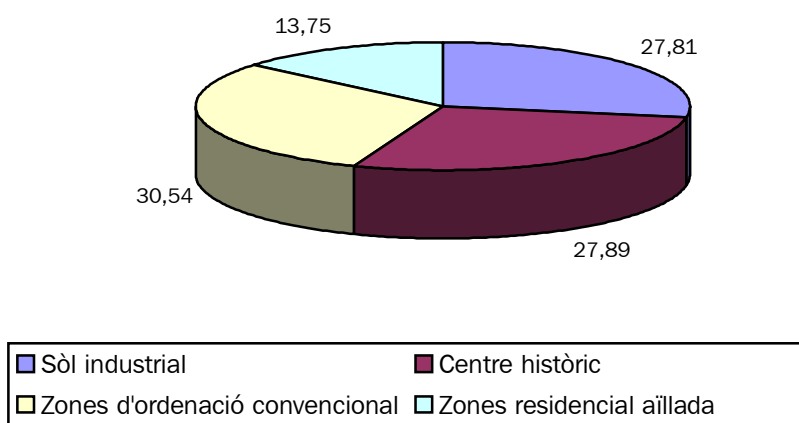
En centre històric de Sant Pere, amb carrers estrets i irregulars, conforma un conjunt d'interès arquitectònic. Actualment el nucli històric (77.224 m²) representa el 17,3 % del sòl urbà.

Avui el centre històric disposa d'accessibilitat restringida al trànsit rodat (prioritat invertida), tractant-se d'un interessant conjunt arquitectònic que cal conservar.

- **El creixement residencial**

El model de creixement urbanístic definit en les pròpies Normes Subsidiàries de Sant Pere de Torelló preveien unes dinàmiques de creixement baixes. No obstant això, els creixements urbanístics dels darrers anys, amb un conjunt de creixements residencials extensius, amb una baixa intensitat d'ocupació del sòl marquen una tendència a un model de ciutat difusa i consumidora de sòl.

Figura 6.3.8
Característiques del sòl urbà de Sant Pere de Torelló



Font: Anàlisi de la situació urbanística de Sant Pere de Torelló. Ajuntament de Sant Pere de Torelló. 2001.

La tendència a l'augment del tipus d'habitatge unifamiliar, queda reflectit en l'anàlisi de les actuacions urbanístiques privades realitzades en els darrers anys (1981-1999) on s'observa que dels 175 habitatges aconseguits, aproximadament el 77% correspon a habitatges unifamiliars i el 23% a habitatges plurifamiliars. Considerant només els habitatges de nova construcció (118), el percentatge d'habitatges unifamiliars és molt

superior (97%). La tipologia edificatòria dominant és l'habitatge unifamiliar entremitgera (88%), havent-hi també un 11% d'habitatges unifamiliars aïllats.

La mitjana d'habitatges de nova construcció durant el període 1981-99, ha estat de 6,5 habitatges/any. A partir de l'any 2000 la construcció de nous habitatges es reactiva una mica, essent la mitjana actual de 15 habitatges/any.

Principalment el sòl urbà residencial de nova construcció s'ha desenvolupat al sud i sud-oest del casc urbà.

Taula 6.3.8.
Creixements urbanístics a Sant Pere de Torelló (1981-1999)

Zona	Règim	Núm. Habitatges
Zona de "La Fàbrica"	Públic	10
Zona de la plaça de Sant Severí, carrer Sant Pere i passatge de Mossèn Molas	Privat	29
Zona del carrer del riu Ges en 3 promocions	Privat	42
Carrer riu Fornés	Privat	3
Zona carrer Sant Rafael i carrer Sant Jordi	Públic	23
Zona carrer Barcelona i carrer Girona	Públic	16
Zona carrer Girona i carrer Lleida	Públic	20

Font: Anàlisi de la situació urbanística de Sant Pere de Torelló. Ajuntament de Sant Pere de Torelló. 2001

Tot i l'existència de diferents promocions d'habitatges socials en els darrers anys, algunes d'elles s'han fet sense compliment de la normativa urbanística. El cas més destacable és el de la urbanització La Riera, amb la construcció (l'any 1995) de 72 habitatges socials construïts en sòl no urbanitzable. Darrerament l'Ajuntament, per tal d'incentivar l'accés a l'habitatge pels joves del poble, ha posat a la venda 8 parcel·les al C/ Bellmunt, assumint-ne el cost de redacció del projecte i de les llicències d'obres.

Si analitzem les previsions de creixement de Sant Pere, es contemplen creixements al sector sud i sud-oest, amb l'objectiu d'augmentar l'oferta de sòl residencial i alhora estructurar i ordenar la façana urbana. Així, les modificacions puntuals de les Normes Subsidiàries (actualment en fase d'aprovació provisional) plantegen certs creixements residencials (a la zona del polvorí a ponent del nucli urbà), amb la construcció de 119 habitatges, amb una baixa densitat edificatòria (20 habitatges/Ha). Les tipologies edificatòries proposades són xalets (a la part del turó) i agrupacions de cases unifamiliars (a la resta de l'espai). També es planteja un creixement residencial de baixa densitat (al nord-oest al sector Bellmunt), amb la construcció de 20 habitatges aïllats. També es contempla l'ordenació de tota la façana sud del poble, amb un cert creixement residencial previst.

Per altra banda dins el poble hi ha aproximadament un total de 60 cases deshabitades (la majoria en mal estat de conservació) i uns 30 solars buits on es podria edificar. Aquesta oferta de solars buits no es pot considerar real, doncs molts d'aquests propietaris mantenen la parcel·la sense construir-hi a l'espera que la puguin ocupar els seus fills una vegada s'independitzin.

En conjunt les modificacions de les Normes Subsidiàries plantegen un creixement residencial d'uns 400 habitatges, dels quals aproximadament uns 140 (35% del total) s'ubiquen dins del nucli urbà consolidat (horitzó pels propers 16 anys). Amb aquesta previsió (i considerant un ritme de creixement de 15 habitatges/any) Sant Pere de Torelló defineix el creixement urbanístic dels propers 25 anys.

Tot i que en aquests moments s'està tramitant una modificació puntual de les NNSS sembla prioritari una revisió de les NNSS elaborant el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que permeti englobar les actuacions urbanístiques no emparades en el planejament vigent, sobretot l'urbanització La Riera.

- **El creixement industrial**

La zona industrial a sud-oest del poble s'ha anat consolidant, trobant-se a hores d'ara pràcticament esgotada. Per altra banda dins el cas urbà hi resten unes 30 activitats industrials (serradores, tallers,..). Es planteja la reubicació de part d'aquestes activitats al polígon industrial per tal de reduir els problemes que causen als veïns (soroll, càrrega i descàrrega, etc.). Per altra banda la zona industrial s'ha anat desenvolupant amb força irregularitats urbanístiques, sobretot pel que fa a la finalització dels serveis bàsics (asfaltat de carrers, voreres, ocupació de la riera,...).

Aquesta situació ha plantejat a l'Ajuntament la necessitat d'ordenar i ampliar la zona industrial de Sant Pere. En aquest sentit la modificació puntual de les Normes Subsidiàries (en fase d'aprovació provisional) planteja una reparcel·lació del polígon actual i millora de la qualitat urbana del mateix (equipaments, verd urbà,..). També es planteja l'ampliació de la zona industrial cap a ponent (al costat de la carretera BV-5224).

Un dels motius de l'ampliació del polígon industrial és la construcció d'una nova central tèrmica, com a solució proposada per l'actual Ajuntament a la reconversió de l'actual central tèrmica.

Actualment la zona industrial està connectada per un vial d'accés des de la carretera BV-5224 (al costat de la gasolinera) i un altre vial que comunica amb el centre a través del carrer Doctor Casas. L'ampliació de la zona industrial també defineix una rotonda a l'entrada de Sant Pere de Torelló que permeti l'accés directe al polígon.

- **Equipaments i verd urbà**

Amb l'aprovació de les Normes Subsidiàries (1989) es va plantejar ampliar la dotació de zones verdes que era del tot insuficient. Així, abans de l'aprovació de les Normes Subsidiàries a Sant Pere de Torelló només hi havia 4 zones verdes (Plaça de la Generalitat, Plaça de l'Església, Parc Mascollell i Plaça del Doctor Montmany) amb una superfície total de 1.674 m² (0,8 m² de verd urbà/habitant). El planejament planteja la implantació de 16 noves zones verdes, assolint els estàndards de zones verdes que indicava la normativa urbanística (5 m² habitant). Bàsicament es tracta de petits espais verds i places que tenen per principal objectiu consolidar el nucli urbà i millorar-ne la seva qualitat.

En els darrers 4 anys s'han creat i/o remodelat 4 parcs amb jocs pels infants.

Taula 6.3.9.

Obres d'arranjament i urbanització de parcs i places. Període 2000-2002.

Parc Sant Jordi
Parc infantil de la Riera
Parc Mas Collell
Parc a l'Avda. Atlàntica
Font d'en Pinyol
Cap del pla
Plaça de Catalunya
Plaça de l'Ajuntament
Aparcaments al centre d'avant l'Ajuntament

Pel que fa als equipaments les Normes Subsidiàries (NNS, 1989), davant a una mancança en equipaments assistencials, esportius i de serveis, planteja la construcció de la llar d'avis (equipament assistencial) i la zona esportiva. En total Sant Pere disposa d'un total de 35.225 m² d'equipaments públics (15 m² equipaments/Habitant).

Actualment l'Ajuntament ha iniciat una modificació puntual de les Normes Subsidiàries, on planteja, entre d'altres aspectes, l'ampliació de l'actual zona esportiva, consolidant-se com una gran zona d'equipaments del poble. Aquest sòl d'equipaments s'obtindrà a partir de les cessions de sòl públic d'altres sectors (ampliació zona industrial i residencial).

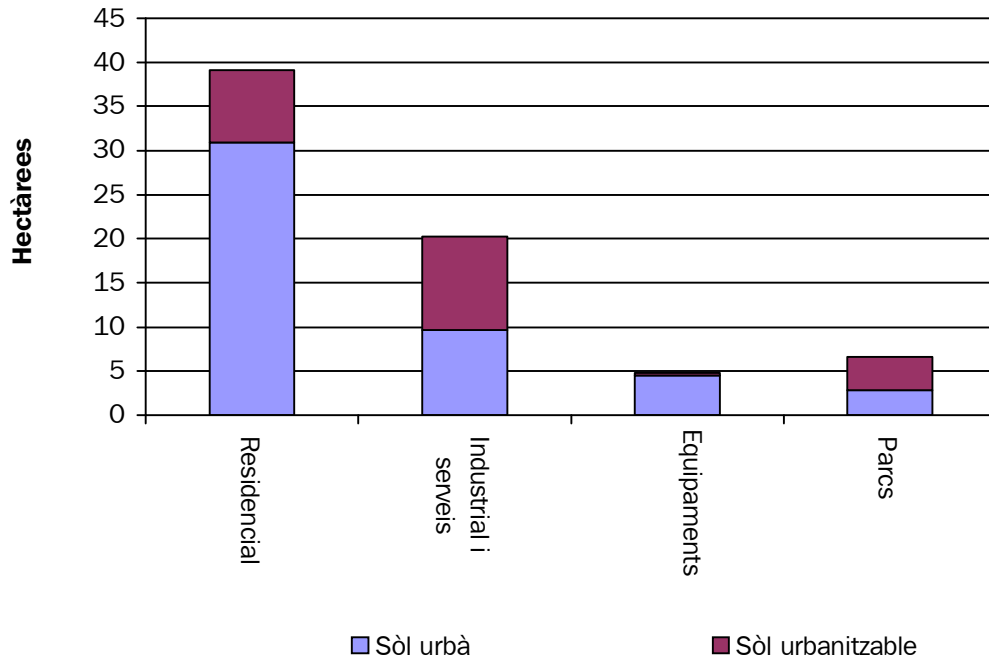
Davant de l'alternativa de concentrar els equipaments esportius del municipi, es considera que les dimensions urbanes de Sant Pere permeten aquesta concentració, donant servei al conjunt de la ciutadania. Per tal de millorar l'accés es planteja la creació d'un eix per a vianants que comunicui el nucli urbà amb la zona d'equipaments.

Figura 6.3.9

Característiques del planejament urbanístic de Sant Pere de Torelló

Figura 6.3.10

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Sant Pere de Torelló



d) Orís

El municipi d'Orís té un territori de 27,33 Km² i una població de 244 habitants (padró 2003), amb una densitat bruta de 8,9 habitants/Km².

Es tracta d'un municipi amb un clar caràcter rural i forestal, on aproximadament la meitat de la població viu disseminada en masies.

El municipi d'Orís disposa de Normes Subsidiàries de Planejament (NNSS) aprovades el juliol de 1985. Durant aquests anys l'Ajuntament ha realitzat petites modificacions de la normativa urbanística amb la principal intenció de consolidar i ampliar el nucli urbà de Can Branques.

En el municipi s'hi ubica (a la finca Les Sales) l'abocador comarcal de residus municipals, que funciona des de l'any 1995 i on s'hi diposita el rebuig que generen el conjunt de municipis d'Osona.

• La xarxa viària bàsica

El municipi d'Orís es troba travessat en direcció nord-sud per la carretera C-17, que segueix el recorregut del riu Ter. Actualment s'està realitzant la variant de la C-17 en el tram entre Sant Quirze i Montesquiu, i està en projecte el tram de les Masies de Voltregà. El tram intermedi que afecta al municipi d'Orís s'espera que també es desdoblí a mig termini. En aquest sentit el desdoblament global de la C-17 entre Vic i Ripoll permetria una important reducció de temps en els desplaçaments, i podria plantejar-se com una alternativa viable al futur eix Vic-Olot.

Des de la C-17 s'accedeix al nucli urbà de Can Branques. També hi ha accessos a la colònia industrial de La Mambla i a Bajalou (que també dóna accés a l'abocador comarcal de residus).

La resta de xarxa viària del municipi es pot considerar de caràcter rural, i destaquem:

- La carretera que va de Can Branques fins l'església de Sant Genís. Aquesta carretera continua com a camí rural fins enllaçar amb la Ctra. BV-4608 de Sant Hipòlit a Sant Boi de Lluçanès (La Trona). Aquest camí ja es troba pavimentat fins a l'alçada del Mas la Noguereda, i la resta del tram s'ha arranjat i també es pavimentarà de manera immediata.
- La carretera que va des del nucli de Can Branques fins a la colònia del Pelut i que continua per un petit pont que travessa el Ter fins a connectar amb el nucli de Torelló.
- El camí de Saderra, pavimentat fins a Mas Tartera, que segueix el torrent de Saderra i connecta –la part final com a sender pedestre– amb el camí de Sant Pere de Torelló a Bellmunt.
- La carretera (tram antic de la C-17) que va des de la C-17 fins a Bajalou (restaurant). Abans d'arribar a Bajalou trobem el camí asfaltat que porta fins a Les Sales, on s'hi ubica l'abocador comarcal de residus municipals.

Pel que fa a la xarxa viària un dels principals objectius de l'Ajuntament d'Orís és millorar l'accessibilitat de la xarxa de camins, pavimentant els camins rurals principals.

- **El sistema urbà actual**

El municipi d'Orís s'estructura en cinc nuclis disseminats:

- **Parròquia de Sant Genís**

El Castell medieval d'Orís (documentat l'any 914) i l'església de Sant Genís construïda a la seva falda desenvolupen el nucli rural de la Parròquia de Sant Genís, amb l'església, la rectoria (actualment és un restaurant) i un conjunt de masos aïllats.

- **Veïnat de Saderra**

Saderra, que fou un nucli independent fins l'any 1840, és un veïnat rural que s'estructura al voltant de l'església de Sant Marcel de Saderra.. En total agrupa a una població de 52 persones, havent-hi també alguns masos ocupats com a segona residència.

- **Colònia tèxtil La Mambla**

Colònia industrial situada al costat del riu Ter i construïda a finals del segle XIX. En plena activitat fabril la Mambla estava habitada per unes 200 persones, havent-hi els habitatges pels treballadors, una petita església (capella de la Mare de Deu de Gràcia) i cementiri.

Actualment a la Mambla hi viuen unes 15 persones, i la finca és propietat de l'empresa Triplassa dedicada a la fabricació de cons i tubs de plàstic destinats a la indústria tèxtil.

Les Normes Subsidiàries d'Orís contempnen un Pla Parcial urbanístic de delimitació de la Mambla, que permet l'ampliació del sòl industrial (25.000 m² de nou sòl industrial) podent-se consolidar un petit polígon industrial. De moment, però, el propietari dels terrenys (Triplassa) no ha iniciat cap tràmit per al desenvolupament d'aquest polígon industrial. No obstant això, la implantació d'aquest possible polígon industrial pot tenir una incidència ambiental significativa pel fet de trobar-se ubicat molt proper al riu Ter, en zona inundable segons l'Agència Catalana de l'Aigua.

- **Colònia tèxtil del Pelut**

Colònia tèxtil ubicada al costat dret del riu Ter, limitant amb el terme municipal de Torelló (a l'altra banda del riu hi trobem el polígon industrial Matabosch de Torelló).

Aquesta colònia, que va iniciar l'activitat a mitjans del segle XIX com una adoberia, va ser renovada i ampliada l'any 1923 convertint-se amb colònia tèxtil de filats de cotó. El projecte arquitectònic d'aquesta renovació el realitzà l'arquitecte Riera de l'escola de Gaudí, esdevenint un complex d'alt valor arquitectònic i urbanístic. La colònia estava formada per la fàbrica, una fonda, 18 cases d'obrers, 4 cases per als dirigents, una petita capella i uns magnífics jardins. A partir de la crisi del tèxtil, van desocupar-se totes les cases entrant en un procés de degradació, a l'igual que els jardins del seu entorn. Avui les naus industrials resten amb activitat i estant ocupades per dues empreses: Gester,SL i Tesem,SA.

Les Normes Subsidiàries defineixen un Pla Especial de Reforma Interior (PERI), amb l'objectiu de poder ampliar el sòl urbà del Pelut i canviar l'ús industrial a residencial. Aquesta ampliació no ha prosperat per tractar-se d'una zona amb risc d'inundació, segons informa l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). El projecte de rehabilitació de les cases del

Pelut (22 cases) també es troba aturat. No obstant això, si l'ampliació en ús residencial del Pelut anés endavant la colònia podria consolidar una població d'unes 250-300 persones.

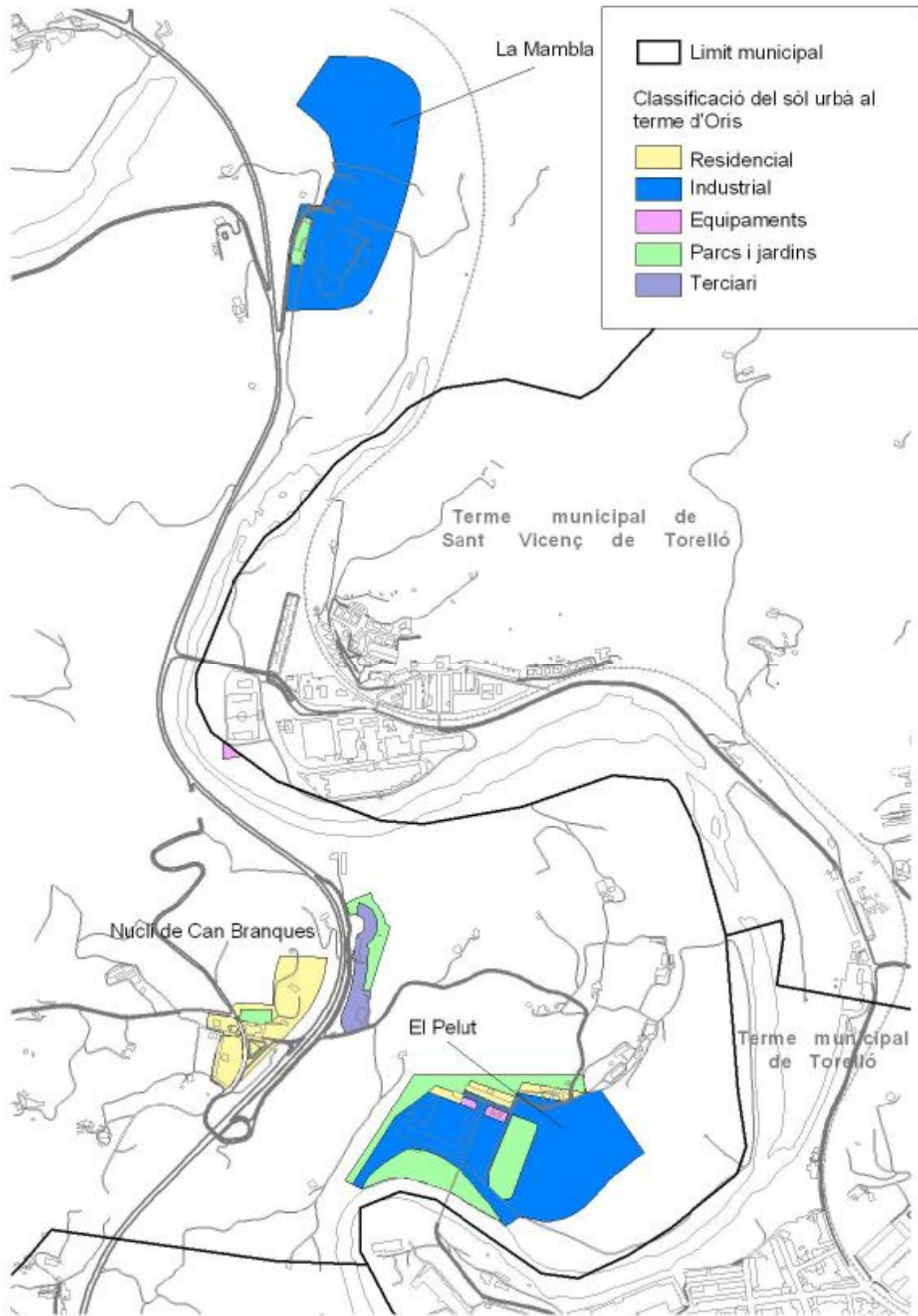
- **El nucli de Can Branques**

El nucli de Can Branques s'ha consolidat com un petit nucli urbà al costat de la C-17. Aquí hi trobem l'Ajuntament i els pocs equipaments que disposa el poble (local social, consultori mèdic). També hi ha dos restaurants. Just a l'altre costat de la C-17, en un sector qualificat com a urbà terciari, hi ha un restaurant i una sala de festes.

Sens dubte Can Branques és l'únic nucli d'Orís que ha desenvolupat un cert creixement urbanístic en els darrers anys. A partir de la crisi del tèxtil i el despoblament de les colònies industrials de La Mambra i El Pelut, l'ajuntament va optar per dotar de sòl residencial el nucli de Can Branques i, d'aquesta manera, poder retenir la població dins el municipi. Així l'any 1998 es va realitzar una modificació de les Normes per tal de permetre un creixement residencial al nucli de Can Branques. També es va dotar l'espai d'equipaments i serveis. En relació als serveis es va centralitzar les antenes de radiocomunicació i els equips del gas natural.

No obstant això, el nucli de can Branques ha crescut amb una tipologia edificatòria de cases unifamiliars aïllades que han anat consolidant una urbanització de xalets a peu de la C-17. Així s'ha anat desenvolupant una urbanització residencial, amb una ocupació extensiva del sòl i amb una nul·la barreja d'usos. Per trencar amb aquest model d'urbanització de xalets, l'Ajuntament ha impulsat una modificació puntual de les Normes (actualment en fase d'aprovació inicial). Amb aquesta nova ampliació del nucli urbà es vol consolidar un nucli més compacte, amb la construcció de blocs d'habitatges plurifamiliars baixos (PB + 2) i habitatges unifamiliars en filera, i la dotació d'equipaments i serveis (verd urbà, espai de jocs infantils,...).

Figura 6.3.11
Característiques del planejament urbanístic d'Orís



- **Perspectives de creixement**

L'Ajuntament d'Orís planteja la revisió de les Normes Subsidiàries durant els propers 4 anys. Amb la nova Llei 2/2002 el planejament urbanístic general es porta a terme pel, Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Tot i que encara no s'ha avançat en la definició del POUM, els principals objectius o criteris a desenvolupar són:

- **Regulació dels usos en sòl no urbanitzable:** Donada la importància que la població rural té a Orís, es vol afavorir per tal que aquesta població segueixi establerta en el territori i pugui mantenir la viabilitat econòmica de les activitats ramaderes que hi desenvolupa. Això voldrà dir, sobretot, regular les noves construccions en sòl no urbanitzable per tal de garantir el manteniment de la població rural i alhora assegurar la conservació i preservació d'aquest territori.

Actualment la ramaderia és la principal activitat econòmica del municipi. Si bé la viabilitat de l'activitat ramadera s'haurà de fer de manera que no vulneri la qualitat ambiental del territori, hi ha d'altres iniciatives com el turisme rural que en aquests moments tenen nul·la implantació tot i les potencialitats del municipi.

- **Ordenar l'expansió urbana del municipi:** Pel que fa al creixement urbanístic la normativa vigent es troba totalment esgotada. Avui només resten uns 5 solars per edificar al nucli de Can Branques. La modificació puntual de les Normes, actualment en fase d'aprovació inicial, permetrà la construcció d'aproximadament un centenar de nous habitatges. Com dèiem anteriorment, es contempla un creixement més compacte que l'actual (urbanització amb xalets) amb blocs de pisos baixos combinat amb cases unifamiliars en filera i augmentant la seva diversitat d'usos (potenciar algun local comercial, més zones verdes i equipaments).

A la colònia del Pelut cal contemplar la futura rehabilitació de les 22 cases existents. L'ampliació d'aquest sector amb el desenvolupament del PERI del Pelut, pot suposar la consolidació d'un nucli residencial amb uns 80 nous habitatges, tot i que al tractar-se d'una zona propera al riu i amb risc d'inundació el seu desenvolupament està subjecte al que determini l'Agència Catalana de l'Aigua.

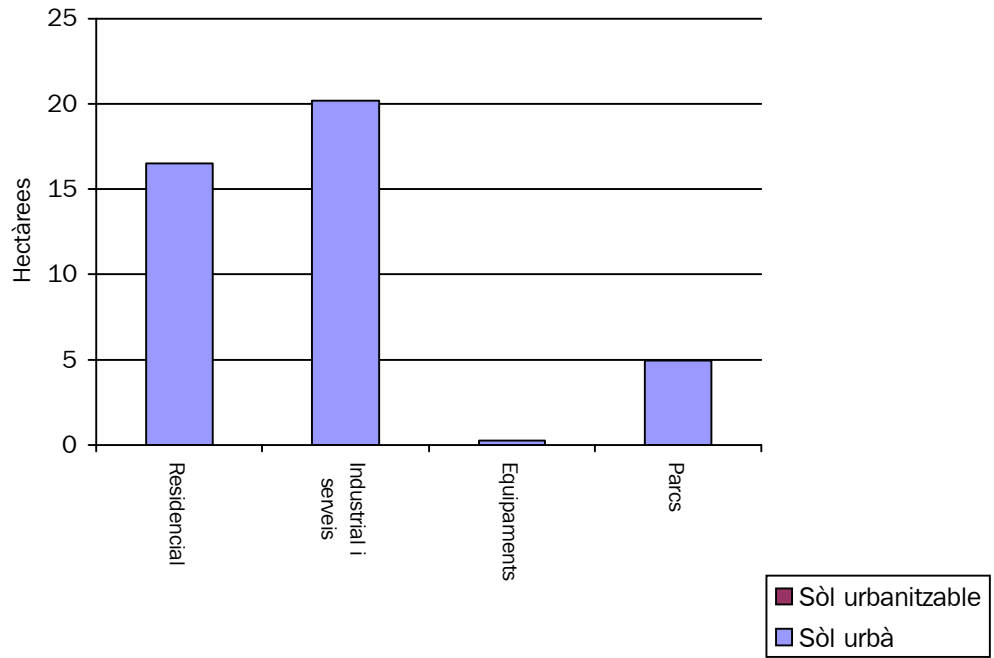
Analitzada aquesta la dinàmica de creixement d'Orís, i a l'espera del que es defineixi en el futur Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), podem preveure un creixement important del nucli de Can Branques cap el nord, ocupant l'espai que hi ha entre la C-17 i el tram de l'antiga carretera N-152 (que passava pel mig del nucli de Can Branques). Si es desenvolupa el Pla especial del pelut també pot haver-hi un important creixement residencial en aquest sector, tot i la seva inadequació al tractar-se d'un terreny amb risc d'inundació.

Respecta a l'activitat industrial del municipi es preveu la continuïtat tant de la colònia del Pelut com la Mambla, amb la possibilitat esmentada que la Mambla desenvolupi un petit polígon industrial.

La resta del municipi mantindrà el seu caràcter rural, essent molt important definir i regular els usos en el sòl no urbanitzable per tal de compatibilitzar la conservació del territori amb el manteniment de la població rural.

Figura 6.3.12

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Orís



6.3.2. El subsistema del Bisaura

El subsistema del Bisaura està estructurat pel riu Ter, tot i que apareix amb una estructura menys definida que el de la Vall del Ges, al tenir una xarxa viària fraccionada, amb connexions i recorreguts més subdividits. L'eix central el formen els nuclis urbans de Sant Quirze de Besora i Montesquiú. Des de Sant Quirze s'estableix la connexió amb Santa Maria de Besora i Vidrà. Aquest últim, malgrat que pertany a la conca fluvial de la Vall del Ges, funcionalment depèn de la subunitat del Bisaura a partir de la carretera BV-5227 que comunica la C-17 amb Vidrà com a final del recorregut.

a) Sant Quirze de Besora

El municipi de Sant Quirze de Besora amb una superfície de 8,09 Km² i una població de 1.993 habitants (padró 2003), té una densitat bruta de 2,46 habitants/Ha.

El nucli de Sant Quirze creix al costat del riu Ter, estructurant-se dos nuclis a cada costat del riu. Per comunicar els dos sectors només existeix un únic pont, que es troba en força mal estat de conservació (voreres estretes, ferm en mal estat,...). El sector que es desenvolupa a l'esquerra del riu Ter, agrupa el centre antic de Sant Quirze i es troba travessat per la traça del ferrocarril que fa de barrera. Alhora el sector que es desenvolupa a la dreta del riu Ter es troba travessat per la C-17 i la BP-4654 que comunica amb Berga a través del Lluçanès. Al voltant d'aquests eixos viaris s'ha anat desenvolupant el creixement d'aquest sector.

Sant Quirze de Besora disposa de Normes Subsidiàries (NNSS) aprovades l'any 1990.

- El centre històric

Sant Quirze disposa d'un petit centre històric, estructurat bàsicament pel carrer del pont i la plaça Major, on hi trobem l'Ajuntament i l'església.

En els darrers anys el casc antic ha patit un deteriorament progressiu, amb habitatges desocupats sobretot per l'oferta de nous habitatges a d'altres sectors del poble.

L'Ajuntament ha projectat la rehabilitació del carrer del Pont, i darrerament ja s'han rehabilitat algunes cases, fet que ha permès millorar la fesomia del carrer. Per tal de dinamitzar el centre històric l'Ajuntament ha comprat dues parcel·les (Can Serra i Can Vivet) on hi farà 14 pisos de protecció oficial en règim de lloguer.

La pacificació del trànsit és un altre aspecte que es vol anar introduint al conjunt del centre històric.

- El creixement residencial

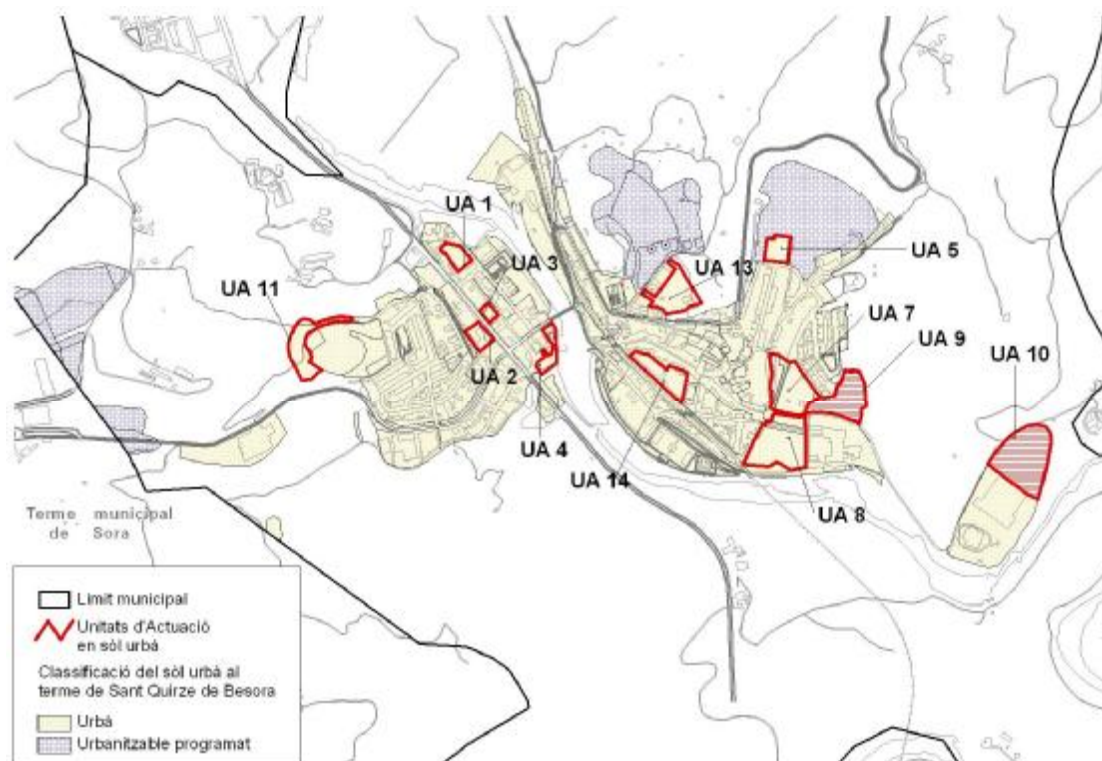
Les Normes de planejament preveuen diferents creixements residencials en sòl urbanitzable.

En sòl urbà:

- Unitat d'actuació (UA 1), prop del pavelló esportiu, permet un petit creixement residencial, tot i que en aquests moments es troba aturat.
- Unitat d'actuació de la Rambla Concepció (UA 2). Planteja el desenvolupament d'una petita unitat d'actuació dins el nucli urbà en els terrenys d'una antiga serradora, però que fins el moment no s'ha desenvolupat.
- Unitat d'actuació de la Farinera (UA 3). Dins el nucli urbà es planteja la reconversió de l'antiga farinera a ús residencial, amb la construcció de 16 habitatges.
- Unitat d'Actuació de la Plaça Bisaura (UA 4). Desenvolupament executat amb la construcció de 3 edificis plurifamiliars amb un total de 30 habitatges.
- Unitat d'actuació a la zona industrial del carrer Pau Casals (UA 5). En aquest sector hi ha 5 naus industrials (tallers) i es planteja la reconversió a ús residencial. El tipus d'habitatge previst és l'habitatge unifamiliar en filera, i també es preveu la cessió de terrenys per a una plaça.
- Unitat d'actuació Sector Font Fresca (UA 7). Desenvolupament residencial al voltant del carrer Pau Casals, amb la previsió de construir-hi un total de 35 habitatges de tipus unifamiliar en filera.
- Unitat d'actuació entre el carrer Torelló i el polígon industrial de Can Guixà (UA 8). En aquest sector s'ha aprovat una modificació puntual per passar l'ús industrial previst a ús residencial. Aquest desenvolupament preveu la construcció de 41 habitatges unifamiliars.
- Unitat d'actuació del Pla dels ocells (UA 11). Planteja un nou desenvolupament residencial per ponent del municipi, tot i que fins el moment no s'ha executat.
- Unitat d'actuació (UA 13), on es planteja un petit creixement residencial per sobre de la carretera de Vidrà, al costat de la urbanització "El Soleil". Aquesta actuació es troba aturada.
- Unitat d'actuació (UA 14) del carrer Sant Joan. Aquest espai afecta als darreres de les cases del carrer del Pont que donen al carrer Sant Joan (actualment són patis i horts urbans). Aquesta unitat planteja la possibilitat d'urbanitzar el carrer Sant Joan (uns 15 habitatges unifamiliars en filera), tot i que en aquests moments aquesta actuació es troba aturada.

Figura 6.3.13

Unitats d'actuació per desenvolupar en sòl urbà a Sant Quirze de Besora.



En sòl no urbanitzable:

- Sòl Urbanitzable “El Soleil” (R1), que es troba ocupant el serrat que queda sobre l'estació del tren i el cementiri. Es tracta d'un creixement residencial de casa unifamiliar aïllada, que actualment es troba consolidat en un 40%, i s'estan realitzant les obres d'urbanització dels carrers principals (carrer Les Bassetes i carrer Frederic Soler).
- Sòl Urbanitzable “La Vinya” (R2), on es planteja un creixement residencial en l'espai comprès entre la carretera a Vidrà i el carrer Besora. Aquest sector es troba per desenvolupar.

En conjunt Sant Quirze disposa d'una oferta de creixement residencial força important, sobretot amb nous creixements perifèrics al sector de la Vinya (sota la carretera de Vidrà) i al sector del pla dels Ocells (a ponent del poble). Per altra banda les petites unitats d'actuació encara per desenvolupar dins el poble permeten completar l'oferta de sòl residencial.

- **El creixement industrial**

Sant Quirze té diferents zones industrials: El polígon industrial de Can Guixà, el Polígon industrial del Serradet i el polígon industrial de la Foradada

- Polígon industrial de Can Guixà, ocupant l'antiga fàbrica tèxtil. Dins els locals de la fàbrica hi ha 3 activitats industrials. En aquest sector no hi ha possibilitats de creixement de sòl industrial.
- El polígon industrial de la Foradada s'ubica al final del carrer Bellmunt (camí de la Foradada) al costat esquerra del riu Ter. Hi ha implantades dues indústries importants del municipi que ocupen tot l'espai. Tot i que el planejament vigent contempla una ampliació d'aquest polígon (pràcticament és duplica) s'utilitzarà per ampliar les dues indústries existents.
- Polígon industrial del Serradet. Sòl urbanitzable que es planteja com una continuació de l'actual polígon industrial que hi ha al terme municipal de Sora. Aquest polígon de nova construcció (d'unes 2,46 Hectàrees) ha quedat afectat parcialment pel traçat de la variant de la C-17 (aproximadament un 30% de l'espai). A peu de la carretera de Berga (BP-4654) hi ha un petit sector industrial (anomenat sector Sodeca) on hi ha implantada una indústria de ventiladors. Aquest sector, acotat per la carretera de Berga, la nova variant i la riera de Cussons restringeix molt les possibilitats d'ampliació de la indústria existent. No obstant això s'està plantejant poder ampliar l'activitat industrial a l'altra banda de la riera de Cussons, fet que provocaria una afectació de la riera.
- Fàbrica Tomàs, ubicada prop de l'estació de ferrocarril, al marge esquerra del riu Ter. Aquests tallers, actualment sense activitat, no permeten la implantació de diferents indústries. En aquest sentit l'Ajuntament es planteja requalificar aquest espai per a fer possible la seva ocupació amb diferents tallers i/o petites indústries (a través d'una modificació puntual de les Normes Subsidiàries).

En conjunt el creixement industrial del municipi es troba força limitat, essent el sector del Serradet, a ponent del municipi, la zona on pot haver-hi un cert desenvolupament industrial, Per altra banda la requalificació de la fàbrica Tomàs podria ampliar l'oferta de sòl industrial del municipi.

Per tal d'ampliar l'oferta de sòl industrial s'ha plantejat com alternativa augmentar el polígon de la Foradada pel marge dret del riu Ter (per sota el Collet de Genera). No obstant això, aquesta alternativa suposaria una ocupació de l'àmbit fluvial i per tant la seva incidència ambiental es podria considerar elevada.

Figura 6.3.14

Característiques del planejament urbanístic a Sant Quirze de Besora.

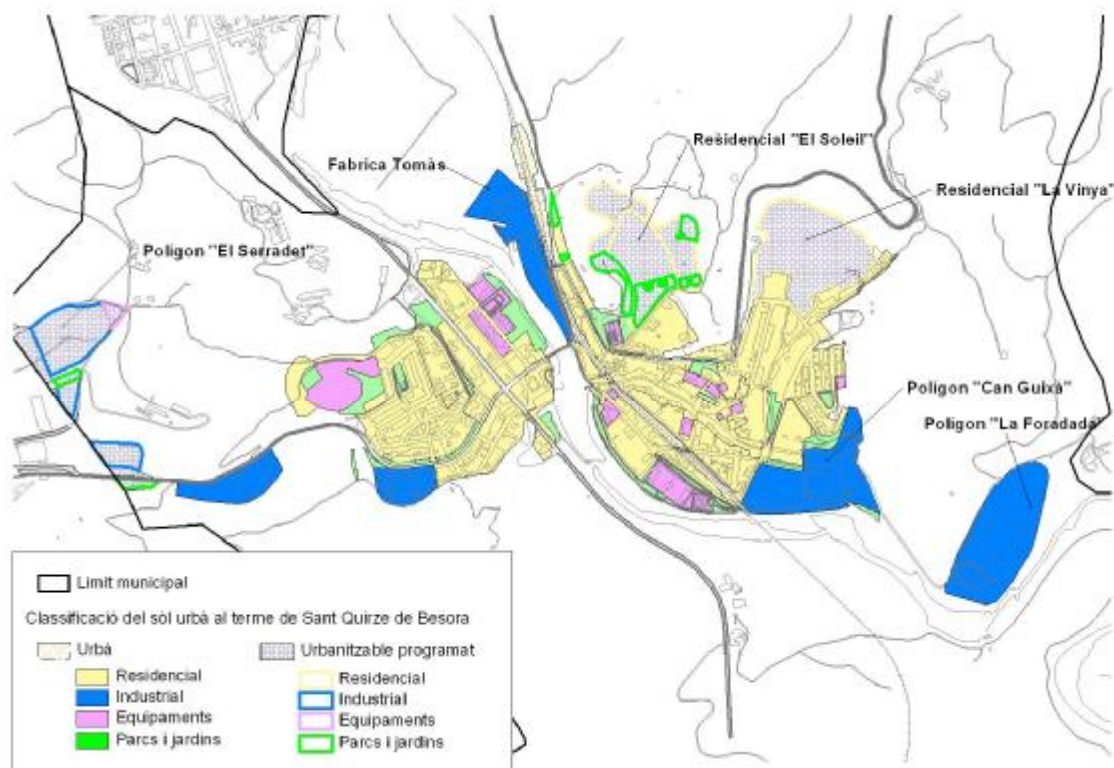
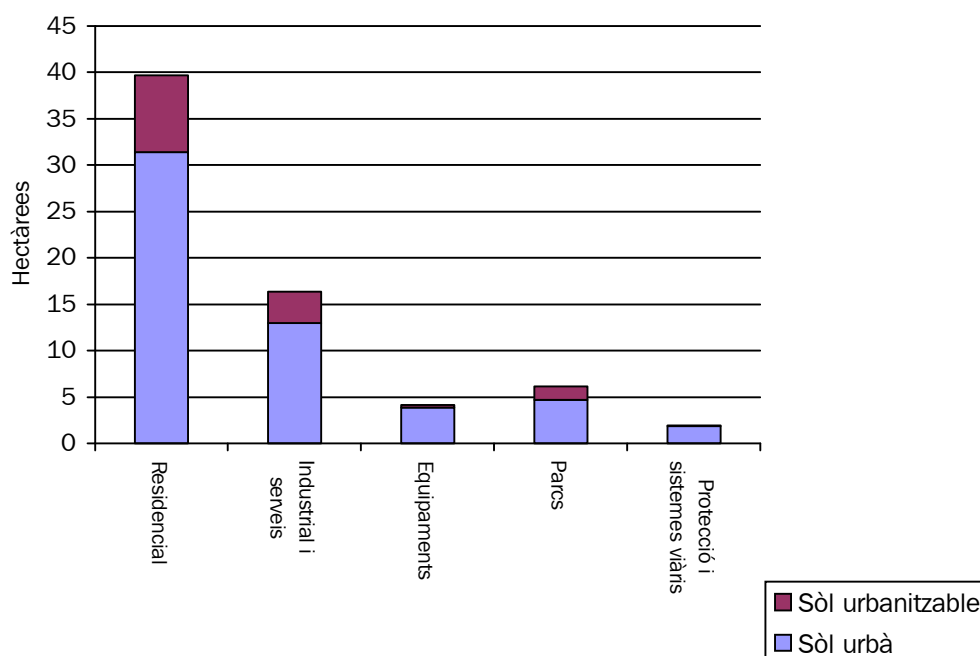


Figura 6.3.15

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Sant Quirze de Besora



b) Montesquiú

Montesquiú és un municipi petit, amb una superfície de 4,8 km² i una població de 861 habitants, amb una densitat bruta de 1,8 Habitants/Ha.

El nucli de Montesquiú està situat al sud del municipi, al marge dret del riu Ter. El creixement de Montesquiú està molt vinculat al del Castell de Montesquiú, datat des de l'any 1285. El nucli antic de Montesquiú comença a desenvolupar-se a partir del segle XVI, al costat del camí ral de Barcelona a Ripoll. Històricament Montesquiú era un nucli agregat a Sant Quirze de Besora, fins que l'any 1934 s'independitza i es converteix en municipi. La carretera C-17 travessa el nucli urbà, i ha estructurat el creixement de nucli urbà a banda i banda de la carretera. Si bé entre la carretera i el riu hi trobem la part més antiga del poble, l'altra banda de carretera s'ha anat desenvolupant creixements residencials més recents, que han anat completant la trama urbana.

El nucli de Montesquiú disposa d'una bona dotació d'equipaments socials (casal d'avis, local d'entitats,...), educatius (escola) i esportius (camp de futbol, piscina municipal). Al costat del riu Ter, on hi trobem bona part d'aquests equipaments (escola, piscines), s'ha desenvolupat un parc que s'ha enjardinat i adequat com a zona de passeig.

Dins el terme municipal també hi trobem una part de la colònia industrial de la Farga de Bebié (l'altra part queda fora del terme municipal). En aquesta colònia hi viuen uns 50 habitants (5,8% de tota la població) i s'hi desenvolupa activitat industrial

Dins el municipi hi trobem el Parc comarcal del Castell de Montesquiú (propietat de la Diputació de Barcelona), que amb una extensió de 456 Ha ocupa pràcticament tot el terme municipal.

El municipi de Montesquiú disposa de Normes Subsidiàries aprovades l'any 1992, amb modificacions puntuals posteriors (text refós aprovat l'any 2000).

En conjunt les possibilitats de creixement urbà són molt limitades, doncs una vegada esgotat el sòl urbà actual no hi ha possibilitat de nous creixements (la resta del municipi s'inclou en el Parc comarcal de Montesquiú). No obstant això, encara resta per desenvolupar algunes unitats d'actuació, principalment a l'entrada del nucli (venint de Vic). La tipologia d'habitatge que s'està construint a Montesquiú és habitatge unifamiliar i també alguns habitatges plurifamiliars en blocs d'alçada baixa.

Pel que fa al creixement industrial Montesquiú disposa d'un petit polígon industrial a l'entrada del municipi (venint de Vic), que es troba pràcticament consolidat.

Figura 6.3.16
Característiques del planejament urbanístic a Montesquiu.

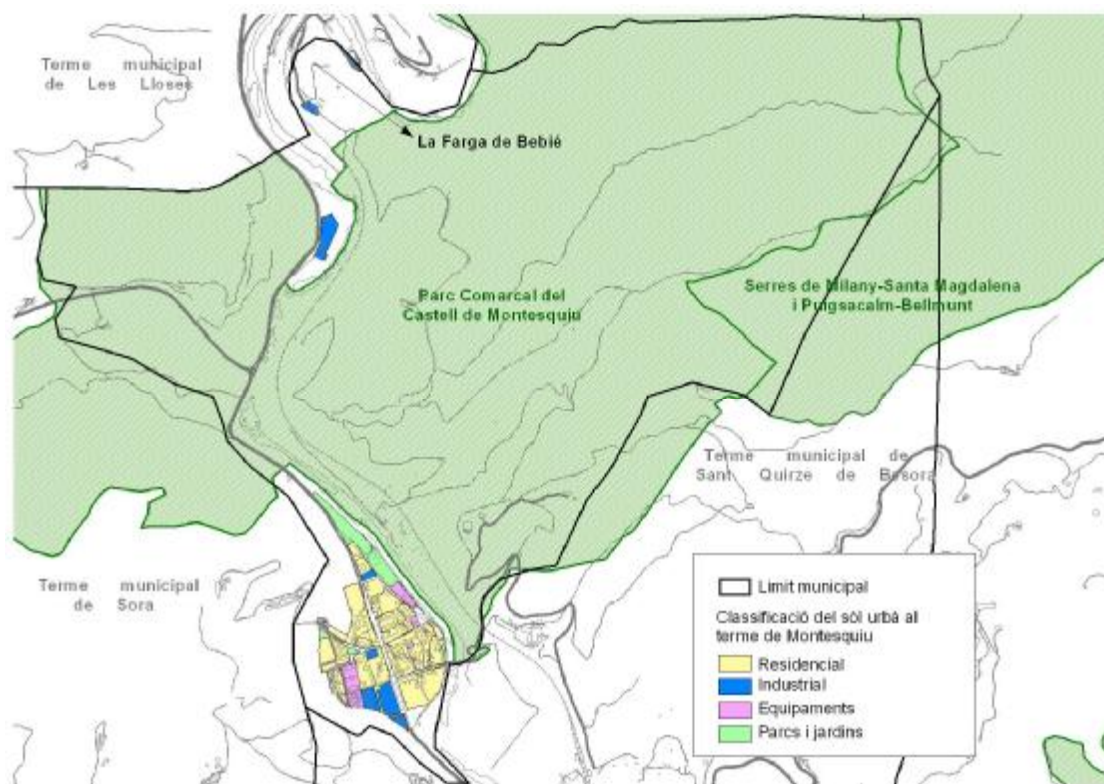
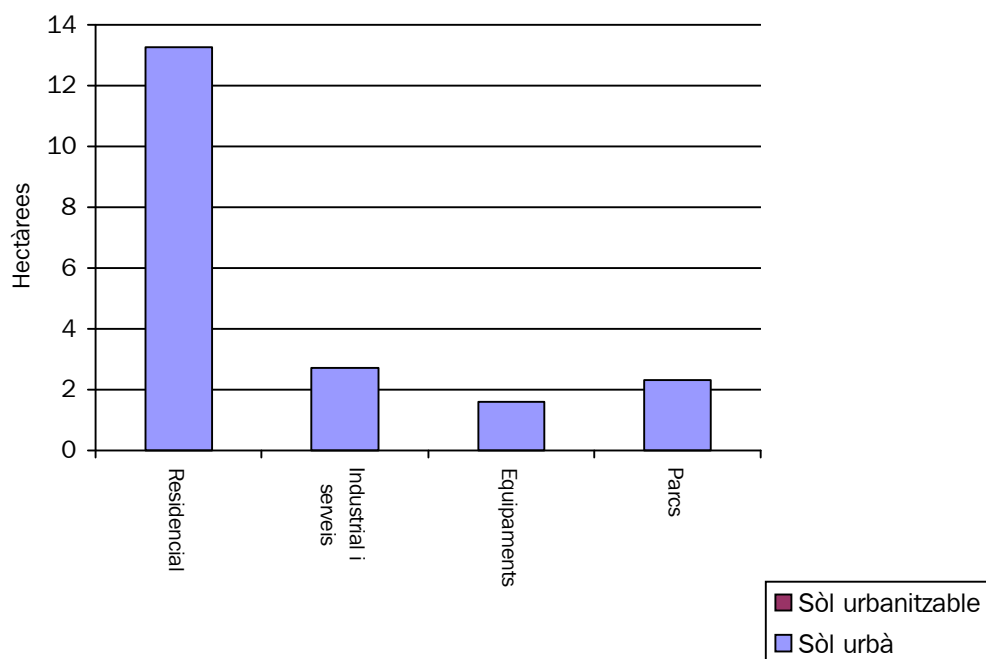


Figura 6.3.17
Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Montesquiu



c) Sora

Situat en el límit entre les comarques d'Osona i el Ripollès té una estructura eminentment rural amb molta població disseminada en masies. El seu caràcter rural i rodejat d'un paisatge natural de gran atractiu fa que hi hagi força cases ocupades per segones residències i també s'hagin construït alguns xalets.

El municipi té una superfície total de 31,5 km² i una població de 204 habitants, amb una densitat bruta de 0,06 Habitants/Ha.

El nucli principal de Sora ha crescut al voltant de l'església de Sant Pere de Sora i s'hi accedeix des de la C-17 per la carretera BV-4655 que s'acaba al poble. Al nucli de Sora hi ha una població de 42 habitants, tot i que també hi trobem força segones residències.

Al costat de la carretera de Sant Quirze de Besora a Berga (BP-4654) hi ha el veïnat de Cussons (anomenat també Sora de baix) on hi viuen 31 habitants. Per la seva proximitat aquest veïnat té força relació amb el nucli de Sant Quirze.

Sora ha desenvolupat un polígon industrial la Teularia a la zona del Serradet. Aquest polígon, pròxim al nucli urbà de Sant Quirze, ha captat algunes activitats industrials (tallers) de Sant Quirze que s'han reubicat en aquest polígon. Com dèiem anteriorment Sant Quirze també planteja el desenvolupament d'un polígon industrial continu a aquest. Així en conjunt aquest polígon, tot i no ser molt gran, es consolida com la principal zona industrial de la subunitat del Bisaura.

Figura 6.3.18

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Sora

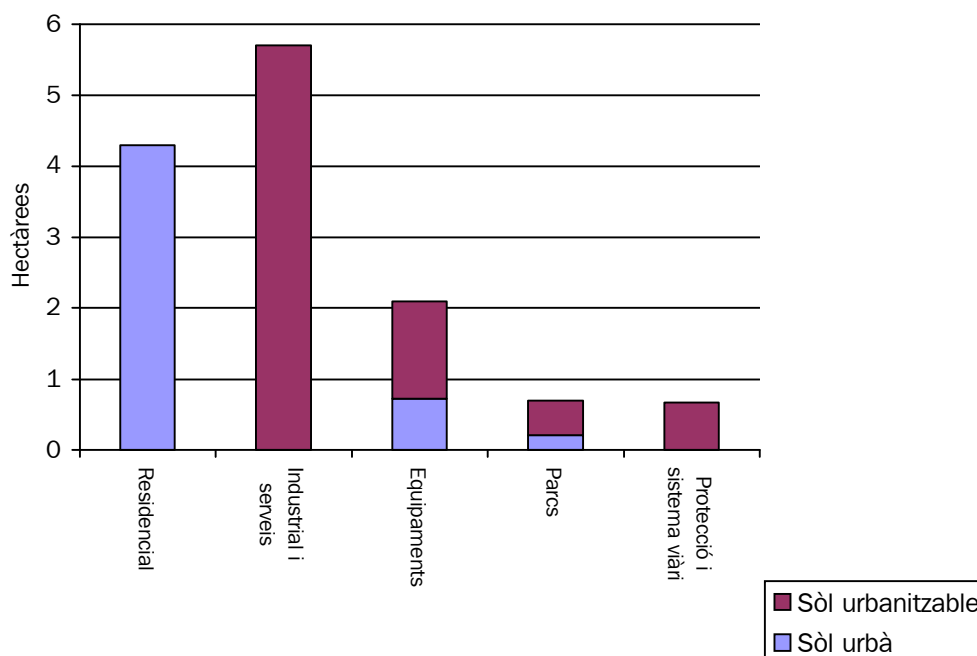
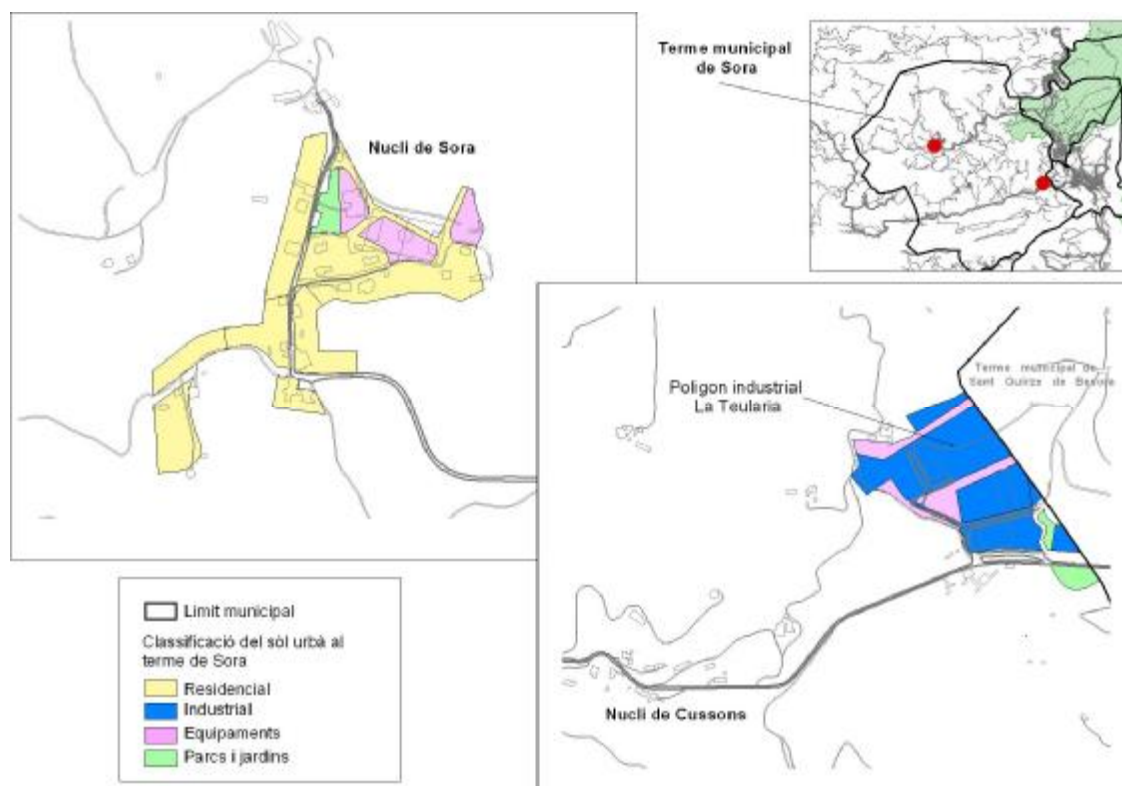


Figura 6.3.19
Característiques del planejament urbanístic a Sora.



d) Santa Maria de Besora

El planejament urbanístic vigent són unes Normes Subsidiàries de Planejament, aprovades l'any 1987.

El nucli primitiu s'ha mantingut, tot havent perdut població que ha afectat principalment a les masies apartades. De la mateixa manera que a Sora, les funcions d'estiueig són importants. Té els equipaments necessaris i es pot afirmar que va mantenint aquesta qualitat residencial pròpia del lloc rural, separat dels grans eixos de circulació.

Figura 6.3.20
Característiques del planejament urbanístic a Santa Maria de Besora.

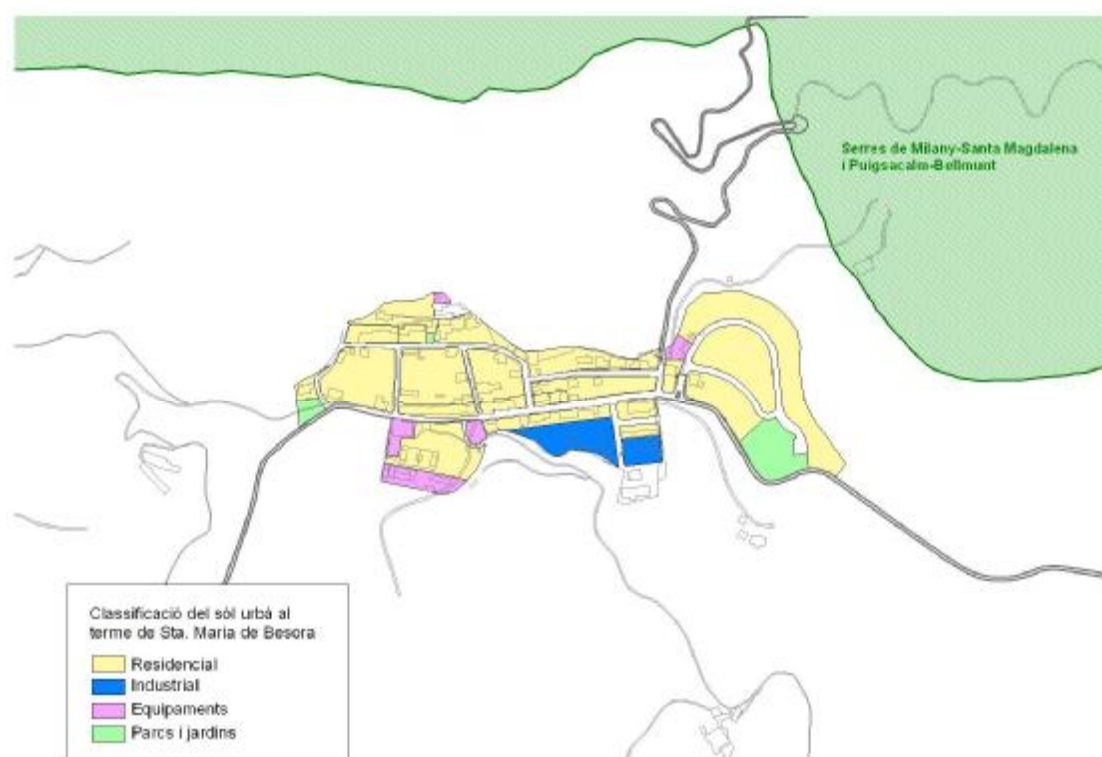
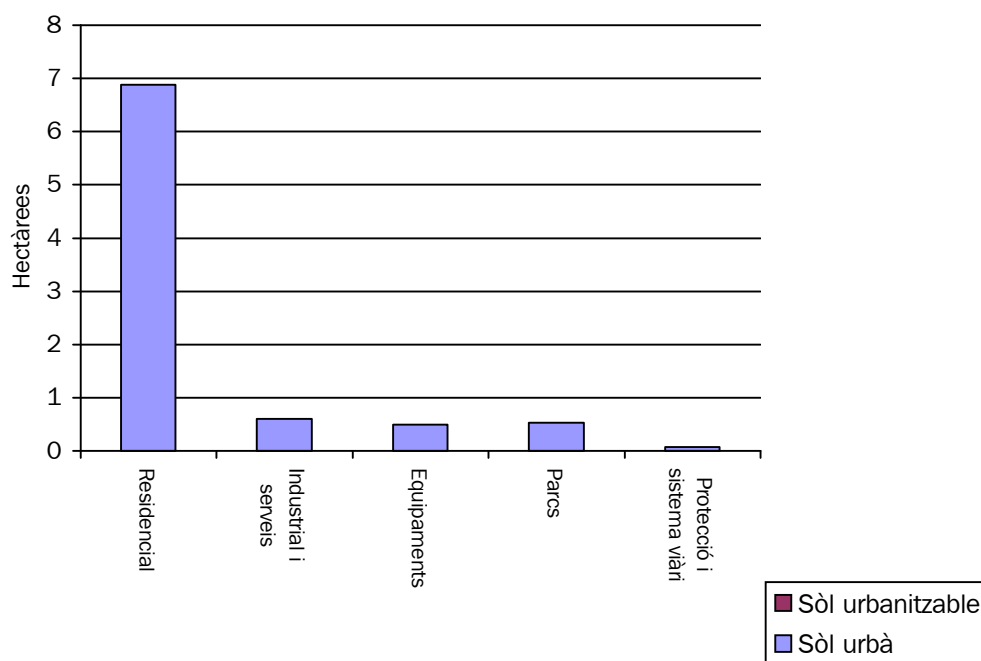


Figura 6.3.21

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Santa Maria de Besora



e) Vidrà

Vidrà és un municipi de caràcter rural i forestal, amb una part de terme dins del PEIN de Serres de Milany, Santa Magdalena, Puigsacalm i Bellmunt..

Amb una superfície de 34 km² i una població 156 habitants, presenta una densitat bruta de 0,04 habitants/Ha.

El planejament urbanístic vigent són unes Normes Subsidiàries de Planejament aprovades a finals de l'any 2000.

El nucli urbà és reduït i manté el caràcter de poble rural. S'estructura al voltant de la plaça i pocs carrers hereus de l'antiga sagrera. En total hi ha una quarantena de cases.

Malgrat que el municipi ha sofert el despoblament típic dels pobles de muntanya, mancats d'indústria i mal comunicats, la qualitat del seu entorn n'ha afavorit l'ús com a segona residència, així com una important activitat turística.

Figura 6.3.22
Característiques del planejament urbanístic a Vidrà.

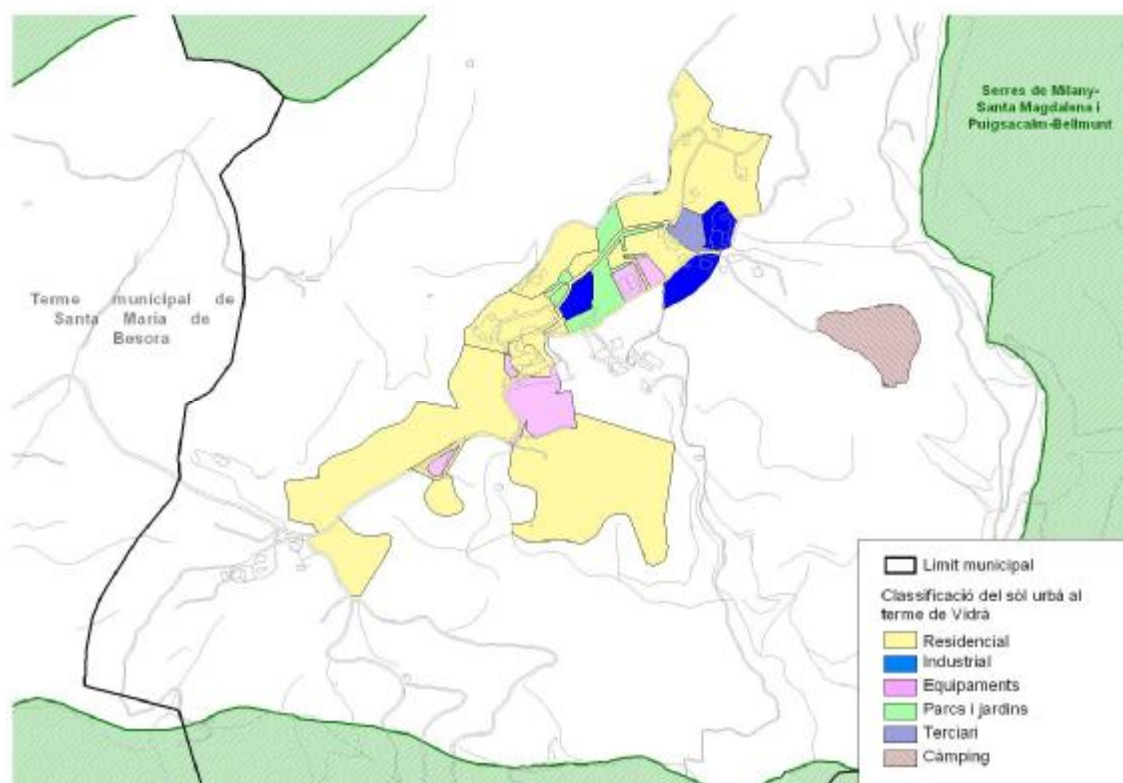
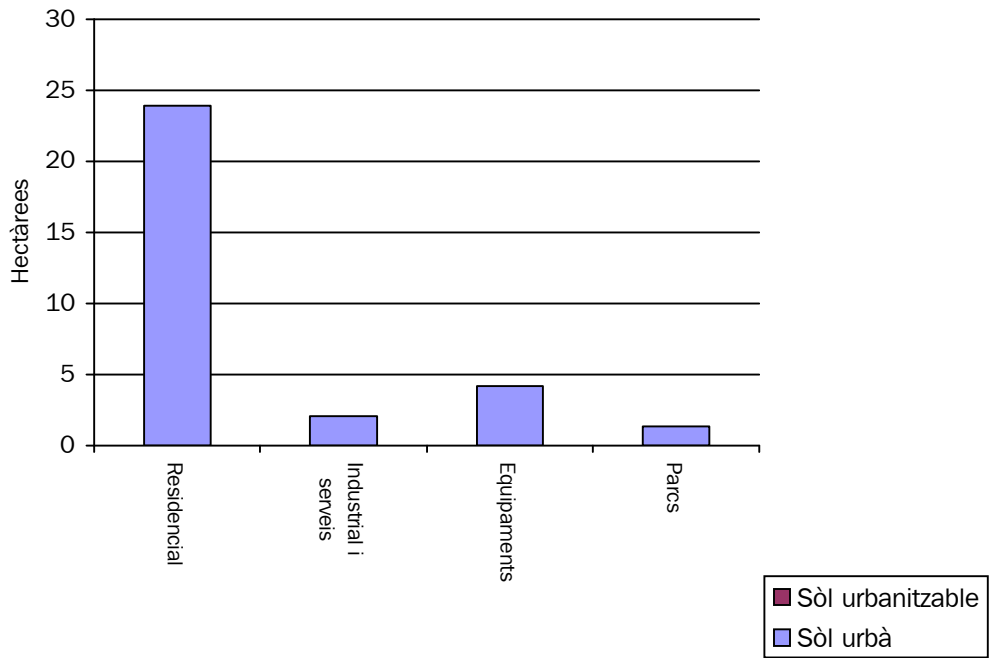


Figura 6.3.23

Qualificacions urbanístiques en sòl urbà i urbanitzable a Santa Maria de Besora



6.4. Xarxa de camins rurals. Accessibilitat a l'entorn rural i natural

Tal com hem exposat anteriorment, la gran superfície de sòl no urbanitzat agrícola i forestal, fa que part de la població habiti cases rurals que es troben disseminades en el conjunt del territori. Aquest fet implica que hi hagi una xarxa de camins rurals que permet l'accés al medi natural i rural i així aconseguir una major ocupació del territori. Aquest aspecte no només és important des d'un punt de vista de mobilitat vial o territorial, si no que a més és d'una vital importància per a la prevenció i extinció de possibles incendis forestals. En aquest sentit la Diputació de Barcelona està desenvolupant els mapes i els plans de prevenció d'incendis que tenen en compte tots els camins rurals, les seves característiques, punts de gir, programes de manteniment i millora, ...

Així doncs, podem dir que la Vall del Ges, Orís i Bisaura disposa de l'extensa xarxa de camins que vertebrava el conjunt del territori. A partir de la xarxa de camins rurals s'ha realitzat una jerarquització d'aquests camins, definit el que podríem considerar la xarxa bàsica de camins rurals, entenent que són aquells que permeten connectar el medi rural i/o les poblacions amb un o més elements de la xarxa viària. Aquests, solen ser camins d'una certa amplada (3-6 m.), amb un bon accés i estat de conservació i solen ser usats diàriament.

També hi ha la xarxa secundària de camins rurals que sol estar formada per camins d'accés difícil, finalitzats en parcel·les agrícoles, explotacions forestals o amb connexions secundàries. Aquesta xarxa, tot i ser d'un menor ús, també és important ja que permet l'accés a zones aïllades sense cap altre tipus de connexió.