CRITERIS I OBJECTIUS URBANÍSTICS

4.1. Introducció

Els motius per a la revisió del vigent Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) són diversos, i provenen tant de la necessitat com de l'oportunitat. Un d'ells, que té a veure amb la necessitat, és l'esgotament del model i de les previsions del Pla del 1987, atès el temps transcorregut des de la seva formulació. Però aquesta revisió és, a més i sobretot, una bona oportunitat per replantejar el paper de la ciutat, la seva forma de creixement o la seva dinàmica vital. És, per tant, el moment de posar en comú el debat sobre la percepció, la voluntat, i les aspiracions de la ciutadania sobre la millor manera d'entendre i habitar la ciutat i la seva evolució futura.

És en aquest context que es plantegen aquests criteris i objectius bàsics del model i de la forma de la ciutat que hauran de tenir presents els treballs de la revisió del Pla General. Tot i que aquests treballs de revisió del PGOU, incidiran únicament sobre els aspectes reguladors de l'urbanisme de la ciutat, la discussió i el debat s'han d'ampliar a tots els aspectes de la dinàmica social i econòmica de la ciutat, que configuren la base de la convivència a que Blanes aspira.

Es plantegen doncs aquests criteris oberts a aportacions que entitats, associacions o particulars puguin formular i recullen, en la manera que ha estat enteses, les aportacions i inquietuds formulades durant els dies de presentació dels estudis previs i participació efectuades a finals de novembre de 2005.

La revisió del PGOU de Blanes parteix d'una anàlisi tant de la realitat de la ciutat com de les transformacions d'abast més general que s'estan produint en els camps de l'economia, de la societat i del territori, a més dels nous marcs legals que són d'ineludible aplicació. Del balanç entre les problemàtiques i les fortaleses pròpies i dels reptes externs en surten els propòsits que es vol marcar aquest nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM).

Per tant, el POUM defineix com a objectius generals la definició del paper que ha de jugar Blanes en el sistema de ciutats de Catalunya, el control de les fortes tendències d'ocupació de sòl en un terme municipal limitat amb valors per protegir, i la previsió dels instruments urbanístics que han de fer reforçar el benestar de la població i que han de permetre el desenvolupament i la innovació de l'economia.

4.2. Criteris de centralitat territorial. Equipaments i infrastructures de capitalitat

Blanes ja exerceix un paper en el territori que va més enllà dels estrictes límits del terme municipal; en molts d'aspectes és la ciutat de referència per als municipis de l'entorn. Aquest paper -que justifica l'existència de serveis públics i privats molt importants i que genera riquesa i projecció a la ciutat- s'ha de reforçar per tal de mantenir-lo i ampliar-lo.

D'altra banda, la centralitat comporta un altre valor positiu a Blanes: donar-li identitat dins d'un territori que progressivament es va integrant en les dinàmiques metropolitanes de Barcelona. Reforçar aquesta identitat pròpia de la ciutat és, per tant, un altre aspecte que el POUM es planteja com a principi orientador de moltes de les seves propostes.

Finalment, Blanes gaudeix d'una posició territorial que li dóna grans possibilitats com a intermediari entre sistemes urbans molt dinàmics –les àrees de Barcelona i Girona- i entre territoris de vocació turística i d'altres més aviat de serveis i indústria. La possibilitat de rendabilitzar aquesta posició ha de ser, també, un objectiu estratègic de la ciutat.

Objectius principals

Per tant, aquests criteris porten a uns objectius principals que fan referència als grans equipaments, serveis i infrastructures d'abast supramunicipal que en algun cas cal potenciar i en d'altres tot just donar cabuda d'una manera adequada en relació al medi i a les aspiracions de la ciutat.

4.2.1. EQUIPAMENTS I SERVEIS DE CAPITALITAT.

* El Pla ha de **preveure** i localitzar el sòl necessari per dotar i **consolidar equipaments i serveis d'abast supramunicipal**.

* Un dels espais representatius, en aquest sentit, es la nova **Àrea de Centralitat del passeig i de l'Avinguda Catalunya**, que hauria de permetre impulsar noves dinàmiques i atractius turístics i culturals de la ciutat, tot contribuint a un equilibri amb la millora de la qualitat urbana dels barris i sectors colindants.

* Una segona àrea important, que incidirà en la dinàmica dels serveis que ofereix la ciutat és la nova **zona esportiva municipal**. El Pla ha de recollir i definir les condicions i característiques urbanístiques per a la consolidació i projecció d'aquesta nova àrea i la seva imbricació amb el teixit urbà de la ciutat.

* **Altres equipaments** com l'Hospital comarcal i els Jutjats, o infrastructures com l'estació de RENFE, configuren aquesta oferta de serveis de capitalitat, que el Pla haurà de valorar i completar en cada cas.

* La dinàmica generada per aquest serveis comportarà la valoració les **solucions necessàries i més adients de mobilitat i d'aparcament**, tant perifèrics com de barri.

* Potenciar els equipaments comercials de l'àrea Dintre Vila i del Mercat de Blanes creant un sol gran nucli comercial el perímetre del qual seria el passeig Cortils i Vieta, carrer Ample, rambla Ruyra, plaça Solidaritat i carrers Jaume i, Pep Ventura, Mas Enlaire, Sebastià Llorens i Anselm Clavé.

4.2.2. INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES.

* En relació a la **variant de Tordera de carretera N-II**, la seva traça hauria d'incidir amb el menor impacte possible sobre el territori.

* Igualment pel que fa a l'**ampliació prolongació de l'autopista del Maresme** (C-32) fins a Lloret. En aquest cas les característiques de la via i la seva traça, s'hauran d'adequar a les pròpies dinàmiques d'aquestes poblacions, Blanes i Lloret, i a la seva capacitat d'absorbir el trànsit i la dinàmica generada per aquesta important infrastructura. Aquesta "**variant de Blanes**", absorbirà bona part del trànsit que travessa la ciutat, i permetrà un replanteig de les

característiques de l'actual carretera d'Accés a la Costa Brava, com a una nova via urbana, integrada amb l'entorn i amb una reserva d'espai per a transport públic.

D'acord amb al·legació presentada al PITC per l'Ajuntament, aquesta via hauria d'ésser una carretera segregada de 1 carril per banda (1+1), excepte en els trams que requereixin carril d'avançament (2+1), que enllaci amb el desdoblament de la N-II opció "Tordera 1", tot amb el menor impacte possible.

* El Pla haurà d'incloure, en relació a la **reforma del Port**, els projectes que finalment s'acordin per aquesta infrastructura bàsica de la ciutat. També haurà de valorar la seva integració en el teixit urbà, sempre dificultosa per la seva complicada accessibilitat.

* Pel que fa al **ferrocarril**, el Pla haurà de **preveure les dinàmiques generades per la seva possible potenciació**: per un costat l'arranjament, sempre aplaçat, de l'ampliació i millora de la línia del Maresme; i per l'altre costat, la seva connexió possible i fàcil amb l'aeroport i l'estació del Tren d'Alta Velocitat.

A una escala d'urbanisme municipal, el pla tindrà en compte que la possible remodelació de l'àrea industrial mes propera a l'estació, hauria de permetre la **millora de la connexió de l'estació amb la ciutat**.

Cal afegir a tot això, la valoració de la possibilitat d'incloure l'**enllaç fins a Lloret** amb tren lleuger o tramvia, que hauria de donar servei de transport públic a l'àrea urbana que formen ambdós municipis.

4.3. Criteris de model urbà i de definició del creixement de la ciutat

Les dinàmiques de creixement demogràfic i d'expansió de la urbanització són molt fortes, arreu del país i a Blanes en concret. Definir el model de ciutat vol dir, entre altres coses, intentar gestionar aquestes dinàmiques i adequar-les a les necessitats i possibilitats del territori i la societat de Blanes.

Les disponibilitats de sòl adequat per a la nova urbanització són limitades per motius topogràfics, paisatgístics, ambientals,... Per tant, l'expansió del nucli ha de ser molt mesurada i limitada, i sempre evitant l'aparició de nous enclavaments desconnectats del teixit urbà.

Un altre aspecte en el que el POUM ha d'incidir és la integració a la trama urbana de barris i sectors que ara n'estan al marge, aïllats degut a creixements històrics o a l'aparició d'infrastructures que han fragmentat el territori.

D'altra banda tota estructura urbana, i Blanes no n'és una excepció, genera al seu interior espais i edificis obsolets o infrautilitzats que suposen una oportunitat d'assentar població i activitats sense que això representi transformar sòl no fins ara urbanitzat. És a dir, el model de ciutat i el seu desenvolupament no poden passar exclusivament per l'expansió sinó que cada vegada més han de recolzar-se un bon ús del patrimoni construït i urbanitzat existents.
(Veure plànol i-17 Criteris i objectius de planejament)

Objectius principals
Així doncs, els objectius aniran en aquestes dues línies: la de mesurar molt el territori damunt del qual Blanes pot créixer i la d'identificar els espais on és possible i oportuna una renovació urbana.

4.3.1. EXPANSIÓ URBANA RESIDENCIAL.
* El pla ha de **definir els límits físics del creixement urbanístic** de la ciutat, atenent a criteris de continuïtat urbanística i densitat, així com preveure els mecanismes per a la integració de barris perifèrics al nucli urbà central.

En aquest sentit, el creixement residencial del Pla s'hauria de limitar al **relligam amb les urbanitzacions perifèriques** existents al nord de la carretera d'accés a la Costa Brava, Valldolitg, Mas Borinot, Mas Güelo, Residencial Blanes, Ca la Guidó, ... per facilitar-ne la seva integració, i reordenar-ne la trama viaria i l'estructura.

4.3.2. RENOVACIÓ URBANA.
* El Pla ha d'**identificar i posar èmfasi en els espais urbans ara consolidats però obsolets o infrautilitzats** que permetrien una renovació arquitectònica i d'usos. Per a aquest objectiu un contingut fonamental del Pla serà l'establiment dels mecanismes de gestió que facilitin aquesta transformació.

4.4. Criteris d'impuls de l'economia

L'estructura econòmica de Blanes manté una certa diversificació entre sectors més fruit d'inèrcies del passat que no pas de dinàmiques actuals. Ben al contrari, en els darrers anys l'economia ha tendit a polaritzar-se en no massa activitats, amb el risc que això comporta en cas de canvis negatius de conjuntura.

Per tant, entenent la diversificació com un valor, el POUM ha d'aportar condicions per a que determinants sectors econòmics puguin mantenir-se, d'altres puguin créixer i d'altres instal·lar-se al municipi. Això no treu que hi hagi uns sectors ja presents, o noves oportunitats econòmiques, pels quals la ciutat i el POUM haurien de fer una aposta prioritària.

Objectius principals
Atenent doncs a aquesta anàlisi de la situació actual i a les intencions en relació al futur, el POUM es marca uns objectius explícits que impliquen a tots els sectors principals industrials i de serveis; tot i tenint present, com és obvi, que el Pla afecta d'una manera directa a l'activitat de la construcció.

4.4.1. ACTIVITAT INDUSTRIAL.
* El Pla ha de **crear les condicions** –en quantitat i característiques- d'oferta de sòl necessàries **per a que les activitats econòmiques existents a Blanes, i en especial les activitats industrials, tinguin continuïtat**.

En aquest sentit, ha de establir facilitats pel manteniment de l'activitat industrial d'empreses tals com Nylstar o altres, i en cas de renovació d'aquestes donar prioritat a l'ocupació

industrial per damunt d'altres activitats, i fixar els criteris per a la integració urbana de les àrees en transformació.

* **Evitar els usos impropis** en les àrees d'activitats econòmiques existents i futures.

* Estudiar l'oferta de sòl industrial existent per valorar-ne la idoneïtat, i en els sectors propers a àrees residencials **establir franges de protecció** suficients per mantenir la compatibilitat dels usos i garantir la qualitat urbana i ambiental d'aquestes.

4.4.2. ACTIVITAT COMERCIAL I DE SERVEIS.
* Crear les condicions per a que l'**oferta comercial i d'oci de Blanes mantingui i incrementi la seva potencialitat**, tant en comerç de centre urbà com en polígons especialitzats. La dinàmica generada per aquest sector comportarà la necessitat d'estudiar les solucions més adients de mobilitat i d'aparcament.

4.4.3. TURISME.
* **Facilitar la millora de l'oferta hotelera** de la ciutat mitjançant la qualificació de sòl i l'adequació de la Normativa de manera que estimuli l'activitat.

* **Primar l'activitat hotelera** per damunt d'altres activitats turístiques o residencials, evitant-ne la transformació abans d'hora, i facilitar-ne la seva gestió i implantació urbanística.

* **Crear equipaments que poden reforçar sectors com el turístic i el comercial**.

4.5. Criteris d'habitatge, de requalificació de barris i d'equipament de la ciutat

El POUM ha de ser un instrument bàsic per a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans. El planejament urbanístic ha de preveure aquells espais i serveis públics que són fonamentals per al dia a dia de les persones: des de l'educació a la salut, passant per l'oci i la cultura. En tots aquests aspectes, les ciutats han millorat notablement les darreres dècades. Però malgrat aquesta dinàmica hi ha dèficits que persisteixen i, sobretot, els canvis sociològics i demogràfics generen noves necessitats que cal preveure i afrontar.

Entre aquests espais també s'hi troben les zones verdes i els espais lliures en general, un equipament fonamental de la qualitat i identitat tant dels barris com del conjunt de la ciutat.

D'altra banda, tot i l'espectacular increment del parc immobiliari dels darrers anys, la dificultat d'accés a l'habitatge continua sent un problema cabdal al nostre país. Actualment, aquesta problemàtica ha passat a ser un objectiu ineludible del planejament i de la legislació que el regula. Per tant, el POUM tindrà entre les seves prioritats màximes les polítiques d'accés a l'habitatge i hi aplicarà els criteris que n'evitin la concentració excessiva i la segregació territorial.

Objectius principals
Dins d'aquest àmbit, doncs, el POUM es marca uns objectius que necessàriament han de ser a la vegada generalistes –definint estàndards d'equipaments que han de donar serveis a tots els ciutadans- com molt concrets, referits a dèficits ja presents o previsibles; amb un apartat específic per a les polítiques d'habitatge que són un aspecte clau de les demandes socials i de la legislació urbanística actuals.

4.5.1. EQUIPAMENTS I DOTACIONS.
* D'acord amb les previsions demogràfiques del propi Pla, s'haurà de **reservar el sòl necessari per a la dotació d'equipaments tant de barri com de ciutat**. La ubicació d'aquests equipaments ha de tendir a buscar un equilibri entre les diferents àrees de la ciutat i la centralitat i concentració que en faciliten la utilització. Entre les seves previsions, i pendent de la concreció en fases d'estudi posterior, s'haurà de preveure sòl per a les següents destinacions:

- Preveure el sòl per a tres nous CEIP
- Preveure el sòl per a un nou IES
- Preveure el sòl per a una dues noves escoles bressol
- Preveure el sòl per a tres centre cívic i d'activitats
- Preveure el sòl per a un nou CAP
- Preveure el sòl per a un Parc de Bombers
- Preveure l'ampliació/reserva d'espais per ampliar l'actual casal de la Gent Gran
- Preveure espais per a noves zones d'aparcament municipals
- Definir la nova dotació de zones verdes i les necessitats de millora de les ja existents
- Preveure el sòl necessari per a un nou cementiri, tanatori i crematori.
- Preveure el sòl per nous terrenys culturals (escola municipal d'arts, escola de música,etc.)
- Preveure el sòl per un Hotel d'Entitats
- Preveure el sòl per un Recinte Firal
- Preveure el sòl per edificis d'estudis universitaris
- Preveure el sòl per una nova comissaria de la Policia Local
- Preveure el sòl per a un nou Ajuntament (serveis tècnics)

4.5.2. POLÍTICA D'HABITATGE.
* El Pla haurà de preveure el sòl necessari i adequat i els instruments per a les **polítiques d'accés a l'habitatge**.
* Aquestes polítiques han de tendir, a més, a **optimitzar el parc existent d'habitatge**, incentivant la seva ocupació.

4.6. Criteris d'ordenació, qualificació i revalorització ambiental i paisatgística

El sòl no urbanitzable de Blanes en bona part ja es troba –per via del PEIN, del PDUSC i de condicions més específiques en el cas de Pinya de Rosa- sota unes figures de protecció sòlides i suficients. Però d'altres sectors requereixen una millor definició dels usos possibles i dels instruments de gestió.

D'altra banda, el POUM ha de definir la relació entre el sòl urbà i el no urbanitzable, tant en els punts de confluència –les "façanes"- com en els punts on un i altre s'interrelacionen, com per exemple resseguint les lleres de rieres, que envoltades de nova urbanització poden esdevenir franges d'espais lliures que penetren dins del teixit urbà.

En els darrers anys, el paisatge ha esdevingut un concepte d'anàlisi i intervenció urbanística de primera magnitud. El paisatge de qualitat és definit com un dret, és un element clau de la identitat i del patrimoni d'un territori i, en el cas d'àrees turístiques, un recurs econòmic fonamental. Per això, el nou planejament també ha de contenir criteris en relació a la protecció, restauració i creació del paisatge.

Objectius principals
4.6.1. Definir les característiques, usos i, si s'escau, **instruments de gestió del sòl no urbanitzable**.

4.6.2. **Protegir aquells espais** que tenen un valor o característiques singulars i **que no disposen de normativa adequada**. Preservar-los de la urbanització i garantir-ne el manteniment.

4.6.3. Buscar la **integració entre els espais lliures del sòl no urbanitzable amb els espais verds del sòl urbà**, facilitant les connexions i els camins d'enllaç entre l'àrea urbana i els terrenys agrícoles i forestals propers.

4.7. Criteris per al foment de la sostenibilitat: mobilitat i xarxes bàsiques

La sostenibilitat és un concepte transversal que, com marca la Llei de 30 de desembre de 2004 d'Urbanisme, ha d'estar present en tots els criteris i objectius d'un POUM: des del model de creixement al tractament del sòl no urbanitzable, passant pel model econòmic i l'estructura social. Però aquest apartat se centra en el vessant infrastructural de la sostenibilitat, el que té a veure amb la construcció i la gestió dels fluxos: mobilitat, energia, aigua i residus.

En relació a la mobilitat, la Llei de Mobilitat de Catalunya defineix un marc que necessàriament ha de traduir-se en decisions urbanístiques que afecten a la xarxa viària, als modes de transport i a l'aparcament. Blanes per una banda està pendent de decisions en relació a vies de gran importància, que poden afectar al trànsit intern i de pas de la ciutat; i d'altra banda, l'estructura urbana consolidada comporta colls d'ampolla tant en relació al trànsit com a l'aparcament que el POUM haurà d'encarar.

Objectius
4.7.1. Proposar a la Normativa unes indicacions bàsiques –que es podrien ampliar amb unes ordenances específiques- per promoure models d'urbanització i de construcció que contribueixin a **reduir els consums energètics** i promoguin l'estalvi i el reciclatge.

4.7.2. Promoure el **transport públic**, la integració de modes de transport i la creació de **xarxes de mobilitat que afavoreixin el vianant i les bicicletes.**

4.7.3. Estudiar la manera de rendabilitzar la presència i millorar la **integració del ferrocarril al municipi**.

4.7.4. Proposar un **sistema d'aparcament de manera integrada amb el trànsit**.

4.7.5. **Relligar el sistema viari**, per reforçar la connexió entre les diferents parts de la ciutat, formant en el possible una xarxa viària de distribució de tràfic urbà equilibrada, sense castigar o col.lapsar les vies principals

4.8. Criteris i objectius principals de revisió de la normativa urbanística i dels Catàlegs

La Normativa urbanística vigent necessita una revisió i modificació per, en primer lloc, adequar-se a la nova legislació urbanística. D'altra banda, els anys de gestió del PGOU han fet emergir disfuncionalitats, buits i/o errors de la normativa que s'han de corregir, per facilitar la gestió urbanística municipal. També és necessari trobar una definició i redacció que sigui clara i entenedora, que no generi dubtes i que sigui de fàcil interpretació.

D'altra banda, la Normativa ha de ser un instrument per assolir els objectius esmentats fins ara i, per tant, el seu articulat ha d'oferir els processos i les condicions per a aquesta finalitat.

El Pla incorporarà, com estableix la legislació, el catàleg de protecció del patrimoni, així com el catàleg de masies i cases rurals.

CRITERIS I OBJECTIUS AMBIENTALS

5.1. Objectius i principis per a un desenvolupament urbanístic sostenible

L'objectiu ambiental principal del futur Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes és el de garantir el desenvolupament sostenible del municipi. El mateix Decret legislatiu 1/2005 del Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, en el seu article 3, defineix com a desenvolupament urbanístic sostenible

"*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*".

Els principis generals per a un desenvolupament urbanístic sostenible són:

1. **Compactació i optimització del sòl urbà existent.**

És important que les noves àrees de creixement urbà vagin en detriment de l'expansió urbana de forma extensiva i afavoreixi un creixement urbà agrupat, és a dir, es tracta de propiciar un entorn urbà compacte i amb una bona diversitat d'usos.

És important potenciar la renovació i rehabilitació d'àrees urbanes obsoletes i la dotació d'equipaments en el sòl urbà consolidat.

Cal adoptar densitats raonablement elevades que, sense caure en la congestió, permetin tipologies urbanes més eficients i fomentin una riquesa i diversitat més grans en les relacions socials i econòmiques.

2. **Cohesió social i millora de les condicions de vida de la població**

La previsió de nous creixements urbans i la millora dels existents, junt amb la millora dels equipaments i espais públics han de garantir assolir el llindar de qualitat de vida i fomentar la cohesió social enfront del risc de segregació social, davant la separació dels ciutadans sobre el territori en funció de la seva capacitat d'accés a l'habitatge o davant els perills de la formació de Guetos.

3. **Cercar fórmules que permetin la flexibilitat i la mixticitat dels usos del sòl.**

Potenciar, sempre que sigui compatible, la mixticitat i la barreja de sòl residencial, activitats econòmiques i equipaments i serveis, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat dels ciutadans als serveis bàsics de la ciutat.

4. **Conservació de la biodiversitat i del patrimoni natural del municipi.**

Cal garantir la conservació en xarxes d'espais naturals, amb una representativitat suficient i ecològicament viable per a la diversitat d'ecosistemes, hàbitats i espècies i dels àmbits de connexió necessaris per a la dispersió de les espècies.

5. **Manteniment de la identitat i la qualitat paisatgística del municipi**

Conservar i potenciar la diversitat de paisatges i els elements més representatius que donen identitat al territori.

6. **Mobilitat sostenible i al servei de les persones.**

El transport motoritzat és la principal font de l'efecte hivernacle i un gran consumidor de recursos energètics fòssils. Per tant cal una planificació integrada dels usos del sòl i del transport que cerqui minimitzar la mobilitat obligada. Es tracta de reduir progressivament el tràfic interior de vehicles a motor, buscant la seva substitució per transport públic, per bicicletes i (en distàncies raonables) pels desplaçaments a peu.

7. **Foment de la construcció sostenible que fomenti l'estalvi i l'ús eficient dels recursos naturals.**

Dotar les noves àrees urbanitzables amb els sistemes adients d'urbanització (xarxes separatives de clavegueram, soterrament de bona part dels serveis i infraestructures, dotació de xarxa de fibra òptica i de gas, l'enllumenat públic amb sistemes d'estalvi energètic o la utilització de sistemes ecològicament sostenibles).

De manera complementària caldria disposar dels instruments normatius per tal d'afavorir la construcció sostenible, així com l'ús d'energies alternatives, sistemes passius,..., pels habitatges, tant de nova promoció com en la remodelació dels existents.

8. **Prevenció de riscos naturals i tecnològics**

Considerar les àrees de risc en l'assignació dels usos del sòl (zones inundables, inestables, amb risc d'incendi,...) i regular de forma acurada la implantació d'activitats de risc.

9. **Reducció i valorització dels residus.**

Fomentar la reutilització i reduir l'abocament de residus mitjançant la promoció de la deixalleria i els sistemes de recollida selectiva. Contemplar les millors alternatives de contenidorització selectiva (àrees de vorera i àrees d'aportació) considerant el soterrament de contenidors i la informatització de la recollida.

10. **Prevenció i correcció de totes les formes de contaminació.**

Establir, o proposar, normatives encaminades a reduir la contaminació produïda per les activitats, siguin industrials i del sector terciari, com també i especialment de les activitats ramaderes.

5.2. Criteris ambientals

A continuació es detallen els criteris ambientals específics del POUM de Blanes:

- **Prioritzar un model de creixement compacte**

El creixement del municipi s'haurà de basar en desenvolupament que es produeixin en continuïtat amb el nucli principal existent, evitant la creació de nous nuclis de població o ampliant els nuclis dispersos existents. Així mateix, aquest creixement s'haurà de basar en un model de urbanització compacte però tenint en compte una correlació adequada entre el volum edificat i els espais públics de relació.

- **Reconeixement i modificació de les urbanitzacions actuals**

L'aposta per un creixement compacte no ha de significar la no assumpció de la realitat territorial existent. Així doncs, la presència d'urbanitzacions disperses i poc denses a Blanes és un fet evident. A més, aquestes urbanitzacions presenten dèficits evidents en quan a dotacions públiques, accessibilitat i qualitat de l'espai públic que el POUM ha de resoldre, alhora que tracta de modificar altres trets negatius d'aquest model urbà i de condicionar la seva evolució futura per tal d'assegurar un major benestar col·lectiu.

- **Evitar la creació d'àrees excessivament especialitzades i fomentar la diversitat d'usos en els teixits existents**

Per tal de prioritzar la complexitat d'usos i activitats en la ciutat, i fugir de la creació de zones de monocultiu, es prioritzarà la localització dintre de la zona residencial de totes aquelles activitats que en siguin compatibles, preveien que les normes siguin prou flexibles en aquest sentit. Així caldrà evitar la repetició del model general al Polígon Industrial Carretera de l'Estació, on s'hi ha generat una zona de centralitat depenent totalment del vehicle privat i desvinculada totalment dels teixits residencials.

- **Preveure una matriu d'espais oberts que permeti mantenir la connectivitat terra-mar dels espais naturals**

Actualment és sabut i contrastat que per garantir la conservació de la biodiversitat és bàsic conservar no només els espais més valuosos des del punt de vista natural sinó que també cal conservar els fluxos ecològics entre aquests i amb la matriu en la qual es troben immersos[1].

Per tant, i segons les teories de la conservació dels ecosistemes, la millor manera per garantir la qualitat ecològica d'un territori, és d'una banda, no concebre els espais naturals com a illes relictuals, i de l'altra planificar i gestionar de manera integrada el territori global en què es troben immerses, cercant la connectivitat biològica i, fins i tot, la continuïtat física, de manera que el sistema d'espais naturals esdevingui una

[1] Consulteu la publicació "Teoria de l'equilibri de la biogeografia de les illes" (MacArthur i Wilson, 1967) i el desenvolupament dels conceptes de l'ecologia del paisatge com: d'àrea/hàbitat mínim viable, població mínima viable, metapoblacions, col·lapse faunístic, etc.

En aquest sentit, a Blanes hom es troba en un punt crític per al manteniment d'una xarxa d'espais oberts que permeti la interconnexió dels tres principals espais del municipi (la Tordera, Pinya de Rosa i Tres Turons) a través d'una matriu d'espais oberts ben conservats. A banda, resulta especialment important el manteniment de les "portes al mar" d'aquest sistema, ja que les relacions terra-mar són especialment riques pel que fa al la biodiversitat.

- **Protecció de la matriu agrícola i de la seva funció paisatgística**

Blanes encara conserva una matriu agrícola considerable, tot i que en recessió per l'abandonament progressiu dels camps, i que a més compleix una funció ecològica molt important des del punt de vista de la connectivitat. En aquest sentit caldrà garantir la viabilitat de l'activitat agrícola evitant que els sòl agrícoles quedin aïllats respecte de la matriu general o que la reducció de la seva superfície els faci poc viables.

Així mateix, les zones agrícoles compleixen un paper important en la determinació de la identitat paisatgística del municipi. El Pla haurà de vetllar per la preservació i potenciació de la qualitat paisatgística del sòl agrícola.

- **Preservar el paisatge com a valor social i actiu econòmic del territori**

El paisatge és el testimoni de les relacions passades i presents de l'home i el seu entorn. Durant llargs períodes, el motor dels canvis en les relacions home-entorn ha estat l'evolució de l'economia rural, tant a les zones d'orografia complexa com en les planes al·luvials. Així, a Blanes s'ha creat una estructura paisatgística complexa que es troba en equilibri dinàmic, que integra elements de diversa naturalesa, siguin geogràfics o patrons que han resultat de l'organització del treball agrícola, d'implantacions urbanístiques, arquitectòniques o d'infraestructures.

Aquesta riquesa paisatgística constitueix un patrimoni ambiental, cultural, social i històric que influeix en la qualitat de vida dels ciutadans i que, en el cas de Blanes més que en altres casos, esdevé un recurs de desenvolupament econòmic per a les activitats econòmiques, però també per a les agrícoles, forestals...

Per tant, davant d'aquesta situació, el POUM ha d'establir condicions directes i indirectes per a l'evolució dels paisatges i assenyalar estratègies per al manteniment o restauració d'aquells d'especial valor.

Per tant, l'objectiu de protecció del paisatge que es pretén assolir es basa en les següents estratègies:

- Preservar els paisatges que per llur caràcter, natural o cultural, requereixen intervencions específiques i integrades.

- Millorar paisatgísticament la perifèria i els accessos a la vila, així com l'eliminació, trasllat o reducció dels elements, usos i activitats que els degraden.

- Manteniment, millora i restauració dels paisatges agrícoles.

- Articulació harmònica dels diferents paisatges, amb especial atenció a les zones de contacte entre els àmbits urbà i rural i entre els àmbits marí i terrestre.

- Atribució de valor al paisatge com a recurs turístic.

- Considerar l'impacte paisatgístic a l'hora de decidir les àrees de transformació.

- **Alliberar espai destinat a vialitat motoritzada i creació de xarxes per a vianants i bicicletes**

L'estructura urbana actual de Blanes presenta dèficits importants en la distribució de l'espai públic. Així, la major part dels carrers tenen voreres molt estretes (o inexistents). D'altra banda, no existeix una xarxa definida d'itineraris segurs o exclusius per a vianants ni per a bicicletes, la qual cosa deixa en una situació de clara desavantatge aquests respecte del cotxe.

Igualment, es detecta un conflicte per l'espai públic en el dèficit d'estacionament existent en determinades zones de la ciutat. S'hauria de tendir a reduir el nombre de vehicles estacionats en l'espai públic i destinar aquest espai a les persones.

- **Prevenció dels riscos ambientals**

A Blanes hi són clars dos riscos que afecten directament la ciutat construïda i els possibles creixements futurs: el risc d'inundació i el risc d'esllavissades.

Així doncs, el POUM haurà de tenir en compte les determinacions de l'Agència Catalana de l'Aigua pel que fa a les zones afectades per risc d'inundació, i als estudis encarregats per l'Ajuntament quan a les àrees que presenten risc de moviment de terres.

Igualment, haurà de contemplar les mesures necessàries per tal de minimitzar el risc d'incendi que actualment afecta a les urbanitzacions situades en el medi forestal i que no apliquen les mesures d'autoprotecció corresponents.

- **Minimització del consum i tancament del cicle de l'aigua**

A tota l'àrea de la Tordera s'ha vingut produint una pèrdua progressiva de la qualitat i la quantitat tant de les aigües superficials com de les subterrànies que, entre d'altres ha comportat un empitjorament significatiu de la qualitat ambiental de l'entorn de la Tordera així com la necessitat de construir noves infraestructures per a garantir el subministrament d'aigua.

Així doncs, el POUM haurà de tenir en consideració, d'una banda, aspectes tals com la reutilització, la infiltració o la retenció de les aigües, i de l'altre, la recuperació o conservació ambiental de les lleres fluvials i les seves àrees d'influència, posant especial èmfasi en la Tordera i les zones de capçalera de les rieres de Blanes i de Vall de Burg.

En aquest sentit doncs, per tal de garantir un ús sostenible de l'aigua i la protecció dels recursos hídrics disponibles, els nous creixements urbanístics que proposi el POUM hauran de tenir en compte aquest recurs , ja que tal i com s'esmenta en l'article 58 de la Llei 2/2002 d'Urbanisme de Catalunya, el POUM "ha d'incorporar les previsions sobre la disponibilitat dels recursos hídrics [...]".

- **Previsió d'una mobilitat sostenible a nivell supramunicipal**

El 41% dels desplaçament per mobilitat obligada que tenen com a destinació algun punt extern a Blanes es dirigeixen als municipis immediatament limítrofs (Lloret, Malgrat, Palafolls i Tordera). D'altra banda, l'índex de dependència del vehicle privat per aquests desplaçaments és força elevat. Per tant, el pla haurà de tenir en consideració aquest aspecte a l'hora de plantejar l'estructura de la mobilitat del municipi.

- **Minimitzar l'efecte de barrera de les infraestructures de mobilitat**

Actualment, la principal barrera tant pel que fa a la connectivitat ecològica la representen les diferents carreters i vies de FFCC d'accés i sortida al nucli. Però en determinats casos, com el de la carretera d'accés a la Costa Brava, aquestes vies també representen una barrera important per a la mobilitat de les persones.

Així, el POUM haurà de tenir en compte la permeabilització de les vies existents i de les previstes, tant pel que fa la connectivitat ecològica com a la mobilitat de les persones.

- **Protecció territorial dels terrenys en pendents superiors al 20 %**

La Complexitat fisiogràfica del municipi comporta l'existència de desnivells importants i l'existència d'àrees amb elevat pendent. Aquest fet junt amb el risc d'esllavissades detectat, obliga al nou planejament urbanístic a establir un règim d'ús adequat i no permetre noves construccions en zones de pendents superiors al 20%.

- **Dissenyar un sistema d'espais verds urbans que configuri una veritable xarxa**

El municipi presenta un cert dèficit de zones verdes, sobretot pel que fa la seva zona centra, tot i que aquest es veu minimitzat per la proximitat al mar.

Les zones verdes de la ciutat no es poden entendre com a unitats aïllades i desvinculades de la resta del sistema urbà. Així doncs, el POUM haurà considerar tot el verd urbà en el seu conjunt (parcs i jardins, carrers i places arbrades, espais periurbans, patis interiors, etc) com una unitat funcional, posant èmfasi en els següents aspectes:

- Creació de corredors verds interns i de connexió amb la perifèria

- Consideració de la funció social dels espais lliures i no únicament de la funció estètica

- Manteniment de "portes" al mar que permetin el manteniment dels fluxos terra-mar.

- Aprofitament de les zones verdes com a espais de transició entre zones de diferents usos (residencial-industrial, urbà-rural...) o com a apantallament visual o acústic.