

Comunicaciones

Estado actual

F E R R O C A R R I L E S

ESTADO ACTUAL.-

La ciudad de Gerona ocupa el centro de un importante nudo de comunicaciones por el que discurre buena parte del tráfico del N.E. de España. Es particularmente importante el internacional de entrada y salida con la Costa Brava, Barcelona y el resto del territorio nacional.

Los servicios de la RENFE dispone de una estación para el ferrocarril de vía normal.

Entre Barcelona y Gerona existe doble vía en un trayecto de 63 km.; falta instalarla en el trayecto comprendido entre Montmeló y Breda, en total 27 km.

Dispone, también, de estaciones para los ferrocarriles de vía estrecha de Gerona a Olot (de 1.00 m. de ancho) de Gerona a San Feliu de Guixols (de 0,75 m. de ancho); del ferrocarril económico de Gerona a Bañolas y de Gerona a Palamós por Flassá (ambas de una anchura de 0,75 m.).

GERONA

Plan General

de Ordenación de Comunicaciones (Estado actual)



DIFICULTADES QUE PLANTEAN LOS ACTUALES TRAZADOS.-

La expansión de la ciudad de Gerona, ya desaparecido el cinturón de murallas que la contenían, ha rebasado ampliamente el trazado de la red viaria del ferrocarril RENFE.

Ello ha creado una situación que día a día se va agravando y que ocasiona taponamiento del tráfico de vehículos y peatones en los obligados pasos a nivel e inferiores en arterias de gran tránsito. La natural consecuencia es la dificultad y encarecimiento del normal desarrollo de la ciudad la que, además, se encuentra aislada de su espléndido parque de la Dehesa. En tanto no desaparezca de su actual emplazamiento la red ferroviaria, no será posible que Gerona pueda debidamente desarrollarse.

Pero, además, la estación de la RENFE, está inmediata al cruce del ferrocarril con la carretera de Manresa a Gerona. Esta carretera soporta constantemente su tráfico de gran importancia porque es la única vía de acceso a la capital de varios pueblos de intensa actividad industrial (Osor, Anglés, Salt) y muy poblados. La inmediata proximidad a la estación del ferrocarril, obliga a constantes cierres de las vallas del paso a nivel por el que se efectúa el cruce de ambas vías, con las inevitables y perturbadoras consecuencias para el tráfico rodado y de peatones. Es evidente que la única solución para el actual estado del problema, llamado, además, a agravarse de día en día, es buscar un nuevo emplazamiento de la estación y un nuevo trazado viario puesto que la

solución de un paso superior, o inferior, de la carretera sería costosisima y muy difícil por el estado actual de la edificación a uno y otro lado de la misma.

A partir del citado paso a nivel, se eleva el ferrocarril en terraplén lo que constituye una verdadera muralla para la Ciudad, a la vez que dificulta el paso al parque de la Dehesa y el núcleo urbano del Güell. La comunicación, se establece a través de los siguientes pasos: uno inferior, en la plaza de Correos, que es insuficiente, tanto por su altura (imposible el paso de camiones con carga elevada), como por su anchura; hay otro en la Ronda de Fernando Puig para dar cauce a la carretera de Francia, con un paso a nivel más, lleno de inconvenientes por su proximidad al paso a nivel de la estación, agravados por llegar a sus inmediaciones una vía muerta; finalmente, existe otro paso, inferior, este en la calle de Figuerola.

En cuanto al acceso a Gerona por el Sur, existe otro paso a nivel, el de la carretera de Sta. Coloma, quedando entre este paso y el inmediato a la Estación una distancia de 1.500 metros sin comunicación alguna a su través. Queda, con ello, la población partida en dos zonas, prácticamente incomunicadas y con ello se plantea un urgente problema que es necesario resolver si ha de lograrse una continuidad de la población con las zonas de viviendas protegidas y la de ensanche, - lindante con la misma.

El ferrocarril de Gerona a San Feliu de Guixols, tiene todas sus instalaciones fijas (estación de viajeros y mercancías, depósito y talleres) inmediatas a la Estación del ferrocarril RENFE. El trazado accede al llano de Gerona por la calle de Grahit y con otro paso a nivel sobre la carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Este paso, en el mismo límite del término de la capital, es peligrosísimo.

La vía férrea de Bañolas, ofrece graves inconvenientes porque aprovecha el puente del Caudillo y sigue en su trazado la calle Mayor del núcleo urbano de Sarriá que, a su vez es punto integrante de la carretera Nacional de Madrid a Francia. Por todo esto, se crea una peligrosísima zona, donde no son escasos los accidentes.

El ferrocarril de Palamós tiene casi todo su trazado por la carretera comarcal de Gerona a Palamós y por la de Gerona al barrio de Puente Mayor, por el barrio de Pedret, hasta llegar al citado puente del Caudillo, en Sarriá de Ter, en su bifurcación con el antes citado de Bañolas. Todo esto produce verdaderos conflictos de circulación y dificulta gravemente el tráfico por las

carreteras afectadas.

Todas las estaciones (RENFE, Olot, San Feliu de Guixols, Palamós y Bañolas) están mal situadas con relación al actual desarrollo de la capital y ello es la causa de la mayor parte de los inconvenientes, que ya hemos enumerado, a la ligera.

Es de urgente necesidad, vivida constantemente, la unificación de las estaciones de vía estrecha, tanto entre sí, como con la de RENFE. Todo ello, en beneficio del tráfico en la Ciudad y, también, en el de la continuidad de las comunicaciones principales, que pondrán en contacto la zona Norte de la provincia con los dos puertos más importantes: Palamós y San Feliu de Guixols, a la vez que con el resto de España.

FERROCARRILES - PROYECTO.-

El desvío del ferrocarril RENFE que se proyecta, arranca de las proximidades del punto en que actualmente la carretera nacional de Madrid a Francia, lo cruza por la parte superior, con una alineación recta enlazada con el trazado actual por una curva de gran radio, hasta llegar al Km. 722 de la carretera en que la cruzamos mediante una curva de 800 mts., para pasar por detrás de las construcciones ubicadas en esta zona, a buscar el punto de paso del río Oñar en las inmediaciones del Cuartel de la Guardia Civil, cruzando por paso superior la carretera de Gerona a San Feliu de Guixols hasta llegar a la boca del tunel situada a unos 150 mts. de dicha carretera; atraviesa de esta forma Las Pedreras y vuelve a salir a la superficie para cruzar el Galligans, entrando nuevamente en tunel hasta enlazar con el trazado actual a la altura del barrio de Pedret.

La longitud de los túneles serian aproximadamente de 1,300 km. y 0,5 km. que harian un total de 1,8 km. El trazado factible de ejecutar técnicamente en lo que respecta a pendientes, radios de curva etc., se adapta perfectamente al terreno, con el consiguiente pequeño volumen de movimientos de tierra en el tramo comprendido entre su iniciación y la boca del tunel.

La estación la situamos, en el tramo recto inicial en término municipal de Palau Sacosta, aunque cercano al de Gerona, y al costado de la actual carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

Las ventajas que ofrece sobre el trazado actual u otro cualquiera, son múltiples, de las cuales podemos indicar co-

- 1ª.- Desaparición de todos los cruces a nivel con las carreteras que tienen acceso a la Ciudad.
- 2ª.- Desaparición de la muralla que supone el terra plén de la vía por el O. de la Ciudad.
- 3ª.- Dar una mayor facilidad para ordenar el crecimiento de la Ciudad y las comunicaciones entre diversos centros de actividad urbanos.
- 4ª.- Poner en contacto íntimo la Ciudad con los puntos de belleza natural próximos a la población
- 5ª.- Poder crear y mantener distanciadas un poco de la Ciudad la zona industrial que pudiéramos llamar incómoda por sus ruidos y suciedades inherentes a su explotación.
- 6ª.- Al separar el ferrocarril de la población, se evitarán las molestias del humo para las personas y la suciedad de los edificios actualmente lindantes con la vía férrea, que hacen ingrata y desagradable la perspectiva de Gerona desde este punto.

A todas estas, debe añadirse la plus valía que alcanzarían los terrenos ahora ocupados por las instalaciones, vía y estación de la RENFE; la de los terrenos situados en las inmediaciones de la nueva estación y sus accesos. Esto, probablemente bastaría para abonar el coste del nuevo trazado y, más aún, si tenemos en cuenta el desguace de los actuales tramos metálicos.

Parece que, actualmente, está ya en vía de solución el problema de los ferrocarriles de Gerona-San Feliu y de Gerona-Olot, con la unificación de los anchos de vía y unión de ambas explotaciones. Se proyectaría un ramal que les uniera con el ferrocarril RENFE desde la inmedia

ción del cuartel de la Guardia Civil hasta la nueva es-
tación; en total, unos dos kilómetros.

CARRETERAS - ACCESOS.-

En cuanto a carreteras, cuenta la ciudad, además de la de Madrid a Francia por La Junquera, con las siguientes: a Palamós, por La Bisbal y Palafrugell; a Olot por Bañolas y Besalú y también por Anglés y Amer; a Las Planas, por San Gregorio; a Santa Coloma de Farnés; a San Feliu de Guixols, por Cassá de la Selva y Llagostera, y a Sarriá de Ter. Además, Gerona dispone de caminos vecinales que la unen con los núcleos de San Daniel y Palau Sacosta, (hoy convertidos en calles), y con el Santuario de los Angeles.

DIFICULTADES QUE PRESENTAN.-

De las vías de penetración, la carretera de primer orden, camino nacional II de Madrid a Francia por La Junquera, con su larga recta de ingreso por el Sur, es la que viene afectada por un mayor tráfico. Presenta los inconvenientes de la acometida de la carretera de Santa Coloma en su entrada a la población; tiene el paso a nivel del ferrocarril de San Feliu de Guixols y el estrangulamiento de la calzada al entrar en Gerona motivado ello por la plaza del Marqués de Camps, con el agravante, además, de la falta de visibilidad en una calzada, como ya se ha indicado, de insuficiente ancho. En la misma plaza se cruza con la carretera de Manresa. Sigue por otro paso a nivel en la Ronda de Fernando Puig continuando la carretera por el paseo de la Dehesa, donde se registra, durante ciertas épocas, un tráfico de peatones perjudicial.

Otro punto difícil de tránsito tiene esta ruta en el puente de Hierro que la une con la parte Norte de la Ciudad, a través del paso inferior del ferrocarril RENFE y de acce-

so a la Plaza de Correos. Dicho puente y paso inferior son notoriamente estrechos y la acometida con la carretera es peligrosa. Todo ello en cuanto se refiere al recorrido actual de la citada importante carretera a través de la población. Otra solución de travesía actual que también se utiliza es la que pasa por la Gran Vía, con el inconveniente del cruce Gran Vía con la calle de Primo de Rivera, y sigue después por la Plaza de Correos, paso inferior del ferrocarril RENFE y puente de hierro con casi los mismos inconvenientes como los anotados en el recorrido anterior.

Siguiendo por cualquiera de los dos trazados se presenta otra dificultad, que es el paso del estrecho puente sobre el Ter, en la Barca, con la acometida en su salida, de la carretera de Las Planas; aumentan las dificultades al iniciarse la calle Mayor de Sarriá de Ter, con el ferrocarril de Bañolas en su calzada, y al pasar por las acometidas del puente del Caudillo, en la entrada de la población, y la de la carretera de Olot, en la salida.

La antigua travesía de la citada carretera por el interior de la ciudad antigua, Pedret y Galligans, no se reseña por reducirse hoy a un tráfico exclusivamente local y que no es excesivo.

La vía penetración de la carretera de Manresa a Gerona (C.N. de Lérida a Gerona), de gran movimiento, presenta el inconveniente de seguir su recorrido el interior de los núcleos de población de Salt y Santa Eugenia de Ter, congestionándose, además, por su largo desarrollo en línea recta y presentando el punto de conflicto originado por el paso angosto próximo a la Plaza del Caudillo en Sta. Eugenia. En

su entrada a la ciudad encuentra el resaca para el nivel del tráfico local, cerrado por la estación de Salt del ferrocarril RENFE, inmediato a la estación, y cerrado por el puente de hierro que forma parte del puente de Salt.

su entrada a la ciudad encuentra el reseñado paso a nivel del ferrocarril RENFE, inmediato a la estación, y cerrado con excesiva frecuencia. Su cruce con la carretera de Barcelona y con el tráfico de la ciudad, en la plaza del Marqués de Camps, a pesar de estar regulado por guardia, es notoriamente dificultoso por su estrechez, falta de visibilidad y densidad de tráfico.

Las dos vías principales de penetración reseñadas presentan el inconveniente máximo de no separar debidamente el tráfico tangente del convergente de la población y llevarlo, directamente, a un punto de los más congestionados y céntricos de la ciudad, como es el constituido por la Gran Vía y calle Primo de Rivera (que es decir, el Puente de Piedra).

La penetración por la carretera de San Feliu de Guixols permite llegar sin obstáculo hasta el puente del Alferez Huarte, naciendo allí las dificultades para la travesía de Gerona, puesto que al intentarlo por la Plaza del Mercado tiene los naturales inconvenientes de dicho servicio público, no presentando además, una solución fácil de entrada a la Gran Vía, si se sigue hasta el Puente de Piedra, resulta éste insuficiente para el tráfico que tiene, especialmente de peatones.

De la carretera de Palamós puede derivar por el Puente del Caudillo, el tráfico que va a Barcelona; pero el que va a Francia debe atravesar el núcleo de Sarriá de Ter con la secuela de inconvenientes ya reseñados. Una parte del tráfico local discurre por la antigua travesía de la carretera a Francia por Pedret, tráfico que había de disminuirse como ya se ha dicho.

La vía de penetración de la carretera de Olot acomete a la de Francia en la entrada de Sarriá y tiene también el inconveniente de atravesar la población.

La vía de penetración de Las Planas acomete a la carretera a Francia cerca de La Barca y presenta las dificultades de estas vías respecto a su paso por el núcleo de Gerona.

La vía de penetración de la carretera de Santa Coloma de Farnés acomete a la carretera de Barcelona antes de entrar en la ciudad y ofrece su tráfico los inconvenientes de esta importante vía.

LA RED VIARIA URBANA

ESTADO ACTUAL.-

La red viaria de Gerona adolece de la falta de conjunto orgánico, como es lógico en una ciudad que hasta el siglo pasado tenía aún murallas y es de característica montañosa en su parte principal, y por tanto su extensión respondía sólo a problemas secundarios de tráfico, resueltos únicamente según las necesidades del momento en que se planteaban. El triángulo de la ciudad antigua ofrece como dirección de tráfico, solamente la paralela al Oñar, en la parte baja de la población. El resto se desarrolló con la irregularidad de un trazado medieval.

Al ensanche de la ciudad le falta esta dirección de tráfico paralela al río. A la vía radial de Primo de Rivera no se le dió, en su planeamiento, la importancia debida. Las murallas dejaron, como en tantas otras ciudades, una vía de semironda, que comunica con la ciudad de la otra parte del Oñar a través del puente Huarte; pero con la dificultad del paso del mercado y, su otra parte, queda sin comunicación por falta de puente. Tampoco existe, en debidas condiciones, la vía de semi-ronda exterior o límite del Casco Viejo y Pedreras.

Como vías de carácter radial podemos añadir: la calle del Carmen, la carretera de Sta. Eugenia, la carretera de Barcelona, la calle de la Rutllia junto con Rambla de José Antonio, Bernardas e Independencia; y, en cierto modo, la calle Maragall y la de Mediodía.

Es clara la falta de la comunicación a través de una
vía de ronda más exterior, tema importante especialmente
ante un futuro próximo.

PROBLEMAS PRINCIPALES QUE PLANTEA LA RED VIARIA.

ESTADO ACTUAL.-

Se observa, al clasificar las vías de la ciudad de acuerdo con el tráfico actual que las recorre, la ausencia en ellas de una jerarquía que responda a sus respectivas necesidades. Resaltan de su examen los siguientes problemas concretos:

La falta de vía exterior al actual trazado viario que una los poblados exteriores y haga las veces de colectora del tráfico tangente.

Admitido que dicha vía se lleve a cabo en la parte O. de la ciudad, queda por resolver la continuación de la misma por el exterior de la zona de Pedreras y Barrio Antiguo, cerrando así una vía de ronda límite de la ciudad.

La dificultad, cada día mayor, de llevar el tráfico rodado por la calle de Primo de Rivera, muy sobrecargado por el tránsito comercial, administrativo, etc. ya que es la más importante comunicación entre las dos partes en que el Oñar divide a Gerona.

La dificultad de hacer discurrir el tráfico paralelo al río por el tramo Bernardas, Sta. Clara y Rambla José Antonio, debido a su mala alineación, poco ancho y cruces defectuosos, que en parte se ha corregido en la actualidad.

Difícil comunicación de la zona de Ensanche de Viviendas Protegidas, y Zona posterior de la misma, con la ciudad.

Necesidad de una comunicación más expedita con Palau Sacosta, hoy realizada a través de la calle de la Rutlla.

Necesidad de comunicar la ciudad de una manera más eficaz con la Dehesa y el Barrio Güell.

Necesidad de facilitar el tráfico por la diagonal que forma la calle Maragall hasta la Rambla de José Antonio.

Falta de un acceso expedito al Barrio Antiguo.

Falta de un puente que permita el paso del río Oñar frente a San Félix, para vitalizar la parte Norte del casco Antiguo, barrio de la Barca y Pedret.

Falta de un puente que comuniquen la calle del Carmen con la zona de Rutlla, en el recodo del Oñar.

La congestión del tráfico de la calle de Ciudadanos.

Además de la falta de acceso fácil al Barrio Antiguo, se carece de las facilidades en su recorrido ulterior que dé vida al mismo y permita mostrar sus tesoros más fácilmente al visitante.

Falta de un recorrido extramuros que podría completarse con el recorrido arqueológico histórico artístico del interior del Barrio Antiguo.

Falta de vialidad por el Barrio Pedreras.

El mal emplazamiento del campo de deportes respecto al tráfico.

Necesidad de mejorar el acceso al poblado de San Daniel.

Insuficiencia para un tráfico normal del actual puente de la Barca.

UNIFICACION DE LOS FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA.

Ya en la actualidad es sentida la necesidad de unificar los ferrocarriles de vía estrecha que concurren a la ciudad, lo que implicará la adopción de un ancho de vía que podría ser de un metro para las tres Compañías, teniendo en cuenta los actuales proyectos de unión del tren de Olot con el de San Feliu de Guixols a base de tal dimensión.

Consecuencia de ello será la modificación de la mayor parte de obras de la Compañía de menor ancho de vía, acondicionándolas al nuevo adoptado y a las sobrecargas del material más pesado, y a la vez, tener que proceder también a la unificación del citado material.

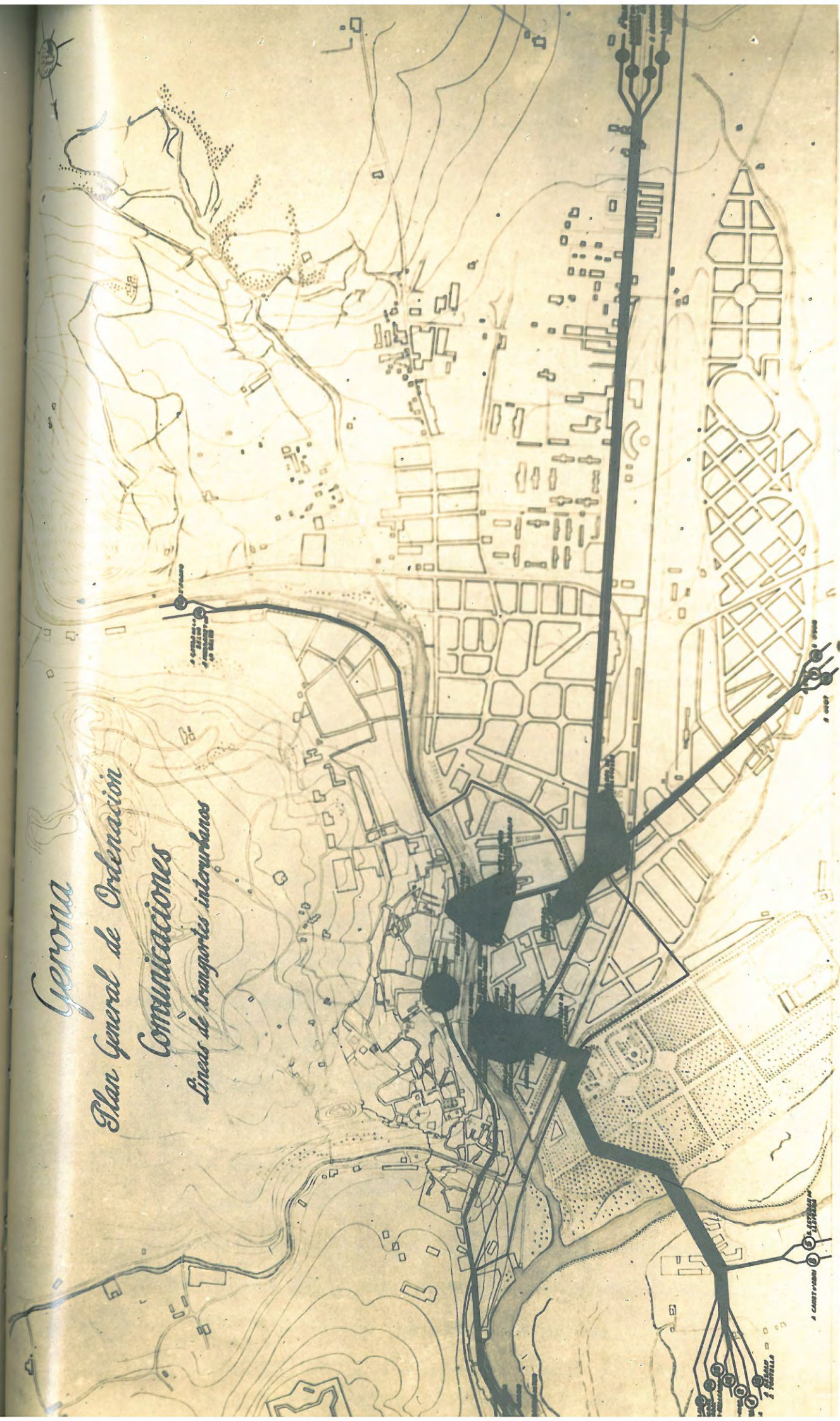
Este plan de unificación será elemento básico para lograr que la nueva estación de la RENFE esté enlazada con el apeadero de las líneas de Olot y San Feliu de Guixols.

Muchas serán las ventajas de este plan en el orden provincial, al unir la zona de montaña con sus dos puertos más importantes y, además, éstos entre sí, suponiendo existente el trazado actualmente en proyecto de San Feliu a Palamós, que, además de incrementar el tráfico de mercancías entre el Bajo Ampurdán y la Selva, cerraría el circuito de Gerona, San Feliu de Guixols, Palamós, mejora, que, aparte de su importancia turística, haría llegar la influencia de los puertos a la posible prolongación del

ferrocarril de Olot hasta San Juan de las Abadesas y enlace con la RENFE hasta la Cerdaña, llegándose así a la deseada comunicación con el mar dentro de la misma provincia.

El emplazamiento de la estación común viene fijado - principalmente por la solución que se adopte para el nuevo trazado de RENFE que ha de sustituir al actual, cuyas dificultades cada día son mayores para el buen desarrollo de la ciudad.

Gerona
Plan General de Ordenación
Comunicaciones
Líneas de transportes interurbanos



A SANT VADRI
1. 11752000

1. 11752000

COMUNICACIONES - PROYECTO

CARRETERAS.-

De las vías de penetración, el Camino Nacional de Madrid a Francia por La Junquera es la que presenta, en el proyecto, mayor variación de trazado, debido al problema que plantea el eliminar los inconvenientes de su paso por la ciudad. No es posible en las previsiones urbanas pensar en seguir la actual explanación y buscar en el interior de la ciudad nuevos itinerarios. Sólo es posible resolver el problema a base de acometer una solución franca de desvío que, más o menos alejada del núcleo de la ciudad, dé al tráfico tangente e interior la facilidad de movimiento necesaria.

PRIMER PROYECTO DE DESVIO.-

Se incorpora al Plan General el trazado de desvío que proyecta la Jefatura Provincial de Obras Públicas. Parte del Km. 719 del actual trazado de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, para seguir por el llano de Gerona, en forma tangencial a la futura Ciudad, cruza por paso elevado la nueva carretera de Manresa a Gerona, así como la carretera actual, continua recto, hasta cruzar el río Ter, y luego, sigue por el pasaje denominado de Fontajau y la "Barca Vella", se adentra en el primer collado para unirse a la carretera existente a la altura de la fábrica Cleval siguiendo hasta la casilla de Obras Públicas, desviándose después por el llano de Sarriá, circunda el nuevo Ensanche, cruzando la actual carretera de Olot y se une de nuevo al circuito nacional

nº. 141 a la altura del Km. 730.

Las ventajas que presenta tal proyecto son:

Resolver el inconveniente que presenta el actual trazado en línea recta dentro del núcleo urbano por su acumulación de tráfico.

Evitar el paso del tráfico tangente por el interior de la ciudad. Solución del problema de la Plaza del Marqués de Camps, el del puente de la Barca y paso de la Dehesa.

Excelente recorrido por la Dehesa y, en consecuencia valoración de la misma y de su zona S.O.

Solución del problema angustioso del paso por el interior de Sarriá de Ter.

Coincidir dicho trazado con una paralela a la magnífica vía parque que cierra la zona de Viviendas Protegidas, trazado agradable de buenas vistas panorámicas (Gerona en la lejanía desde el fondo de la Dehesa y el río Ter en primer término).

CAMINO COMARCAL DE SAN FELIU DE GUIXOLS.-

Sigue su actual trazado y queda unido a la vía Este-Oeste.

CAMINO LOCAL DE SANTA COLOMA.-

Sigue el actual trazado hasta acometer la vía perimetral Palau-Montilivi y unirse en la plaza sobre el río Oñar que da origen a la vía Este-Oeste con el arranque de la carretera de San Feliu.

CAMINO NACIONAL DE GERONA A MANRESA.-

Es necesario evitar su paso por el interior de los núcleos de Salt y Santa Eugenia, por lo que se proyecta el desvío de los mismos paralelamente al trazado actual y pasando por el exterior de los citados núcleos a una distancia capaz de que quede envolvente a toda expansión urbana. El tráfico exterior a la ciudad evita los inconvenientes del paso por el centro y el tráfico interior puede penetrar en el mismo con facilidad.

CAMINO COMARCAL DE PALAMOS.-

Esta vía sigue su actual trazado, y, a través del puente del Caudillo, se une con la carretera de Madrid a Francia, en las inmediaciones de la fábrica Torras.

CAMINO COMARCAL DE OLOT.-

Sigue el trazado actual sin variación, creándose unos cruces a fin de evitar el paso por la población de Sarriá de Ter.

CAMINO LOCAL DE LAS PLANAS.-

Sigue en su actual explanación, acometiendo, como en la actualidad, la carretera de Madrid a Francia en el núcleo de la "Barca Bella" más arriba de Fontajau.

Comunicaciones

Proyecto

COMUNICACIONES - PROYECTO

RED VIARIA.-

Se proyectan las vías de circulación manteniendo en lo posible las actuales y de acuerdo siempre con el tráfico a recibir. En cuanto a su conjunto se ha planeado el anillo exterior de circunvalación que pasa cerca de la nueva estación, llano de Gerona hasta Palau y Montilivi, para acometer al barrio antiguo, Plaza de San Félix y nuevo puente, uniéndose al eje Norte Sur.

Este anillo de ronda, por el Oeste, aprovechando el recorrido del Güell, constituye el complemento necesario para dar conjunto orgánico a la red de tráfico de la capital.

VÍAS RADIALES.-

Partiendo las proximidades del actual emplazamiento de la Plaza de Toros, se originan dos vías radiales que se dirigen hacia el centro de la población (plaza Mercado) una; y la otra hacia el nuevo ensanche.

Como vías transversales hay que citar la que enlaza, de Oeste a Este, la entrada a la Ciudad de la carretera de Manresa con el núcleo residencia de Palau Sacosta.

Como grandes ejes de tráfico se prevén en el proyecto:

El eje Norte Sur (actual ferrocarril de la RENFE) - que atraviesa el centro de la ciudad y el eje Este Oeste, en iguales condiciones al anterior; es decir, formados an

bos por paseos arbolados, que constituyen verdaderas vías de penetración de acuerdo con la categoría de la ciudad.

La actual carretera de Barcelona constituirá, en parte, la vía paralela al eje Norte Sur esencialmente comercial, y ambas, en su largo recorrido, vienen interrumpidas por tres plazas que les dan las debidas proporciones.

Se resuelve el tráfico rodado de Pedreras y Barrio Antiguo mediante una amplia vía de acceso que parte del Jardín de la Infancia y se bifurca en tres: una que accede al interior del Barrio Antiguo; otra que sigue por el interior murallas hasta llegar al Paseo Arqueológico; y la propiamente de Pedreras que pasa por el Instituto de Sanidad y va a buscar el anillo de ronda exterior.

El Barrio Antiguo es, pues, recorrido por una vía accesible al tráfico rodado, que llega hasta el Galligans, pasando por los mejores lugares de aquél.

Se cubre el río Galligans hasta la parte posterior del Monasterio de San Pedro.

Se plantea con la debida importancia el Paseo del río que una el puente de Piedra con el parque de Montilivi, de un lado, y plaza de San Félix sobre el Oñar, del otro.

Las zonas de Salt y Santa Eugenia se limitan por paseos exteriores.

PLAZAS.-

Se crean de una manera natural, aprovechando la estructuración del tejido urbano, las siguientes plazas:

La de San Félix, que unida al conjunto de las de Co
rreos e Independencia formará fácilmente un conjunto de -
interés.

Plazas sobre el Oñar, de indudable importancia para
iniciar la vía de tráfico paralela a Primo de Rivera, dia
gonal de Maragall y Paseo del río.

Plaza de la Diputación, esencialmente comercial y -
de inmejorable emplazamiento como centro cívico.

Plaza principal de Gerona nueva, en el cruce de los
importantes ejes N.S. y E.O.

Plaza del sur de la nueva Gerona y centro importan-
te de aquella zona.

Plaza del recodo del Oñar, en el parque urbano del
mismo nombre y con el punto de partida de la vía de comu-
nicación con Montilivi, y Plaza del otro recodo en donde
se une el Oñar al Ter.

Y todo ello, aparte de las plazas arqueológicas-ar-
tísticas ya existentes, tales como las del Casco Viejo, -
Hospital y Mercadal y las de los pueblos de la zona de in-
fluencia a estudiar en los planes parciales, además de --
las de Viviendas Protegidas ya proyectadas y en construc-
ción.

ORIENTACION SEGUIDA EN LA CONFECCION DEL PROYECTO.-

Este proyecto obedece a los acuerdos tomados por la Ponencia Técnica y que a continuación se citan:

<u>Acuerdo n'umero</u>	<u>Subponencia</u>	<u>Título del acuerdo</u>
1	Comunicaciones Agrícola	1 Traslado del ferrocarril de la RENFE en tunel por las Pedreras.
2	id	2 Incorporación al proyecto de enlace de los ferrocarriles de Olot San Feliu de Guixols, oficialmente aprobado.
3	id	3 Vía de ronda que limita el perímetro urbano de Oeste de la Ciudad.
4	id	4 Establecimiento de un punto de convergencia de vías de comunicación, junto con zona verde, en la parte Sur de la Ciudad, llamado puerta de acceso a la misma.
5	id	5 Vía de penetración a Montilivi - (calle 20 metros)
6	id	6 Vía diagonal desde la Puerta de Gerona al puente de la Fuente del Rey, aprovechando parte de la vía de 20 metros (Recorrido de la carretera de San Feliu).
6 bis	Económico-Comercial	6 Incorporación al Plan del encauzamiento del rio Oñar, en cuyas riberas se abrirán sendos paseos laterales y aceptar que frente a la plaza de San Félix se establezca un puente o una plaza, como dos so-

Subponencia

Título del acuerdo

	<u>Subponencia</u>	<u>Título del acuerdo</u>
7	Comunicaciones Agrícola	luciones en principio, de las que deberá aprobarse la más convenien <u>te</u> te.
8	id	7 Vía exterior a Montilivi, uniendo el puente de Julián de Chía (acces- so Pedreras) con la vía diagonal del puente de la Fuente del Rey.
9	id	8 Puente de la Fuente del Rey.
	Artística Arqueoló- gica-Comunicaciones Agrícola.	9 Puente de Julián de Chía.
	id	10 Parque del Recodo del Oñar)Fuen- te del Rey).
	id	11 Vía a lo largo del Oñar y a su margen izquierda, desde Paseo Ca- nalejas al Parque del recodo del Oñar.
	id	12 Puente de San Félix.
	Artística-Arqueo- lógica.	13 Acceso conjunto a Pedreras y Ba- rrio Antiguo por el Jardín de la Infancia.
	Artística-Arqueoló- gica-Comunicaciones Agrícola.	14 División en Zonas del Barrio anti- guo.
	id	15 Acceso rodado al Barrio Antiguo hasta la plaza de las Aguilas.
	id	16 Acceso rodado por Stº. Domingo y Puerta Muralla al Paseo General Peralta y recorrido exterior Pedre <u>ras</u> ras.
		17 Cubrición del terrente de Galli- gans, evitando el tráfico rodado por la Puerta Histórica anexa al monasterio.

Acuerdo
Número.

Subponencia

Título del acuerdo

Artística-Arqueo-
lógica-Comunica-
ciones Agrícola

18 Creación de un eje E.O. a base de la vía Emilio Grahit, debidamente pro-
longada.

id

19 Gran Vía de penetración turística a lo largo del recorrido actual de RENFE.

Económico Comer-
cial-Artística-
Arqueológica.

20 Reforma del Barrio Antiguo (Zona Rambla Oñar.

id

21 Reforma del Barrio Antiguo (Barrio de la Barca).

id

22 Proyecto de plaza sobre el río.

Industria Sanidad

23 Creación Zona Industrial al otro lado del nuevo trazado de la carretera de Madrid a Francia por el Oeste.

id

24 Aceptación de la actual zona que se delimita como industrial en Sarriá.

Económica-Comer-
cial Industrial-
Sanidad.

25 Desviación del río Gtiell de su re-
corrido actual frente a la Dehesa.



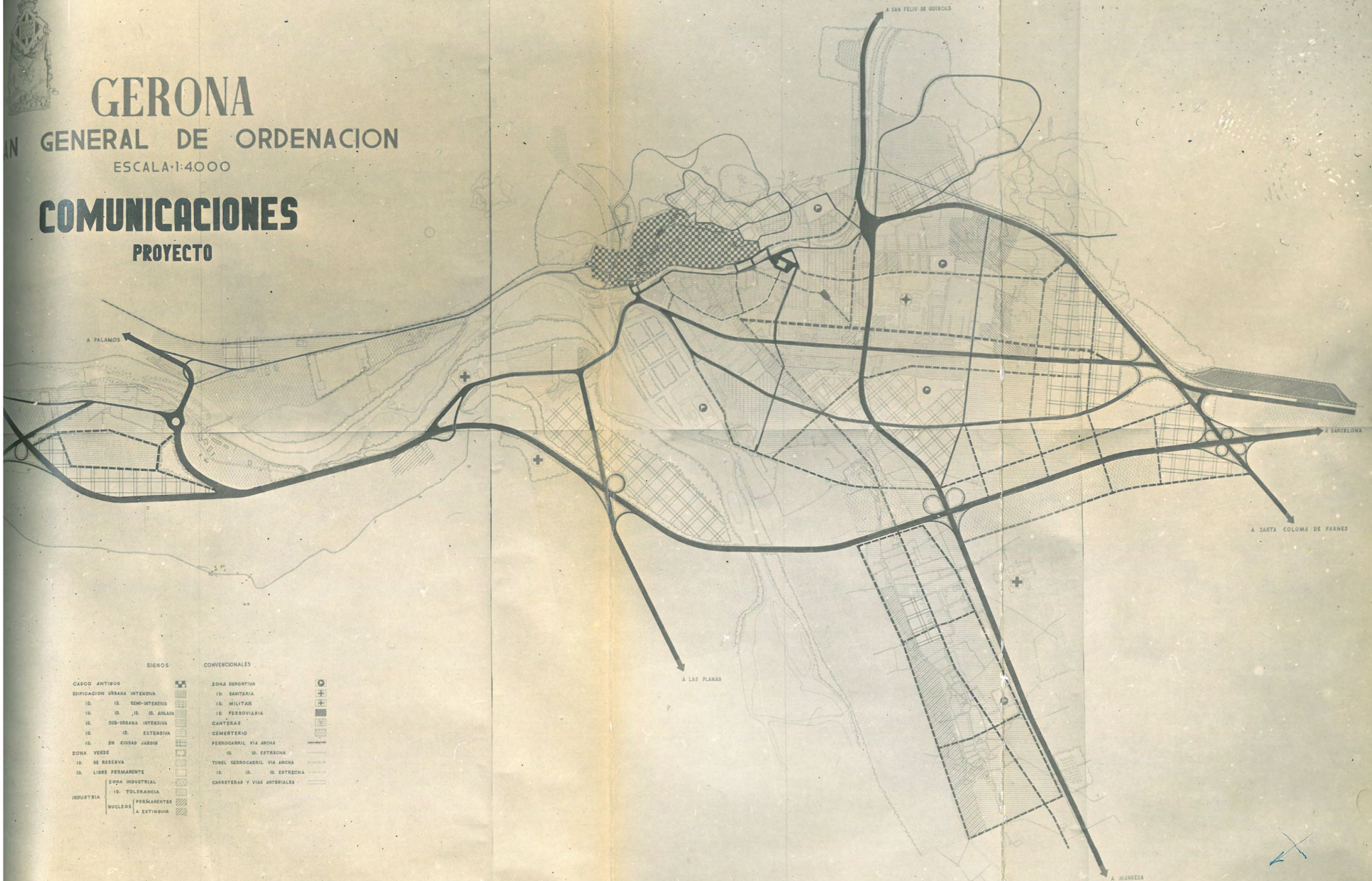
GERONA

GENERAL DE ORDENACION

ESCALA: 1:4000

COMUNICACIONES

PROYECTO



SIGNOS		CONVENCIONALES	
CASCO ANTIGUO		ZONA DEPORTIVA	
EDIFICACION URBANA INTENSIVA		ID. SANITARIA	
ID. ID. SEMI-INTENSIVA		ID. MILITAR	
ID. ID. ID. AJLADA		ID. FERROVIARIA	
ID. SUB-URBANA INTENSIVA		CANTERAS	
ID. ID. EXTENSIVA		CEMETERIO	
ID. EN CIUDAD JARDIN		FERROCARRIL VIA ANCHA	
ZONA VERDE		ID. ID. ESTRECHA	
ID. DE RESERVA		TUNEL FERROCARRIL VIA ANCHA	
ID. LIBRE PERMANENTE		ID. ID. ESTRECHA	
ZONA INDUSTRIAL		CARRETERAS Y VIAS ARTERIALES	
ID. TOLERANCIA			
INDUSTRIA			
NUCLEOS PERMANENTES			
A EXTINGUIR			

