



POLÍGON INDUSTRIAL SANT GENÍS

POLÍGON INDUSTRIAL SANT GENÍS

1. ANTECEDENTS

El Polígon Industrial “Sant Genís” de Rubí, està emplaçat al Oest del municipi, per sobre de la carretera de Castellbisbal i en torn a la carretera d' Ullastrell. Té una superfície de 21,4 Hs. aproximadament.

El polígon te una forma relativament quadrada amb dues puntes, al Sud, una a cada extrem. Al Sud dóna front a la carretera de Castellbisbal i pel mig travessa el sector la carretera d' Ullastrell. El polígon no està consolidat, com ara veurem.

S'ha procedit a una inspecció visual de tot el polígon, amb presa de dades i fotografies, amb l' objectiu de redactar el present estudi

També han estat consultats diversos tècnics de l'Ajuntament pel que fa als àmbits de clauvergeram, enllumenat i d'altres.

A continuació s'exposa resumidament l'anàlisi de l'estat actual i les reflexions que suscita les circumstàncies, les dades obtingudes i la forma urbana.

2. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

Com altres polígons de Rubí, aquest va aprofitar les infraestructures existents, és a dir, les dues carreteres esmentades, per iniciar la seva formació. Formació convulsa i complicada, ja que hi ha indústries instal·lades fa molts anys (o si més no, construccions industrials molt antigues) i, tanmateix, el polígon està inacabat: ni s'ha terminat la urbanització ni s'han consolidat les parcel·les industrials. Així resulta que hi ha una gran àrea d'unes 5 hs. o més que va des del desaparegut Camí d'Ullastrell, al Sud, fins a la prolongació del camí de Can Ximelis, al Nord, que està buida, sense tancar i sense que tampoc no estiguin urbanitzats cap dels carrers que la emmarquen, com tampoc no està urbanitzada la prolongació del carrer de la Muntanya o la prolongació del camí d' Ullastrell fins al barri residencial situat més a l'Oest.

Per tant, ens trobem amb un cas singular perquè hi ha varies indústries, però no s'ha urbanitzat pràcticament res. Les indústries existents han aprofitat el paper urbanitzador de les carreteres.

Per tant, l'anàlisi d'aquest sector es mou per paràmetres molt diferents als anteriors.

Primer, aquí les carreteres, que són les que nodreixen les indústries, de fet no pertanyen “estrictu sensu” al polígon sinó a l' administració corresponent. Per tant, les mancances, els defectes que puguem trobar en aquestes vies s'han de gestionar per l' administració adient. Les inversions s'han de negociar i pactar amb l' administració actuant.

Segon, la resta de vialitat no s'ha executat. Per tant, s'ha de fer o executar un **Projecte d' urbanització** (si hi ha un Pla Parcial o un Pla Especial que el sustenti) per poder executar

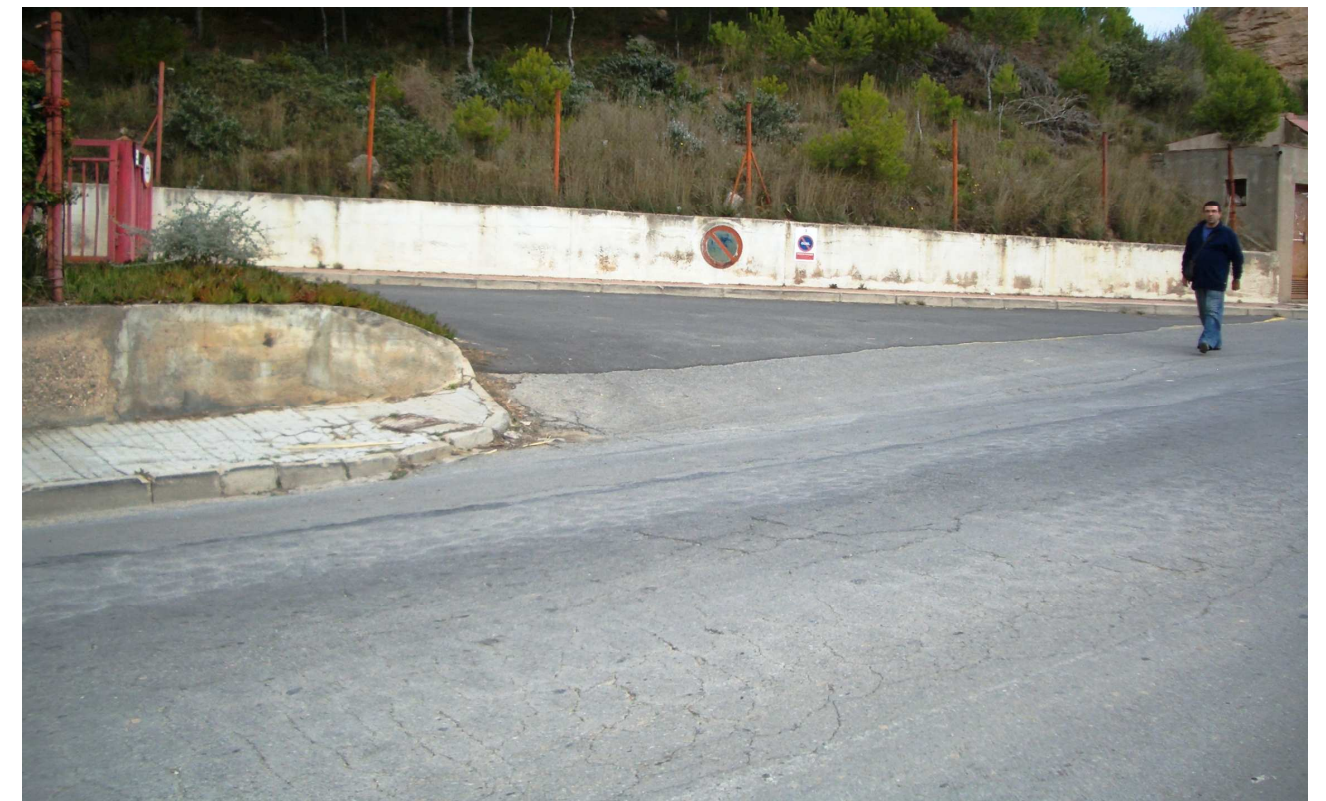
aquests vials. És a dir, no estem, en aquest cas, pensant en un Pla de millores sinó en un pla d' urbanització, de bell nou, que contemplarà les millores sobre els trams de vialitat existents. De fet, es va redactar i aprovar ja fa més de sis anys el Pla d'Urbanització de l'anomenat sector X (que és aquest) però encara no s'ha portat a terme.

A continuació exposem les millores convenients en relació a les vies existents, que són les repetides dues carreteres i poc més.

3. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

A) CALÇADES : FERMS I PAVIMENTS

Les calçades de les dues carreteres es troben en general en un estat acceptable. Hi ha algun defecte, algunes esquerdes, algunes manifestacions d' envelliment, però són, òbviament, perfectament utilitzables. Els defectes principals apareixen en la unió amb les rigoles o amb els embornals o a l' entrada de les propietats que hi donen front.



El Camí de Ximelis està asfaltat però no pròpiament urbanitzat: no en té encintat de vores, ni clavegueres, ni serveis, ni enllumenat.

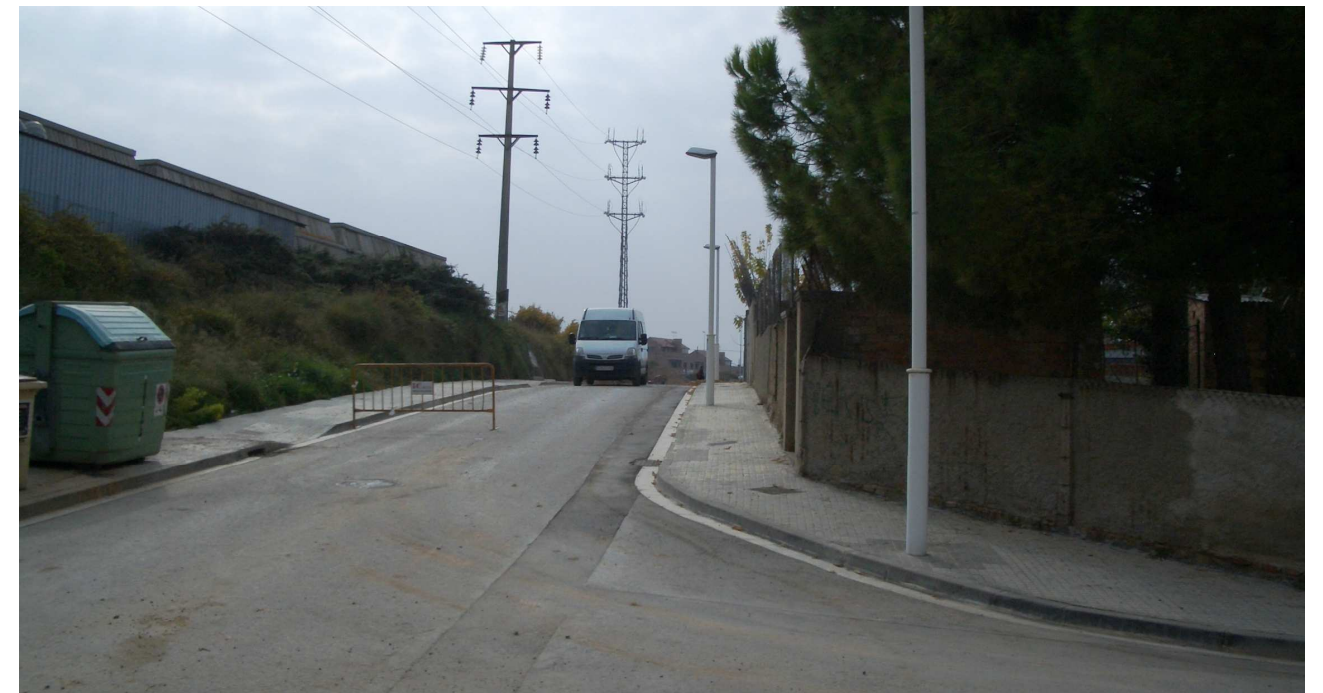


Està pavimentat i encintat l' iniciï de la prolongació del carrer de la Muntanya, d' uns 60 metres de llarg. Té molts anys. Només dona front una porta d'un terreny industrial. El paviment no té mal aspecte, pot ser perquè no s'ha utilitzat gaire. Si es vol aprofitar s' haurà de fer un assaig de deflexió o bé obtenir una secció estratigràfica. En la unió amb la carretera és on apareixen més desperfectes.

També existeix urbanitzat, de recent urbanització, el carrer de Francesc Albrícias, límit Est del polígon, que correspon a un carrer residencial que dona accés a uns habitatges. La seva amplada és molt reduïda i el paviment nou i és evident que no pot servir pel tràfic industrial.



Finalment, en el moment de procedir al present estudi s' està urbanitzant el carrer limítrof per l'Oest, que és el carrer de la Gràcia, estret i domèstic, que separa el polígon del sector residencial. Òbviament aquest carrer tampoc haurà de ser utilitzat pel tràfec industrial.



B) VORADES I VORERES.

Les vorades –de les dues carreteres- estan constituïdes en la seva major part per peces de formigó de secció continua. En general estan força deteriorades degut al ús intensiu al que estan sotmeses i als anys transcorreguts des de la seva implantació i, fin i tot, a la presumible escassa resistència del formigó.



Les voreres, en general, estan configurades per panot 20x20. En la carretera de Castellbisbal, en tot el trajecte.



En la carretera d'Ullastrell, a mà dreta, uns 300m des de l'inici, ja que al passar la porta de la Siemens la vorera s'estreny i desapareix el panot (resta una molt estreta franja, impracticable, en terres) i més endavant apareix una cinta en formigó fins al final.



A la banda esquerra està pavimentada la vorera fins al final.

El tros pavimentat del carrer Montanya també té voreres de panot.



Aquestes voreres de panot també son bastant antigues i presenten diferents defectes (trencadisses, moviments pels arbres, enfonsaments puntuals, etc). S' haurien de renovar.



C) ESCOCELLS.

A l' inici de la Carretera d' Ullastrell hi ha alguns arbres, moreres principalment, a banda i banda sobre escocells. Els escocells també estan obsolets i en bona part deteriorats. S' haurien de substituir.



D) GUALS

Els guals existents participen de la obsolescència generalitzada dels elements que conformen la urbanització. El criteri d' accés a les finques no és a produir través d'un gual sinó que la vorada s' obre com un carrer donant preferència als vehicles sobre els vianants i, a més, obligant als vianants a pujar i baixar -sense rampa- de la vorera. És a dir, incompleix l'accessibilitat de persones de mobilitat reduïda.



Per tant, s'han de corregir aquestes situacions.

E) CLAVEGUERAM

La carretera d' Ullastrell no disposa d' embornals ni de clavegueram. La carretera de Castellbisbal sí que té embornals tipus bústia i una claveguera central.

La prolongació del carrer Muntanya disposa d'una claveguera d' uns 60 m de llarg connectada a la xarxa de la carretera de Sabadell.

A la cruïlla del camí de Can Ximelis amb el carrer Francesc Albricias apareix un primer pou de clavegueram de la xarxa exterior al polígon.

Respecte als components que estan a la vista, embornals i tapes de pous de registre, els embornals estan deteriorats en general i les tapes presenten un estat de conservació acceptable.



F) ENLLUMENAT

Només hi ha enllumenat en la Carretera de Castellbisbal, a base de columnes de gran alçada. La resta no té enllumenat excepte els carrers perimetrals de caràcter residencial que òbviament en tenen. L' enllumenat d' aquella carretera no presenta problemes especials, fora de l' aspecte visual, envellit, dels fanals. Tanmateix, convindria fer una inspecció acurada dels equips i làmpades per si fos aconsellable la seva substitució i esporgar els arbres que afecten l' enllumenat.

G) XARXES D' ELECTRICITAT I DE COMUNICACIONS

Les xarxes d' electricitat existents són aèries i en gran part obsoletes. S' haurien d' actualitzar. Com en altres polígons apareixen línies de gran voltatge travessant el polígon.



La xarxa de telefonia és aèria, sobre pals de fusta o formigó, i envellida. Per tant, és desaconsellable mantenir el seu estat actual. No es tenen notícies de l' existència d'altres xarxes de comunicacions (cable, fibra òptica, etc). Resulta evident que cal soterrar la línia actual i preparar una infraestructura de canalitzacions i arquetes que permeti la inserció, d'una xarxa de comunicacions completa.



H) XARXA D' AIGUA

Hi ha servei d' aigua a les indústries existent, però no s'han obtingut dades fidedignes sobre la xarxa soterrada d' aigües existent sota la Carretera de Castellbisbal.

I) SENYALITZACIÓ

La senyalització horitzontal és pràcticament inexistent. S'ha de repintar íntegrament.

La senyalització vertical només existeix a les dues carreteres esmentades i presenta mancances o insuficiències notòries, així com defectes en els propis senyals: pals doblegats, oxidació d' algunes plaques, envelliment i brutícia. És aconsellable la seva revisió, replantejament i renovació.

J) ARBRAT I ZONES VERDES

Els únics arbres existents al polígon són uns pins situats a la banda d' esquerra al començament de la Carretera d' Ullastrell i unes moreres situades a la banda dreta del mateix tram de carretera. Ni a la Carretera de Castellbisbal ni a qualsevol altre carrer existeix cap



espècie vegetal.

Tampoc no n' hi ha cap zona verda al polígon.

K) EQUIPAMENT

No hi ha cap banc en tot el polígon ni cap paperera, cap font ni cap altre element d' equipament auxiliar.

L) ACCESSIBILITAT

Les voreres d'aquest polígon no compleixen les condicions del Codi d' Accessibilitat ni per l' amplada, ni pels obstacles, ni per la manca de guals, ni per les irregularitats o la manca de continuïtat. Per tant, tot això s' hauria de solucionar. Les fotos que s' acompanyen expliquen la problemàtica.



M) NETEJA I MANTENIMENT

Com en els altres polígons, en aquest tampoc no està resolt el problema de la neteja ni el del manteniment.



4. SUPERFÍCIES I PRIMERA APROXIMACIÓ ECONÒMICA

Sense comptar els espais lliures, la urbanització a arranjat i actualitzar té una superfície de vials estimada (calçades i voreres) de 18.383 m², superfície que inclou el tram de la carretera d' Ullastrell i la meitat d' amplada del tram de la carretera o Avinguda. de Castellbisbal

Deixant de banda les dues carreteres, la resta de vialitat prevista en el polígon és de, aproximadament, 20.800 m² i podem pensar en un 8% de zones verdes o lliures en tot l' àmbit.

Amb aquestes dades, el pressupost d' urbanització estimat es podria situar en torn a:

Vialitat nova: 110 €/m² x 20.800 m² = 2.288.000 €

Vialitat a renovar: 40 €/m² x 18.383 m² = 735.320 €

Zones verdes i espais lliures: 50€/m² x 17.118 m² = 855.900 €

Que resulta **un total de 3,879,22 €**

Ara bé, per tractar-se d'un projecte d'urbanització de bell nou que desenvolupa un sector urbà no consolidat i que donarà per resultat uns aprofitaments urbans, aquest cost s'hauria d'anar a càrrec dels propietaris del polígon, que podran actuar per la via de Compensació o, a instàncies municipals, per la via de Cooperació.

També cal considerar les possibles aportacions de l'Administració titular de cada una de les carreteres.