



**POLÍGON INDUSTRIAL COVA SOLERA**





## POLÍGON INDUSTRIAL COVA SOLERA

### 1. ANTECEDENTS

El Polígon Industrial “Cova Solera” de Rubí, està emplaçat cap al Sud-oest del municipi, entre la Riera de Rubí i la línia elèctrica de alta tensió que continua sempre recta des de l'avinguda de l'Electricitat. Pel nord limita amb zones residencials, per l'est amb la riera, per l'Oest amb zones lliures i pel sud amb el polígon industrial de Can Jardí.

La seva superfície és de 61 Hs aproximadament. Té una forma sensiblement rectangular, més allargada de Nord a Sud. Està travessat una mica més avall del centre per la traça del vial orbital del Vallès, avui dia desprogramat. Com la majoria dels polígons industrials de Rubí, té una topografia una mica complexa.

En aquí també s'ha procedit a una inspecció visual de tot el polígon, amb presa de dades i fotografies, amb l'objectiu d'emetre el present informe relatiu a l'estat de la urbanització en les seves diferents components i partides.

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

A continuació s'exposa resumidament l'anàlisi de l'estat actual.

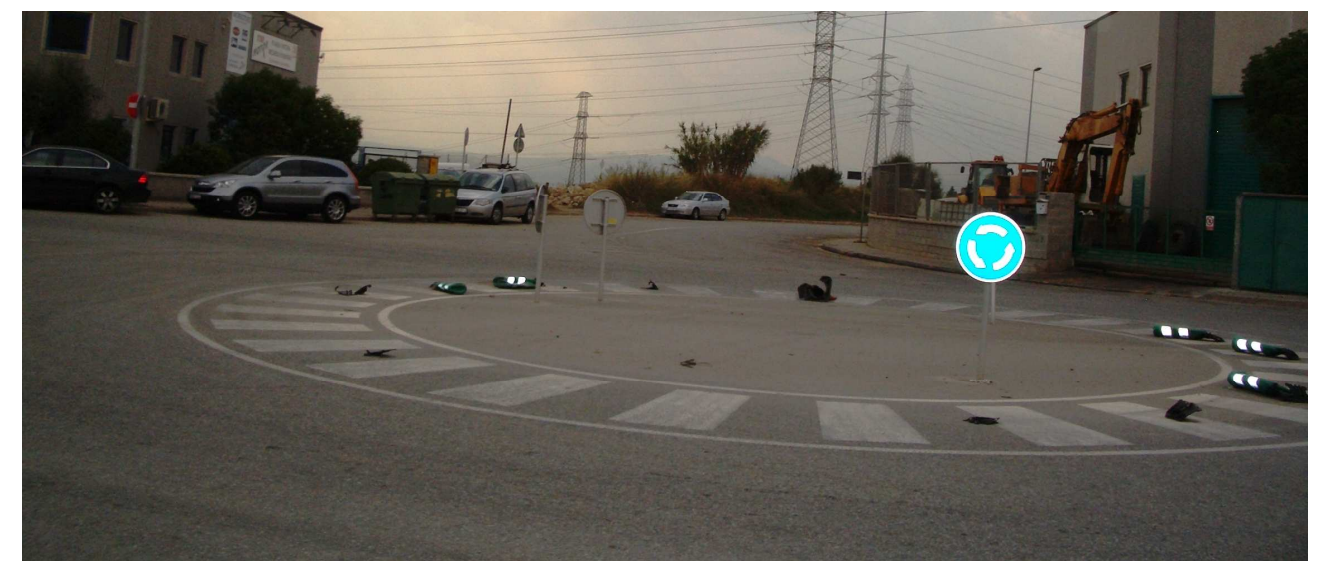
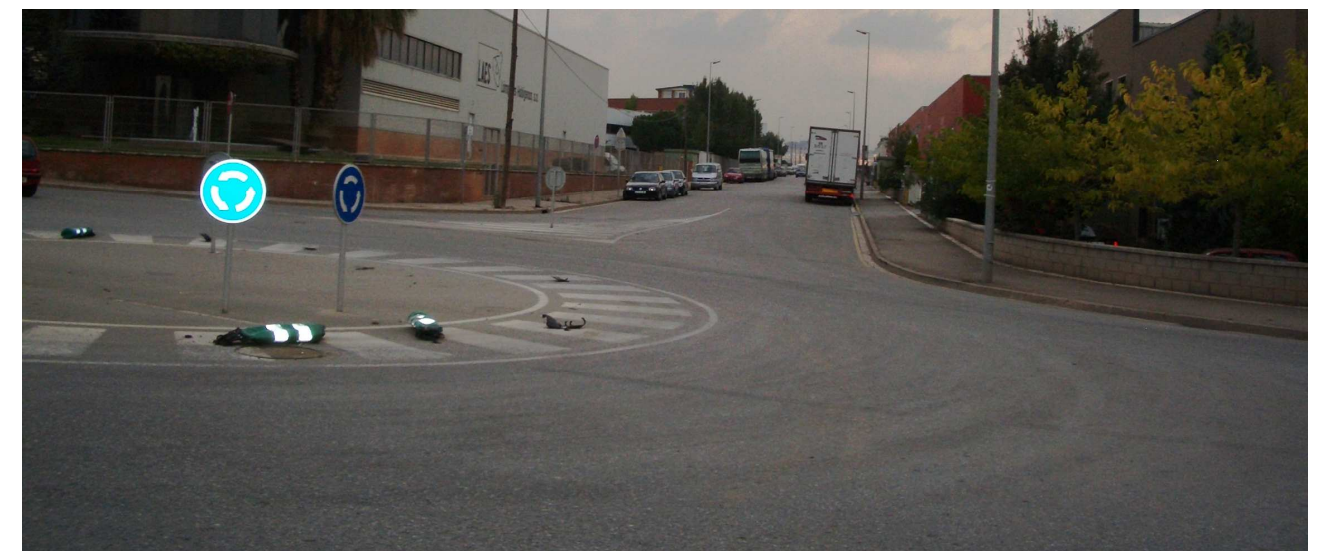
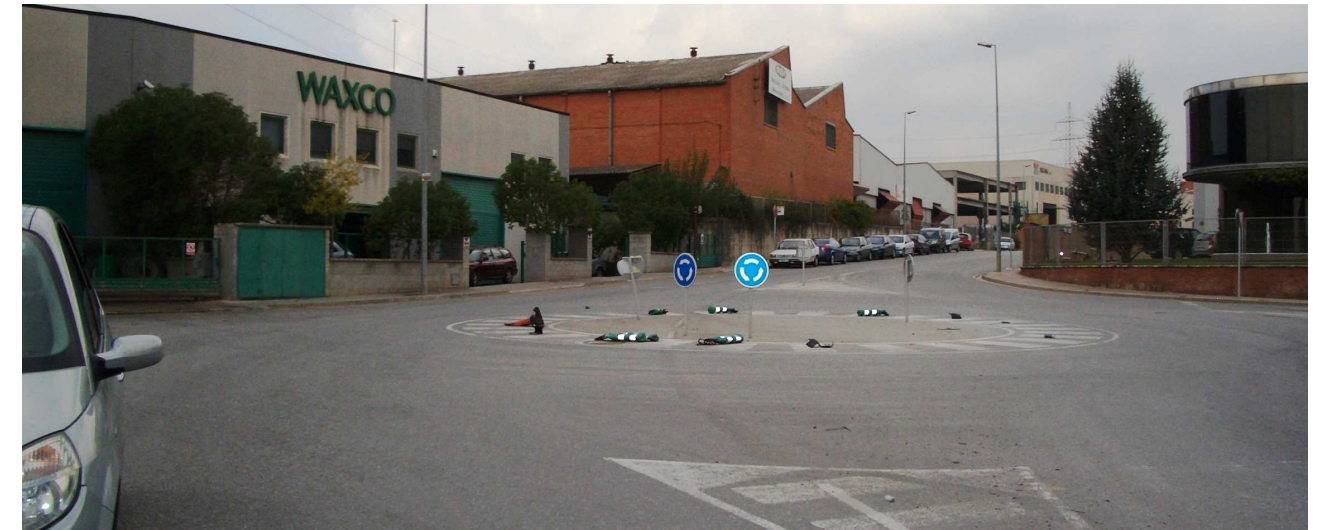
### 2. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

L'estructura territorial d'aquest polígon és complexa i respon al que es podria dir desordenat i/o caòtic. Els accessos i els camins existents abans de la formulació del pla, les línies elèctriques, l'estructura de la propietat i la topografia van condicionar la gestació del polígon i el seu desenvolupament, de manera que l'estructura viària resultant és complexa. Els carrers tenen diferents alineacions i molts d'ells presenten traçats en corba de longituds, posició i desenvolupament variables. No hi ha jerarquia de carrers: no existeixen un o dos carrers principals que ordenin el conjunt. Tot això dona lloc a una xarxa isòtropa – que podria ser correcta, com quan es disposa d'una xarxa en malla- però confusa, ja que no s'ha configurat una malla rectangular sinó un teixit molt irregular.

Tanmateix, el grau de qualitat i l'estat de conservació dels elements principals del polígon no són dolents. El polígon té problemes d'urbanització, però no són excessivament alarmants. Els carrers en general presenten un estat relativament acceptable. Hi ha situacions puntuals, moltes vegades en punts perifèrics o marginals, que s'han de solucionar. Hi ha molts defectes, pot ser no greus però sí sustantius, que cal corregir abans que les condicions de funcionament es vagin degradant més.

Quant al disseny, els carrers tenen calçades amples i voreres estretes però suficients. Per tant és correcte. Al llarg dels anys s'ha posat de manifest la conveniència d'organitzar una petita

rotonda en la cruïlla de l'Av de Can Sucarrats amb els carrers Atenes i Roma. De moment hi ha una rotonda provisional, però cal fer el projecte i l'obra d'aquesta rotonda.





Un altra qüestió que afecta al disseny de la xarxa viària és la resolució d'embocadures de carrers que no continuen i, per això, aquestes embocadures estan brutes, deixades, plenes de plantes silvestres i brutícia. S'han d'anul·lar aquests falsos inicis donar continuïtat a les voreres corresponents del carrer principal. (



L'accessibilitat al polígon, avui dia no és bona. Tot el polígon penja del pont sobre la riera que dona sortida a l'Av de Cova Solera ortogonalment a la carretera de Molins o, en línia recta, per l'Av. Edison. Per la banda d'abaix, al Sud, es connecta amb el polígon de Can Jardí i, a través d'aquest, es pot salvar la riera per una altra pont. També hi ha un altre accés a través de l'Av. de Can Sucarrats que condueix a la carretera d'Ullastrell, però aquest itinerari ni té connexions d'interès ni hauria de servir pel tràfic industrial només que eventualment.

Els problemes d'accessibilitat generen congestió a les hores punta en els punts d'accés al polígon.

Finalment, dins d'aquest anàlisi general, s'ha d'assenyalar que en algunes grans parcel·les s'ha practicat una subdivisió amb carrers i naus interiors. Aquesta pràctica ha tingut la gran virtut de poder oferir naus a petits industrials i també la d'augmentar la densificació del polígon. Però, en sentit negatiu, ha generat situacions de congestió, de masificació i de desordre i en alguns d'aquests àmbits els carrers estan tractats poc dignament i/o ocupats per materials i residus de les empreses.

### 3. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

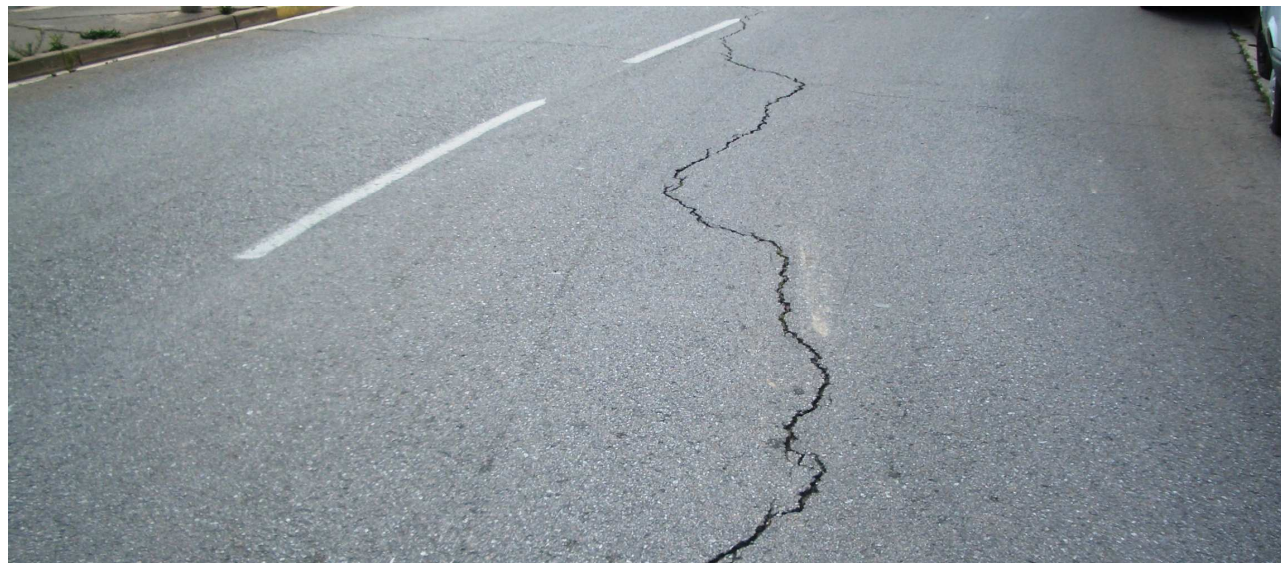
#### A) CALÇADES : FERMS I PAVIMENTS

Les calçades dels vials es troben en un estat relativament acceptable, amb una inici de degradació i amb problemes puntuals que són: Alguns "baches" conseqüència de la realització d'alguna obra soterrada (per xarxes de xerveis) i algun d'altre produït per alguna





descens localitzat de la subbase.

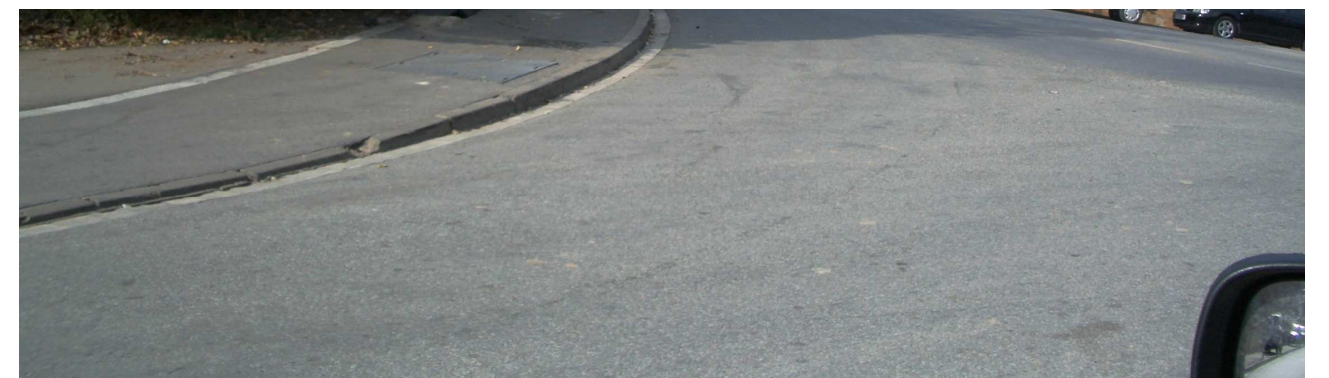
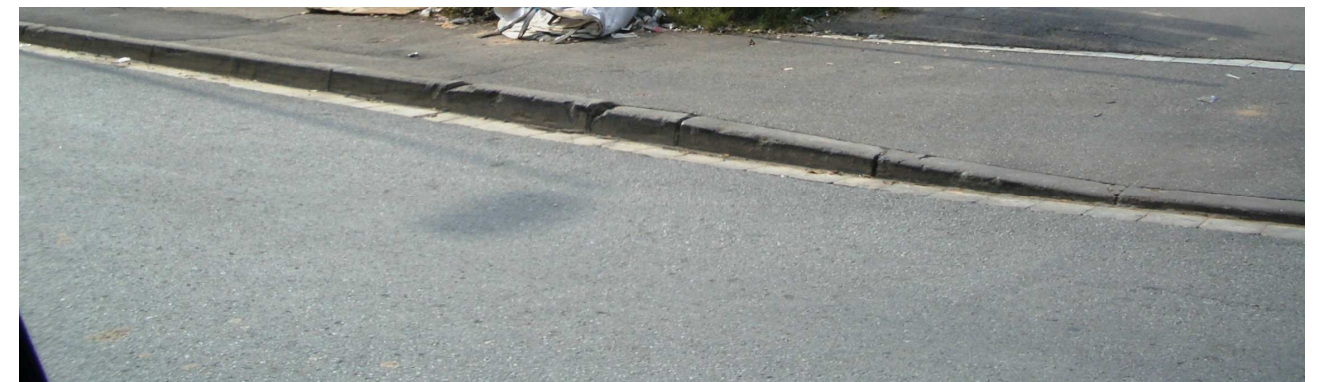


Fisures en el carrer Amsterdam, entre Paris i Lisboa, per assentament o corriment de terres cap a la riera. Fisures i sots en punts determinats

Apart hi ha el tema d'algun carrer interior, en particular el situat darrera de Can Sucarrats que va del carrer Roma al carrer Bruxelles, on per efecte d'un antic mur molt mal executat i, pot ser, d'una clavaguera amb pèrdues, el carrer està fallant totalment i el mur comença a perillar. La reparació és **molt urgent** i costosa.

La solució en tots aquests punts és puntual: obrir i sanejar la zona i tornar a refer el paviment. En el carrer Amsterdam, però, la solució pot ser més complexa perquè, si no està estabilitzat, s'hauria d'obrir per la vorera en el límit amb la indústria de la cantonada amb el carrer Lisboa i formar un mur de contenció que suporti les terres i les empentes del carrer.

B) VORADES I VORERES.

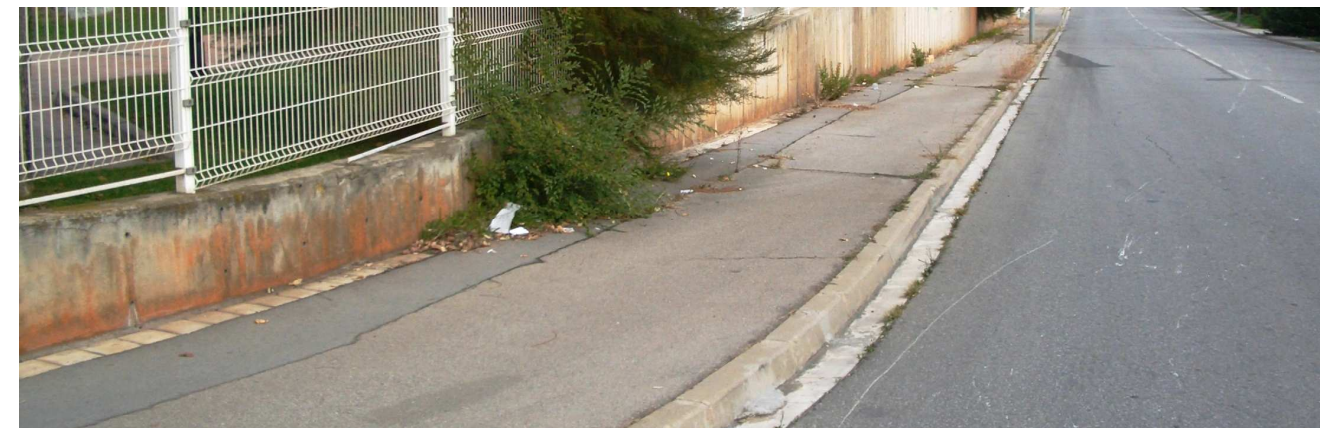




Les vorades estan constituïdes en la seva major part per peces de formigó de secció contínua. Hi ha uns quants punts en què estan deteriorades deguts als cops soferts durant tots els anys transcorreguts des de la seva implantació

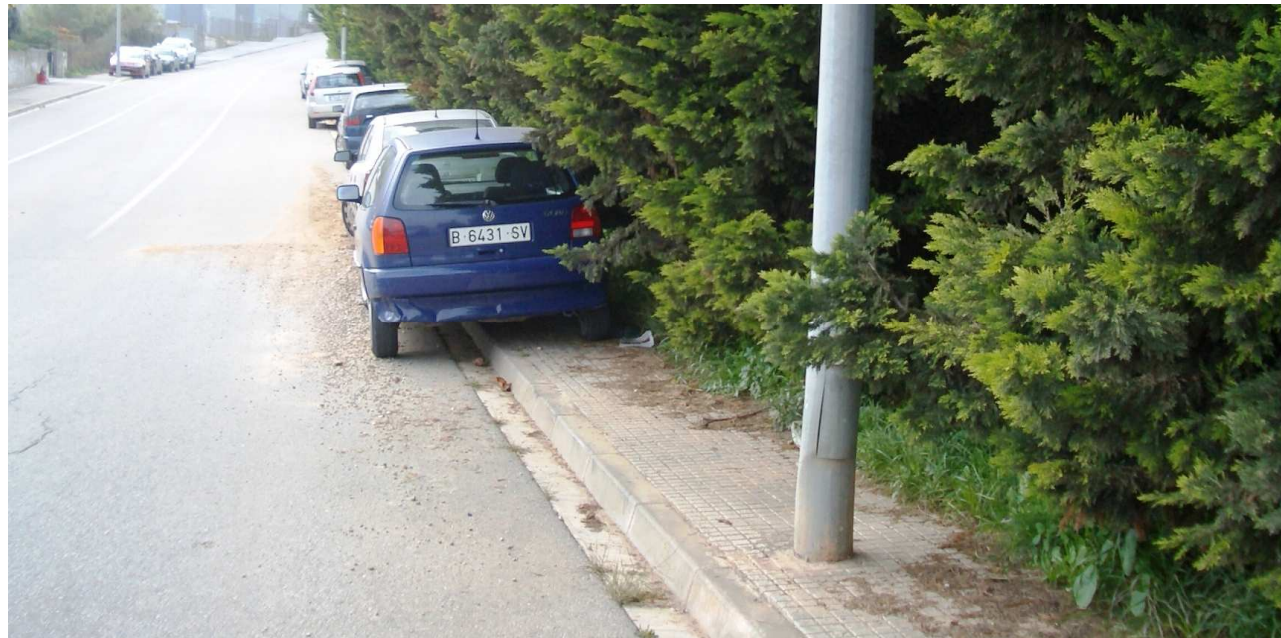


Les voreres, en general, estan acabades amb paviment asfàltic. D'altres, en pocs punts, estan





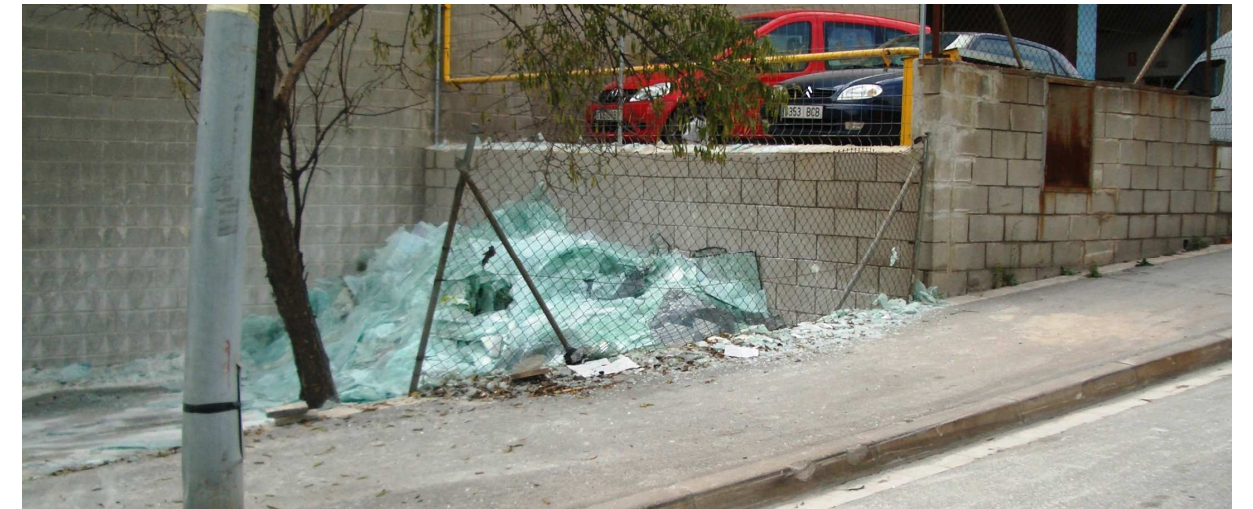
configurades per panot 20x20. Probablement són les voreres el que es conserva pitjor de tot el polígon. És possible que la base del formigó sigui d'escassa resistència o tingui



molt poc gruix o estigui la base mal compactada. En tot cas, també cal recordar que els cotxes pugen sovint a les voreres. De fet, les voreres presenten moltes fisures molts re-



talls (per haverse efectuat obres), plantes silvestres invasives que colonitzen l'espai de vianants i brutícia o runa. També hi ha runa i brutícia a les voreres.





### C) APARCAMENTS.

Els cotxes i camions aparquen a les bandes dels carrers, però no estan senyalitzades aquestes bandes. Normalment els vehicles respecten les voreres però en alguns carrers el cotxes pugen a sobre i llavors no es pot caminar (fots 20-23-26-27). Hi ha zones que no hi ha dèficit d'aparcaments, però d'altres estan colapsades.

Per tant, convindria **organitzar aparcaments específics de cotxes i sobretot de camions**, tal com exposen el industrials del polígon. Hi ha polígons en què aquest tema té difícil solució, però en aquets cas es pot servir l'espai vial reservat pel Cinturó orbital que ha quedat desprogramat.

### D) ESCOSSELLS.

Als carrers del polígon no n'hi ha d'arbres. Nomès hi ha als espais lliures, com són la traça de l'antic Cinturó orbital del Vallès o bé el marge de la Riera i en aquets punts els arbres no porten escossells evidentment.

### E) GUALS

Molts guals s'han anat renovant al llarg dels anys, de manera que ara compleixen la normativa municipal. Tanmateix l'estat de molts d'ells, total o parcialment, deixa molt que desitjar de manera que convindria reparar-los.

### F) CLAVEGUERAM

No es té coneixement de què hi hagi hagut cap problema de clavegueram al polígon durant els darrers anys.

### G) ENLLUMENAT

Els usuaris es queixen de la deficient il·luminació dels carrers. La resta no presenta problemes especials, fora de l'aspecte visual, envellit, dels fanals.

Convindria fer una inspecció acurada dels equips i làmpades per si fos aconsellable la seva substitució per millorar el rendiment. També convindria fer un estudi de tots els carrers per tal de comprovar si cal augmentar el nombre de fanals o si cal augmentar la potència dels equips.

### H) COMUNICACIONS

Hi ha diversos ramals de la xarxa de telefonia que són aèris, sobre pals de fusta o formigó. Per tant, és desaconsellable mantenir el seu estat actual. Resulta evident que cal soterrar totes les línies actuals i preparar una infraestructura de canalitzacions i arquetes que permeti la inserció, d'una xarxa de comunicacions completa.

Hi ha usuaris que manifesten problemes amb la xarxa de telefonia i internet. Tanmateix, els usuaris han gestionat la millora del servei amb la col·locació d'un nou armari nou telefonia per servei del polígon.

### J) XARXES D'AIGUA I ELECTRICITAT

No es tenen dades negatives sobre aquests serveis, per tant, s'ha de suposar que no requereixen reformes significatives.

### K) SENYALITZACIÓ

La senyalització horitzontal és pràcticament inexistent. S'ha de repintar íntegrament i afegir aparcaments a les bandes on es puguin permetre.

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





Però també s'ha de revisar el seu contingut, és a dir analitzar quins punts cal completar en quan a la senyalització orientativa, direccional. El rètol informatiu amb la posició de les empreses caldria situar-lo també en altres punts del polígon.

#### L) ACCESSIBILITAT

El polígon no té resolt aquest tema. Tot i que la major part de les voreres funcionen, hi ha alguns trams que són més estretes i la irrupció de fanals o pals de serveis impideixen el pas de persones amb mobilitat reduïda. Tampoc no estan contemplats els guais de vianants. Per tant, caldrà procedir a l'adequació de l'espai públic a l'assenyalat al Codi d'Accessibilitat.

#### M) ARBRAT I ZONES VERDES

En els carrers no n'hi ha d'arbres. Com a zones verdes actuen la part alta del carrer Atenas, algun altre punt marginal i els espais reservats pel cinturó orbital. Aquests, ara estan prou ocupats de vegetació però ni respon a un pla determinat ni el manteniment sembla que sigui prou acurat. El mateix podriem dir dels marges de la riera que, per la bona imatge de la ciutat i del polígon, convindria que rebessin un tractament adient.

Per tant, és una assignatura pendent d'aquest polígon resoldre el paper d'aquests espais sobrants (aparcament i zones lliures, per exemple) i estudiar el tractament dels espais lliures i portar a terme la seva urbanització.

#### N) EQUIPAMENT

Es pot dir que no hi ha cap banc en tot el polígon, ni cap paperera, cap font ni cap altre element d'equipament auxiliar. Convé situar paperes a les cantonades, arbres en els espais lliures i alguna font vinculada als espais lliures o als de major freqüència de pas.

#### P) NETEJA

Una problema pendent d'aquest polígon, com de tots o la majoria, és la **resolució de la neteja**.

Els usuaris es queixen de la deficiente neteja de les voreres, de la manca de papereres i de la manca de recollida d'escombraries. També dels problemes de manteniment dels espais públics (vials i espais lliures).

#### Q) ALTRES

Hi ha una situació puntual conflictiva a resoldre que és la existència d'un massís de terres inestable en un solar del C. Luxemburg, pujant a l'esquerra. Aquest massís s'hauria de retirar o protegir amb un mur, però caldria saber qui hauria d'assumir els costos de l'execució.

També s'ha de resoldre la situació dels espais lliures de l'espai del cinturó orbital que donen front a la riera i que estan bruts i arrosequen aigües argiloses quan plou, embrutant la vorera i la calçada.





#### 4. SUPERFÍCIES I PRIMERA APROXIMACIÓ ECONÒMICA

Sense comptar els espais lliures, que tenen uns 14.631 m<sup>2</sup>, la urbanització a arranjar i actualitzar té una superfície estimada (calçades i voreres) de 99.438 m<sup>2</sup>.

Resulta certament improbable per no dir impossible encertar en aquests moments, sense uns estudis més aprofundits que aquests, una previsió pressupostària del cost d'una actuació de posta al dia del polígon.

Vistos tots els defectes apuntats podem intuir que amb un 15 ó 20% del que fòra el cost de una obra nova equivalent podrien cobrir totes les mancances analitzades i alguna altra que deu haver. Això seria tal com 15% o 20% de:

Vialitat:  $110 \text{ €/m}^2 \times 99.438 \text{ m}^2 = 10.938.180 \text{ €}$

Espais lliures:  $50 \text{ €/m}^2 \times 14.631 \text{ m}^2 = 731.550 \text{ €}$ , és a dir, un total de 11.669.730.

I, per tant, una xifra entre el 15% i el 20% de l'anterior resulta **2,042.203 €.** €