



POLÍGON INDUSTRIAL CA N'ALZAMORA

POLÍGON INDUSTRIAL CA N'ALZAMORA

1. ANTECEDENTS

El Polígon Industrial “Ca N'Alzamora” de Rubí, emplaçat al Sud-est del municipi, entre la Carretera de Rubí i el camí de les Torres, té uns oïgen llunyans i un desenvolupament complexe. Avui dia ha esdevingut en el polígon industrial més petit del municipi i per tant el més reduït dels 10 que analitzem. Té una superfície aproximada de 9,35 Hes, amb una forma molt irregular.

Com a tots els cassos anteriors, 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. També han estat consultats diversos tècnics de l'Ajuntament pel que fa als àmbits de clavegueram, enllumenat i d'altres.

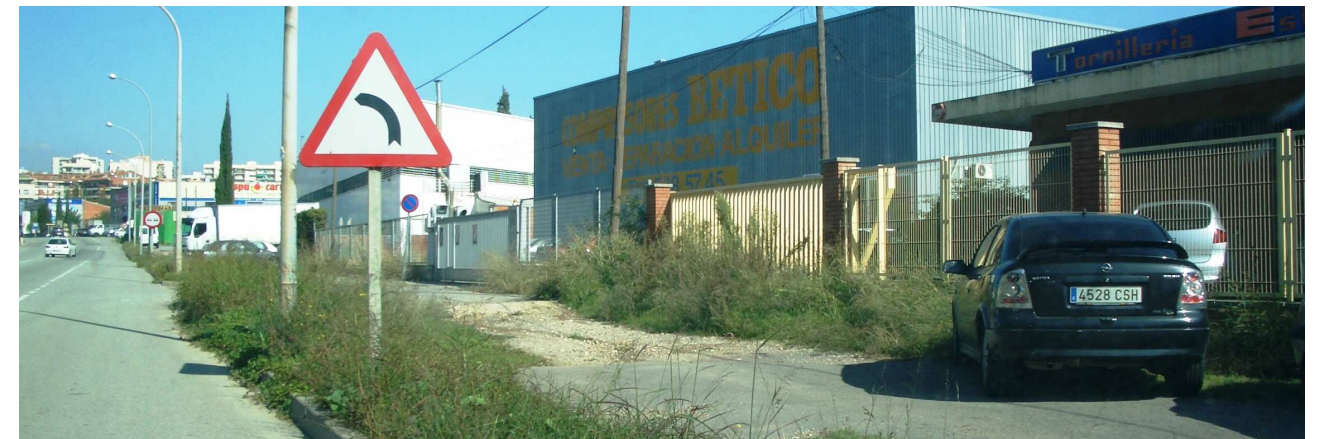
A continuació s'exposa resumidament l'anàlisi de l'estat actual.

2. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

La estructura urbana del polígon és difosa, gairabé caòtica, a cavall entre una arteria vial important, la carretera de Molins i diversos enclaus residencials. El més significatiu és la façana a l'esmentada carretera, que té una longitud de més de 500 m i que és el paràmetre dimensional més gran de la geometria en planta del polígon. D'aquí cap a dins, cap a l'Est, el polígon es va estrenyent basant-se en una estructura irregular de carrers molt estrets. Excepte el Paseig Doctor Ferran, que en forma de “Essa” incompleta limita al polígon pel Nord, tots els altres 5 carrers que componen el polígon tenen menys de 10 m d'amplada.

Aquesta xarxa viària, insuficient i ineficaç pel trànsit i les maniobres industrials, és utilitzada com a xarxa de distribució i també com pas pels vehicles que van a les zones residencials properes. Ens trobem, doncs, amb un teixit i una xarxa viària inadequada que només podria suportar, amb limitacions, una indústria de tallers, magatzems i locals petits que no requereixen de grans vehicles de transport pel seu funcionament.

Només les naus que fant front a la carretera poden absorbir una altra escala de treball. Però en aquest cas, cal solucionar el conflicte amb la pròpia carretera, és a dir, s'han de posar els mitjans perquè la via principal, que té un caràcter de col·lector local, no es converteixi en un carrer de distribució final. En altres paraules, cal evitar el contacte directe de tràfec entre empreses i carretera i això vol dir que **s'ha d'acondicionar un vial lateral**, avui inexistent, amb entrada sud per la rotonda de l'Av de l'Electricitat i sortida Nord a l'alçada de la benzina existent.



A risc d'aumentar el tràfec de pas, milloraria també el polígon l'apertura del tram del Passeig de Doctor Ferran que manca per poder relligar el camí de les Torres o el carrer Ample amb la carretera.

Son aquestes dos, probablement, les principals operacions que s'han de portar a terme a Can Alzamora. Els altres problemes que analitzarem són de menor entitat i, en tot cas, no es disposa de gaire marge de maniobra.

A les explicacions que subsegueixen, obviem explicar l'estat actual del frontal a la carretera perquè és evident –veure les fotografies- que tot està en mal estat i que s'ha de fer una urbanització ex-novo de tot aquest lateral, separant-lo del vial principal.

3. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

A) CALÇADES : FERMS I PAVIMENTS

Les calçades dels vials interns de Ca N'Alzamora es troben en general en bon estat.



Només l'enllaç entre el carrer Ca n'Alzamora i la carretera presenta un paviment superficialment deteriorat.



B) VORADES I VORERES.

Les vorades estan constituïdes en la seva major part per peces de formigó de secció contínua. La seva situació és irregular: hi ha trams en bon estat i altres en que estan força deteriorades o molt modificades per la implantació dels guals.

Les voreres, en general, estan configurades per panot 20x20 però algunes no tenen paviment, amb la qual cosa es troben colonitzades per plantes silvestres i s'hi acumula la brutícia.

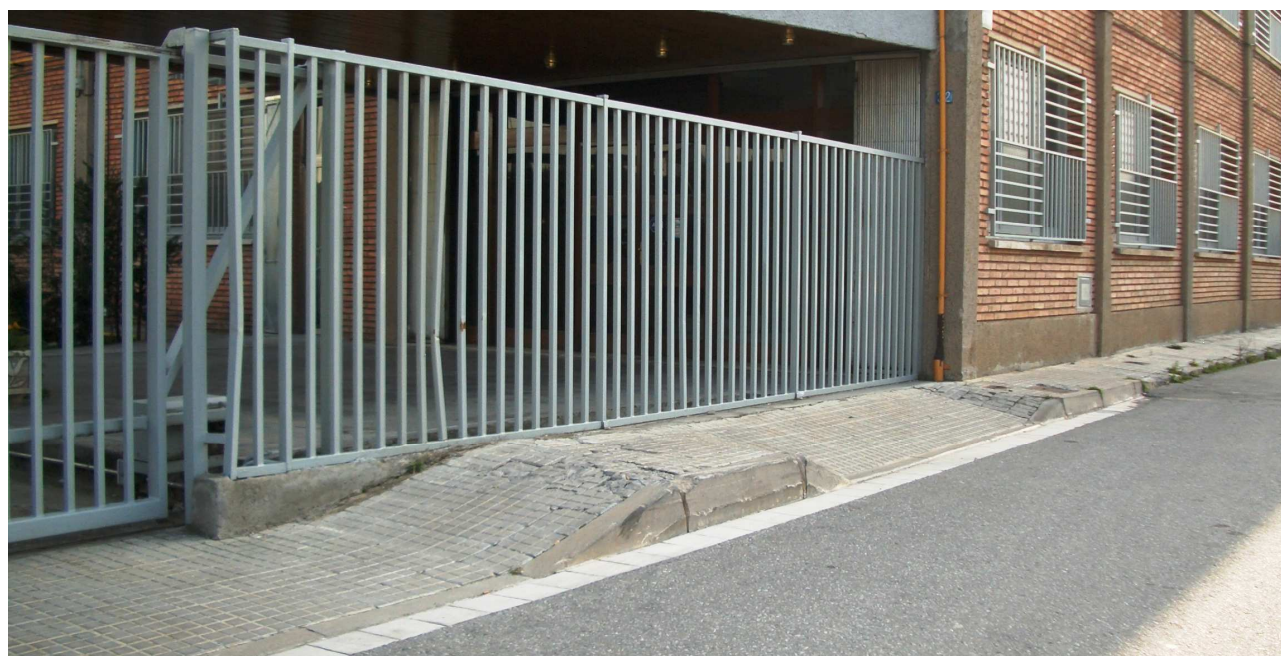


La problemàtica principal de les voreres és la seva estretor que no permet la utilització per un vianant habitual –vegi's la foto anterior- i on no pot circular de cap manera una cadira de rodes o un carret.

El problema és més gran per l'existència dels pals de les xarxes de serveis



o dels guals d'accés a les indústries.



Per acabar-ho d'adobar, els vehicles –vista la escassa amplada dels vials- aparquen col·lapsant totalment les voreres i deixant-les impracticables. En resum, **el problema no resol en absolut és el de l'accessibilitat**. Les voreres no serveixen per res i s'en podria prescindir si es garanteix el pas dels vianants.

C) ACCESSIBILITAT

D'acord amb l'assenyalat, fem un explícit signe d'atenció en aquest punt, perquè resulta que el polígon de Ca N'Alzamora es converteix en un barrera infranqueable entre la carretera i el camí de les Torres per les persones amb mobilitat reduïda. Les fotos que segueixen donen bona compta del problema.



D) ESCOSSELLS.

Els únics arbres i escocells estan en els límits del polígon, en el carrer Doctor Ferran al Nord i en el carrer de l'Art al Sud. Tots són prou recents i estan en bon estat.

E) GUALS

Els guals són molt desiguals. Per a vianants gairebé no existeixen i allà on n'hi ha, a la part alta del carrer Ca N'Alzamora, no es pot arribar ja que no hi ha espai per passar entre el fanal, el senyal tort i la terra i les herbes i, per tant, és inaccessible per un discapacitat amb cadira de rodes.



Els guals de les indústries i tallers són de diferents factures. D'acceptables i d'inacceptables.

Tot aquesta qüestió que afecta a voreres i guals i que sobretot afecta a la mobilitat i accessibilitat de les persones és la intervenció clau de millora del polígon.

F) CLAVEGUERAM

S'ha manifestat que la part baixa de la clavaguera del carre Alt entra en càrrega els dies

de forts aiguats. De la resta de la xarxa, no es tenen notícies de problemes.

G) ENLLUMENAT

Al carrer Alt es van col·locar uns fanals singulars però algun està trencat i algun s'ha reposat diferent a l'original. El problema principal de l'enllumenat d'aquest carrer, però, és que no funciona. La resta, sembla ser que no presenta problemes especials, fora de l'aspecte visual, envellit, dels fanals.



Convindria coregir l'anterior i fer una inspecció acurada dels equips i làmpades per si fos aconsellable la seva substitució.

H) COMUNICACIONS I ELECTRICITAT

La xarxes són aèries, sobre pals de fusta, i envellides. Estan a baixa alçada i això suposa un cert risc, tot i que és escàs el pas de vehicles de gran volum.

Per tant, és desaconsellable mantenir el seu estat actual. Resulta evident que cal soterrar les línies mitjançant infraestructura de canalitzacions i arquetes que permeti la inserció de les línies elèctriques i una altra per una xarxa de comunicacions completa.

Apart de l'anterior, els usuaris manifesten problemes amb el servei de telefonia.

I) XARXES D'AIGUA

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

J) SENYALITZACIÓ

La senyalització horitzontal és pràcticament inexistent. Només hi ha dos passos- cebra, ja mig esborrats. S'han de refer íntegrament i completar la senyalització a les cruïlles inter-

nes i a les connexions amb la xarxa exterior.

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. Cal reconsiderar el tamany de les plaques que s'han de col·locar per adequar-les a les amplades de carrers i voreres.

Cal, també, establir una senyalització informativa de les indústries existents amb la seva localització.

K) ARBRAT I ZONES VERDES

En els dos carrers on hi ha arbres caldria comprovar la bondat de les espècies triades i, en el seu cas, substituir els arbres que es considerés necessari.

L) EQUIPAMENT

En tot el polígon no n'hi ha cap banc, paperera, font ni cap altre element d'equipament auxiliar o mobiliari urbà.

M) APARCAMENT

Evidentment aquest és un gran problema d'aquest polígon, tal com ha quedat clar en els comentaris anteriors i a les fotografies presentades i tal com manifesten els usuaris.

Tanmateix, la resolució d'aquest problema és difícil degut a la pròpia estructura i vialitat del polígon.

4. SUPERFÍCIES I PRIMERA APROXIMACIÓ ECONÒMICA

Sense comptar els espais lliures, la urbanització a arranjar i actualitzar té una superfície estimada (calçades i voreres) de 15.148 m², incloent l'espai per urbanitzar el lateral de la Carretera de Molins.

Les inversió prevista hauria de consistir, d'una banda, en la urbanització d'aquest lateral i de la perllongació del carrer Doctor Ferran i, d'altra banda, en la solució dels problemes plantejats en l'informe anterior, que bàsicament consisteix en la resolució de l'accessibilitat, el que porta aparellat la modificació de voreres, guais, xarxes de serveis i elements complementaris (senyalització i mobiliari urbà, bàsicament).

Partint de la estimació d'un cost de 110 €/m² per la superfície nova a urbanitzar (4300 m² del lateral de la carretera i 1800 de la perllongació del c. Dr. Ferran) i de 40 €/m² per la superfície a reformar, obtindriem un cost previst, absolutament orientatiu, evidentment, de:

Vialitat nova: 110 €/m² x 6.100 m² = 671.000 €

Vialitat a reformar 40 €/m² x 9048 m² = 361.920 €, o sigui, un total **de 1,032.920 €**