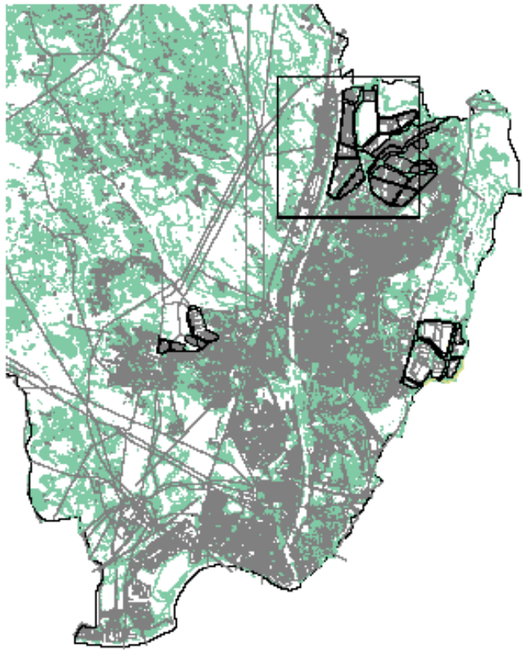
POLÍGON INDUSTRIAL CARRETERA DE TERRASSA



SITUACIÓ
e.: 1/50000

CARRETERA DE TERRASSA
e.: 1/5000

POLÍGON INDUSTRIAL DE LA CARRETERA DE TERRASSA

1. ANTECEDENTS

El Polígon Industrial "de la Carretera de Terrassa", està emplaçat al Nord-oest del municipi. La seva superfície és de 24,6 Hs aproximadament. És més aviat allargat de nord a Sud i està comprès entre la pròpia Carretera de Terrassa (a l'Est) i la Riera (a l'Oest). Al Sud-est el limita la Carretera de Sabadell i al Nord les parcel·les industrials situades les industrials situades amb front al carrer Rosselló. Davant d'aquest carrer Rosselló un conjunt de naus situat a l'Est de la Carretera de terrassa completen el polígon.

El polígon es antic i té el seu origen en els establiments que es van instal·lar fa molts anys al llarg de les esmentades carreteres de Terrassa i Sabadell. El carrer Conflent i el carrer d'Avinyó, molt estrets, són pràcticament els únics que travessen el polígon en direcció Est-Oest.

S'ha procedit, doncs, 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.

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

2. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

Una primera visió ens permet fer palès la manca d'isotropia del teixit, format per illes ben diferents i irregulars, i de les vies que composen la xarxa viària. Els vials principals corresponen a una xarxa d'interconnexió municipal, amb tota la problemàtica que això representa. El carrer oposat, vertebrador del polígon per l'Oest, és un vial que acompanya a la Riera i, com a tal, té un altra vocació, la de passeig fluvial, vial urbà d'esbarjo i distribució. Els carrers transversals, degut al seu dimensionat i pel fet de tenir les façanes industrials arrenglerades a l'alineació de vial són absolutament inadequats per un polígon industrial.

És a dir, aquest polígon presenta una problemàtica estructural de base que posa en qüestió la seva ordenació i la seva relació amb l'entorn. Més succintament, entenem que s'hauria de plantejar no tant la redacció de un pla d'inversions per la millora dels seus components d'urbanització i equipaments, sinó una **remodelació a fons** de la seva estructura, amb especial atenció al tractament del límit amb les carreteres de Terrassa i Sabadell.

3. ANÀLISI DE LA URBANITZACIÓ DEL POLÍGON

A) CALÇADES : FERMS I PAVIMENTS

Les calçades presenten defectes no generalitzats. El Passeig de la Riera es troba en millor estat. Tot i així hi ha parxes i fissures. De la resta, s'observa que en algun punt el paviment d'aglomerat asfàltic forma "pell de cocodril". En altres presenta ondulacions degudes a la fallida del material de base o de l'esplanada. En el propi Passeig de la Riera hi ha parxes i fissures. Són problemes més o menys estesos que s'haurien de corregir.

En qualsevol cas, és a les zones limítrofes amb la carretera de Terrassa on el paviment situat entre aquesta calçada i les naus, presenta unes condicions més deplorables. La vorera desapareix; hi ha fragments davant les naus que no estan pavimentats; no hi ha tanques, etc. Es crea com una "zona de ningú" d'aspecte deplorable que no se sap si pertany o si serveix a la carretera o és de les naus. En aquests cassos, s'ha de procedir en primer lloc a una clarificació de funcions, usos, límits i jerarquies i pavimentar i senyalitzar en conseqüència l'espai existent.

La capacitat d'aparcament del polígon està al punt de la saturació.

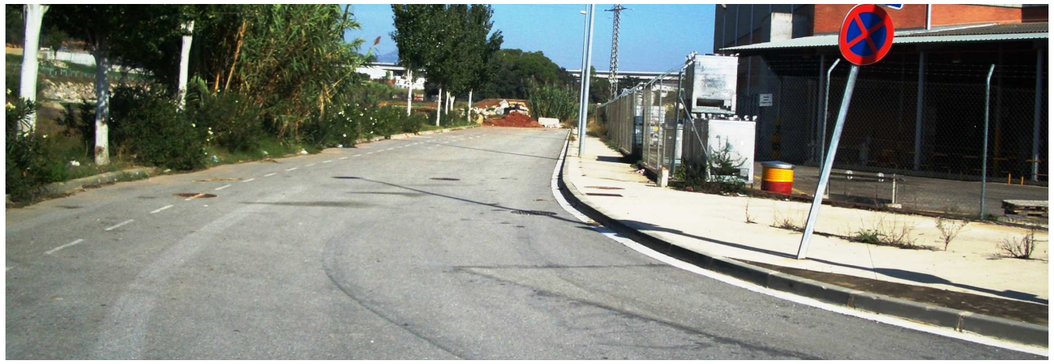
B) VORADES I VORERES.

Les vorades estan constituïdes en la seva major part per peces de formigó de secció continua. Però no tots els carrers estan encintats. La Carretera de Terrassa no ho està en alguns trams.

L'estat d'aquestes vorades és desigual. Hi ha trams, davant la Braun Medical per exemple, en que estan bé en general encara que presenten algún defecte puntual i d'altres, especialment als carrers transversals Rosselló i Conflent, en què estan força deteriorades deguts als anys transcorreguts des de la seva implantació i a la presumible escassa resistència del formigó.

Les voreres, en general estan construïdes amb formigó acabat rugós.

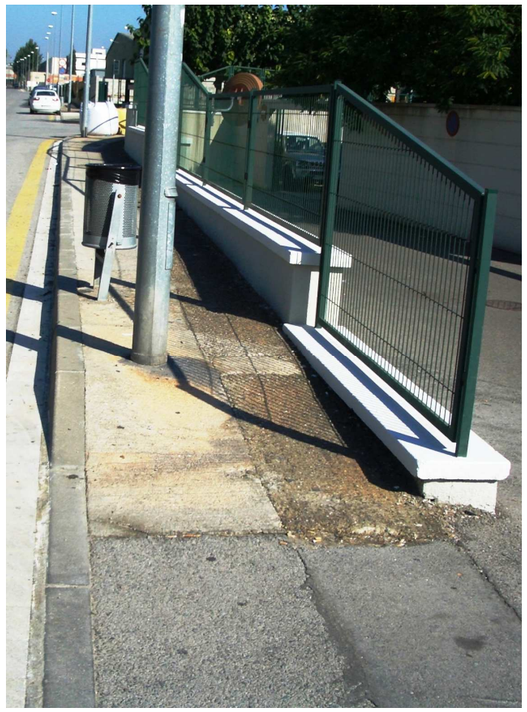
Algunes no existeixen, per exemple en diversos trams al llarg de la Carretera de Terrassa. D'altres trams presenten defectes com esquerdes, retalls o "remendos", fragments deteriorats o bé es troben colonitzades per plantes silvestres



o bé s'hi acumula la brutícia.

En el Passeig de la riera, a la banda de la pròpia Riera hi ha vorada però no vorera, la qual està substituïda per una estreta franja de terra.

En un altre ordre de temes, les voreres incompleixen en diversos punts el Codi d'accessibilitat, bé sigui per alguna rampa o graó inapropiat o bé sigui perquè els elements de senyalització i equipament urbà no respecten el pas lliure mínim de 90 cm.



C) ESCOSSELLS.

Els únics arbres de la urbanització del polígon són els existents al llarg de la banda Oest del Passeig de la riera, que no presenten escocells perque estan sobre una vorera de terra.

D) 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 deixa molt que desitjar i s'haurien d'arreglar.

E) ACCESSIBILITAT

D'acord amb l'assenyalat, es ben palés que no es compleixen les directrius encaminades a solucionar les barreres arquitectòniques que afecten a les persones amb movilitat reduïda.

F) CLAVEGUERAM

Respecte als components que estan a la vista, embornals i tapes de pous de registre, s'ha observat que participen de la problemàtica de les calçades. Algunes estan mal anivellades. En molts cassos s'ha trencat l'aglomerat del seu perímetre. En alguns punts, els vehicles fan el conegut sotrac al trepitjar les tapes.

Els ussuaris han manifestat problemes amb les clavegueres.

G) ENLLUMENAT

En el tram de la Carretera de Terrasa comprés entre l'Avinguda de l'Estatut i la gran rotonda situada més als Sud, els fanals estan situats en un sol costat del carrer que és el mateix en què hi ha arbres i, com a conseqüència, aquests tapen parcialment la llum dels fanals. Convindria, doncs, desplaçar el fanals a l'altra vorera. En altres punts del polígon també hi ha manca d'enllumenat. En general, convindria fer una inspecció acurada dels equips i làmpades per si fos aconsellable la seva substitució.

Els ussuaris es queixen de la mala il.luminació dels carrers.

H) COMUNICACIONS

La xarxa de telefonia és aèria, sobre pals de fusta o formigó, i envellida. Per tant, no convé 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.

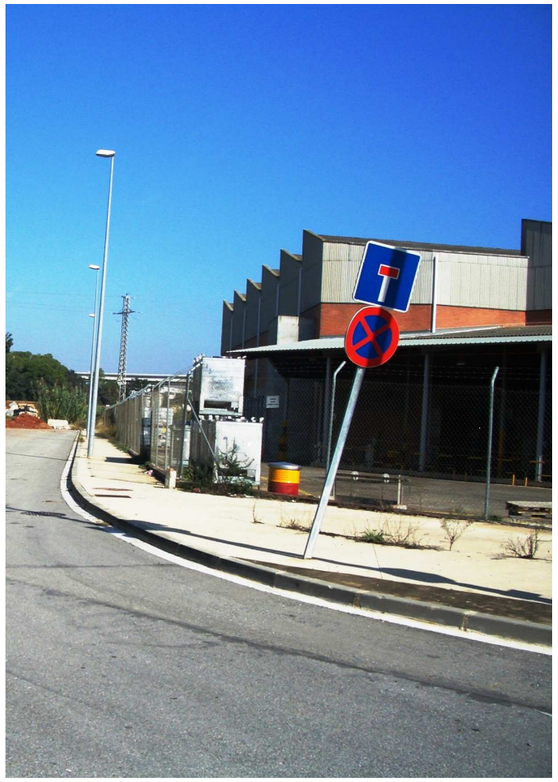
I) XARXES D'AIGUA I ELECTRICITAT

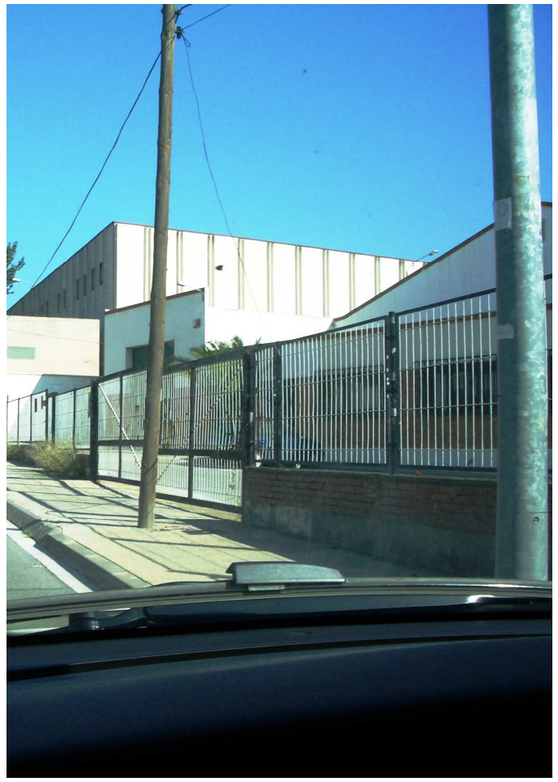
Els usuaris han manifestat deficiències enel servei elèctric. Respecte a l'aigua, no es tenen dades negatives i, per tant, s'ha de suposar que no requereix reformes significatives aquest servei.

J) SENYALITZACIÓ

La senyalització horitzontal està en mal estat, en alguns punts és pràcticament inexistent i, en general, està molt despintada i poc actualitzada. S'ha de refer íntegrament.

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 conceptual, millorant la informació facilitada, replantejant-ne la ubicació dels senyals i el grau d'informació i renovant els pals i suports, com a mínim.





K) ARBRAT I ZONES VERDES

En el Passeig de la Riera, que és l'únic carrer amb arbrat, l'arbre d'alineació preferent, casi únic, és el pollancre, acceptable en aquest cas per trobar-se al costat de la llera. Darrera de la renglera de pollancres apareix un munió de plantes diverses, segurament totes elles silvestres. Convindria que un especialista revisés l'estat dels arbres i decidís, en cada cas, el tractament necessari o la substitució d'algun exemplar, si calgués. Al mateix temps, s'hauria de procedir a la neteja de les altres plantes, respectant el creixement d'algun avellaner o exemplar d'altre espècie que pugui ser d'interès.

No hi ha més espais lliures al polígon. En tot cas, convindria desenvo-

lupar un estudi pormenoritzat del tractament i la millora dels petits espais residuals o lliures i de les zones perifèriques, contemplant la possibilitat d'augmentar la dotació d'arbrat.

L) EQUIPAMENT
No s'ha observat l'existència de cap banc, ni cap paperera, ni cap font ni cap altre element d'equipament auxiliar en tot el polígon. Per tant, aquest és un capítol que s'ha de contemplar íntegrament en el Pla d'inversions. La seva incidència econòmica és reduïda.

M) NETEJA

El polígon té i mostra molts problemes de neteja. De fet, és una de les principals preocupacions dels industrials assentats que també es queixen del servei de recollida d'escombraries.

4. CONCLUSIONS:

Actuacions a desenvolupar

En aquest polígon suggerim la possibilitat de procedir prèviament a una reforma urbanística que clarifiqui la ordenació, la volumetria d'edificació, el tractament i funcionament dels límits amb la Carretera de Terrassa, el paper i tractament dels carrers travessers, les dotacions d'aparcaments, etc.

A partir d'aquesta nova proposta urbanística, s'hauria de preparar un Projecte d'urbanització que contemplés el tractament de cada un dels vials reconsiderats, la posta al dia del Passeig de la Riera, la resolució dels problemes d'accessibilitat de discapacitats, la millora de l'arbrat i dels tractament de les zones lliures i perimetrals, la millora de l'equipament i mobiliari urbà, el soterrament de les xarxes de serveis i la millora de clavegueram i infraestructures.

Actuacions de caràcter urgent

És evident que convindria implantar unes actuacions provisionals -probablement paviment i pintura horitzontal o bé pantalles vegetals- en els límits amb la Carretera de Terrassa.

Sembla urgent procedir a la renovació de la senyalització horitzontal i la reparació de diversos elements puntuals de la urbanització (defectes perillosos en les voreres).

També convé netejar de plantes tots els paviments per evitar la colonització i destrucció que provoquen.

5. SUPERFÍCIES I PRIMERA APROXIMACIÓ ECONÒMICA

Sense comptar els espais lliures, la urbanització a arranjar i actualitzar té una superfície estimada de vials (calçades i voreres) de 55.717 m2.

A) Les obres **urgents** poden requerir una despesa de 40.000 a 70.000 € per les obres d'adequació provisional dels fronts a la Carretera de Terrassa i de 30.000 € per la renovació de la senyalització horitzontal i les reparacions puntuals en calçades i voreres. És a dir, resultaria estimativament un total de, entre 70.000 i **100.000 €.**

B) D'acord al suggeriment que s'ha fet als apartats anteriors, s'hauria d'encarregar un Estudi o Pla de remodelació del Polígon els honoraris del qual es poden xifrar en torn a 80.000 €.

Resulta pràcticament impossible preveure en aquests moments un pressupost orientatiu del cost que representaria la posta en marxa de les actuacions derivades del Pla de remodelació i el consegüent Projecte de Urbanització. Tanmateix per tal de disposar d'un ordre de magnitud, podem pensar en costos de l'ordre de 60 €/m2 aplicats als espais vials i lliures el que donaria un total estimat de l'ordre de **3,350.000 €.**

S'ha de pensar, però, que les carreteres de Terrassa i Sabadell formen part dels serveis generals i, com a tals, l'administració hauria de participar en una determinada proporció.