CONCLUSIONS

CONCLUSIONS GENERALS

De tot l'anàlisi anterior en resulten tot un seguit de reflexions, conclusions i línies d'actuació que relacionem seguidament:

1. Hi ha una visió d'estratègia urbanística d'ordre municipal que ha de presidir les previsions als polígons perquè les actuacions de millora a desenvolupar no seran iguals si la perspectiva de transformació va en un sentit, per exemple, de petita indústria o en un altre, per exemple, de terciari.

2. Així mateix, hi ha actuacions d'ordre general, a nivell municipal, que afecten, repercuteixen o són necessàries per a tots els polígons industrials, com per exemple la senyalització i informació viària de caire global, de la xarxa general. Ara bé, també és necessària la millora de la senyalització i la informació interna de cada polígon.

3. En altre sentit, hi ha una problemàtica que afecta a tots els polígons, tot i que en diferent grau, (com és la reparació i manteniment de voreres i calçades, neteja, xarxes de serveis, aparcaments, etc.) i hi ha una problemàtica específica, pròpia de cada un d'ells. Per exemple, a La Llana es produeixen curses de motos, Rubí Sud i Can Jardí tenen problemes d'accessibilitat a través de ponts estrets, Can Genís no està acabat d'urbanitzar.

3. Vista la ubicació geogràfica dels polígons i las relacions de les trames i les xarxes viàries, creiem que es poden agrupar en dos conjunts, el del Nord i el del Sud, i resten tres polígons a banda, amb la seva pròpia especificitat. (Can Genís, Ca N'Alzamora i Can Sant Joan).

4. Els 4 polígons del Nord, tot i no tenir les mateixes característiques, podrien formar una agrupació superior per a solucionar interessos comuns i aprofitar el factor escala. Sobretot, però, el de la carretera de Terrassa, el del Molí de la Bastida i Can Rosés, els quals configuren un teixit industrial continu, travessat per dues carreteres (la de Sabadell i la de Terrassa) i per alguna Avinguda de caràcter urbà (l'avinguda de Can Rosés).

5. Tot i les diferències notòries entre tots tres –o tots quatre-, caldria una visió global per enfocar la resolució d'alguns aspectes importants com són les solucions viàries i la resolució de problemes de tràfic o com l'aparcament o com la necessitat o no d'un centre de serveis, lligat per exemple a l'emplaçament de la benzinera.

6. Al nostre entendre, -sense deixar de resoldre amb la màxima celeritat problemes puntuals d'urgència- caldria fer una reflexió global d'ordre urbanístic sobre els temes anteriors, situant alhora la particularitat d'algunes situacions singulars com són els diferents trams de la carretera de Terrassa, el tram de l'avinguda. de Can Rosés entre la rotonda de la carretera de Sabadell i la de la carretera de Terrassa, o la situació congestiva del conjunt de naus petites de la banda Oest de la carretera de Sabadell, entre Can Rosés i el Tanatori.

7. Igualment, els tres polígons del Sud, tot i no tenir tampoc exactament les mateixes característiques, encara s'assemblen entre sí més que no pas els del Nord. Podrien formar igualment i amb més raó una agrupació superior per solucionar interessos comuns i aprofitar el factor escala. Configuren un teixit industrial continu amb uns accessos comuns, unes xarxes inter - connectades, una problemàtica industrial equivalent, una topografia semblant i un entorn similar.

8. Per tant, convindria fer, aquí també, una reflexió prèvia i conjunta sobre aquests tres polígons, analitzant la problemàtica urbanística comú, estudiant la interrelació i el relligat de les xarxes viàries, planificant una millora global de l'accessibilitat, proposant alternatives a l'aparcament i contemplant la possibilitat d'un centre de serveis per a tot el conjunt.

9. És evident, però, que aquest polígons, particularment Can Jardí i Rubí Sud, necessiten una urgent millora de les condicions d'urbanització de gran part dels seus carrers, millora que no admet massa demora.

10. Caldria, d'altra banda, desencallar el Polígon de Can Genís per poder completar la urbanització del polígon o, alternativament, desenvolupar una pla especial de millora de lo existent que doni una alternativa als terrenys lliures no urbanitzats.

11. També cal una reflexió específica i pròpia sobre el polígon de Ca N'Alzamora que determini una alternativa pel seu futur urbanístic, alternativa sota la qual es podran abordar la resolució dels problemes d'urbanització existents.

12. D'altra banda i retornant al conjunt de polígons industrials, tot i que hi ha problemes comuns i repetits (neteja, manteniment, senyalització, zones verdes, etc), n'hi ha d'altres específics i cal tenir present que el grau d'urgència que reclama l'estat de la urbanització de cada polígon és molt divers, com també ho és la repercussió econòmica derivada dels problemes detectats.

13. Això ens portaria a establir una possible prelació entre polígons per decidir l'ordre d'actuació en el temps: Rubí-Sud, Can Jardí, Carretera de Terrassa, Cova Solera, Can Rosés, Ca N'Alzamora, Can Genís, La Llana, Molí de La Bastida i Can Sant Joan aproximadament. Els dos primers són els més necessitats, sense dubte, d'una millora de les seves condicions d'urbanització i els tres últims són els que tenen unes millors condicions. Resten els dos cassos singulars de Can Genís i Ca N'Alzamora, i els altres tres, l'ordre de prelació dels quals és difícil de determinar.

14. Tanmateix, les actuacions puntuals a desenvolupar en primer lloc, no tenen perquè formar part d'aquesta relació perquè han de respondre a criteris d' urgència: Així per exemple, la solució de tràfic que afecta l'avinguda de Can Rosés junt a la benzinera Fina s'hauria de resoldre d'immediat per evitar possibles accidents. Així, també, Can Sant Joan s'hauria de dotar d'enllumenat amb la màxima urgència tot i que aquest polígon és dels últims pel que fa als criteris preferencials anteriors.

15. En últim extrem, caldrà procedir a l'arranjament i actualització de cada polígon, adequant les calçades i voreres, segons el cas, i millorant-les més o menys substantivament, amb tots els seus elements (guals, escossells, arbrat), actualitzant i corregint o millorant el clavegueram i les xarxes de serveis que ho necessitin, així com l'enllumenat, la senyalització horitzontal i vertical, la jardineria, el mobiliari urbà, la informació i tots els elements d'urbanització que ho precisin. Als efectes, s'hauran de redactar Projectes de millora i adequació de la urbanització per polígons o conjunts de polígons, projectes que permetran la licitació de les obres.

16. Igualment i des d'un altre nivell de visió, creiem que s'hauria de procedir a estudis específics d'àmbit municipal en els temes de "vialitat urbana i accessibilitat als polígons", de la "senyalització informativa" a nivell de tot el municipi, contemplant la orientació per arribar a cada polígon, les rutes, les incògnites, etc. i de "l'equipament i serveis per als establiments indústrials"

SINTESI

A) Problemes generals

En major o menor grau, tots els polígons pateixen una mateixa problemàtica d'àmbit o abast municipal. Són dèficits de:

- Senyalització de les grans vies, rotondes o vies d'apropament als polígons
- Informació sobre polígons i empreses en els punts neuràlgics
- Accessibilitat als polígons

Equipaments i serveis d'ordre general destinats a les instal·lacions industrials

Hi ha d'altres problemes d'abast general que es manifesten en cada polígon i que, tot in formar part estrictament dels objectius del present estudi, val la pena esmentar-los. Són:

- Problemes de seguretat

Problemes d'accidentalitat de viària

B) Problemes comuns

També hi ha un conjunt de problemes que són particulars de cada polígon però que es manifesten en major o menor grau en tots ells polígons, és a dir, que pràcticament afecten a tots, són més o menys comuns. Són circumstàncies o peus forçats que afecten a:

- Dèficits de neteja, conservació i manteniment
- Dèficits de construcció, sigui per qualitat o per obsolescència, o per ambdós criteris
- Problemes derivats del disseny la trama viària, de la estructura urbana en definitiva

Problemes derivats de la topografia existent o de l'adequació a la mateixa

C) CIRCUMSTÀNCIES PARTICULARS

Al llarg de l'estudi, en l'anàlisi de cada polígon s'ha intentat situar les circumstàncies particulars de cada polígon, els seus dèficits, els seus problemes rellevants, que no es poden sintetitzar en aquestes conclusions. Ens remetem a cada capítol.

Ara bé, del còmput i comparació de les particularitats de cada polígon es pot arribar a establir una certa classificació en atenció al grau de deficiències o a les circumstàncies específiques.

Aquesta classificació que recollim a continuació, ve a ser el resum d'un síntesis que proposem per facilitar les decisions operatives.

- Els que estan en **molt mal estat**: Can Jardí i Rubí Sud
- Situacions **congestives** (gra petit): Can Alzamora i Can Rosés (algunes zones)
- Situacions **difícils**, lligades a vials supramunicipals: Carretera de Terrassa (i Can Alzamora, si no es construeix el lateral de la carretera)
- Situacions **acceptables**, necessitats de millores: Cova Solera, Can Rosés
- Situació **bona**: La Llana, Molí de la Bastida, Can Sant Joan

Situació **especial** (per urbanitzar): Sant Genís

ORIENTACIÓ ECONÒMICA

Les xifres econòmiques indicades al final de cada polígon com a previsió gairebé apriorística de la reforma i millora són absolutament inicials i estan formulades com un intent d'apropament però, evidentment, no s'han pogut sustentar en bases sòlides

Val a dir que la suma de global d'aquestes xifres circumstancial assoliria un balanç global per al 8 polígons a millorar i/o remodelar (es deixen de banda Sant Genís i Can Sant Joan per les raons apuntades) de: **28,045.353 €**

Barcelona, a 16 de desembre de 2007

Els arquitectes

Lluís Xavier Vitòria i Àgreda

Antonio Magro Candelario