



RESUM DE LA JORNADA SOBRE EL POUM DE RUBÍ

A continuació fem un resum de les observacions i comentaris que s'han fet durant el monogràfic organitzat per l'AUP. Durant la jornada s'han anat comentant diverses fitxes del text refós del Plans d'ordenació urbanística municipal (POUM) que l'equip de govern pensa portar a aprovació, en principi durant el primer trimestre del 2017.

Abans d'entrar en matèria, unes informacions i consideracions:

1) Història ràpida del POUM:

*El POUM que actualment s'està treballant es basa en la versió del POUM que l'any 2010 la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (CUB) va tombar. A l'informe hi consten unes 100 prescripcions on la CUB demana canvis substancials. Un dels aspectes que cal modificar és la memòria econòmica.

*Des del 2010 i fins el 2015 la qüestió del POUM va quedar paraitzada.

*Amb l'inici d'aquest mandat el nou equip de govern ha volgut recuperar la versió no aprovada del POUM, que conté estudis (de mobilitat generada, de previsions demogràfiques, etc) realitzats fa 10 anys. Per tant, desactualitzats.

2) Projeccions demogràfiques:

*La versió no aprovada el 2010 preveia un creixement demogràfic a la ciutat, arribant a 87676 habitants el 2023 (també calculava que el 2016, any actual, estaríem pels 80117 habitants; actualment estem al voltant dels 75000 habitants).

*Les noves previsions fetes per l'IDESCAT indiquen que la població la Vallès Occidental fins al 2026 tendirà a l'estacament i fins i tot podria haver-hi una petita reducció

(<http://www.idescat.cat/cat/idescat/publicacions/cataleg/pdfdocs/pp2013-2051pr.pdf>). És més, dins dels documents de diagnosi del Pla d'Equipaments que està redactant el propi Ajuntament de Rubí es contempla un escenari similar.

*El text refós que en el monogràfic d'avui hem analitzat, però, es preveu la construcció de 5497 habitatges, que si ho multipliquem per 2.5 (2.5 habitants per habitatge) resulta en un creixement de 13742 habitants més en els pròxims anys a la ciutat. Arribant a més de 88000 habitants.

Conclusió: vistes les previsions de creixement de la població entenem que no hi ha necessitat de projectar un nombre tant gran d'habitatges, i més tenint en

compte que a Rubí tenim al voltant d’uns 3000 habitatges buits (segons dades del propi Ajuntament), pendents d’ocupació (en cas d’ocupar-se caldria sumar 7500 habitants més al total de 88000 esmentat abans).

3) Model de ciutat:

*Com anirem veient a les observacions i comentaris, creiem que cal un debat a fons del model de ciutat que volem i considerar totes les informacions abans d’entrar en detall: vistes les previsions demogràfiques i el nombre d’habitatges buits, ens cal preveure un creixement en el nombre d’habitatges? Quina part del territori que cal protegir? Quins volem que siguin els “pulmons verds” de la nostra ciutat? Com volem la mobilitat a la nostra ciutat? Com volem la distribució dels serveis? Com podem millorar la connectivitat interna i externa de la nostra ciutat (eix de la Riera, connectivitat ecològica, etc)? volem un model expansiu o dens i compacta, més eficient energèticament, millors prestacions de serveis, que fomenti una mobilitat sostenible, etc? Com volem que sigui el paisatge urbà de la nostra ciutat? Quin model social volem que promogui l’urbanisme de la nostra ciutat? Aquest tipus de qüestions són les que primer caldria respondre, i caldria fer-ho amb la participació de tota la ciutadania. També caldria, abans de definir el POUM, tenir altres plans de ciutat aprovats: pla d’habitatge, pla de mobilitat, pla d’equipaments, etc que ens ajudin a dibuixar la ciutat que volem, i per tant a redactar un POUM que integri tots aquestes aspectes.

OBSERVACIONS I COMENTARIS

- 1. Alçades dels edificis i el paisatge urbà:** al llarg de la jornada s’ha observat que hi ha algunes zones de la ciutat on es projecten alçades excessives (planta baixa + 8 pisos – PB+8). Aquestes projeccions tenen com a conseqüència un impacte en el paisatge de la ciutat (“skyline”) i a més donen lloc a una alta densificació poblacional*, que de retruc també té impactes en la mobilitat, disponibilitat d’aparcament, etc. En altres zones de la ciutat (plans de millora urbana, plans parcials), l’alçada dels edificis projectats no està determinada i per tant no queda clar fins a quina alçada es podria pujar i quin impacte tindria en el paisatge de la zona (per exemple, el cas de Pich-Aguilera fitxa número 1.13, on es projecten 507 habitatges, sense indicar alçades). Cal en general, definir un criteri d’estètica de ciutat (o dels diferents barris) que ajudi a projectar un paisatge urbà coherent.

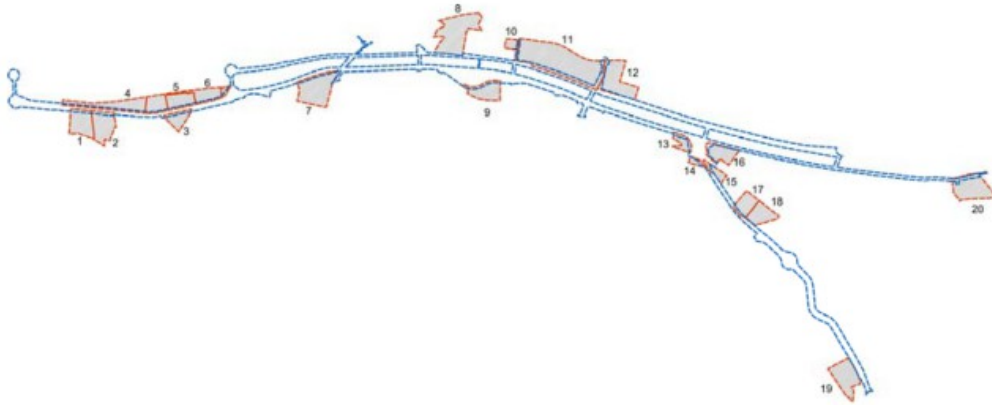
**(Nota: promoure teixits urbans densos i compactes està bé per reduir l’ocupació del sòl, tenir una mobilitat més sostenible, menys despesa energètica, etc, però cal trobar un equilibri per no excedir-se).*

2. **Cal una reflexió sobre la venda de propietat pública:** en algunes zones es proposa la venda de sòl públic. Entenem que aquesta és una via de finançament per poder executar altres obres projectades (passeres, ponts, etc.), però creiem que cal un debat a fons de quines necessitats tenim com a ciutat i partir d’aquí es pot valorar la venda de sòl públic. Un exemple: a la plaça Pearson (fitxa PAU 7), entre el carrer Abat Escarré i el General Prim, es proposa la construcció de 40 habitatges (PB-Altell+4). Dins d’aquest àmbit hi ha dos terrenys propietat de l’Ajuntament (el solar i l’edifici tocant el carrer Abat Escarré). Ja fa anys que l’Ajuntament busca un espai on construir un gran edifici municipal per poder centralitzar gran part dels seus serveis; podria ser aquesta una bona ubicació per construir aquest equipament?.
3. **Barreja de sòl residencial amb sòl industrial:** Rubí arrossega de fa temps problemes de convivència entre l’activitat industrial i els veïns de zones residencials properes. Exemples emblemàtics són el de Can Rosés o el d’IPAGSA. Entenem que el nou POUM hauria de resoldre aquesta problemàtica, però enlloc d’això en algunes zones es torna a plantejar aquesta convivència de residencial i industrial (fitxes PMU 1.2, 1.3, 1.4 a la carretera de Terrassa, al costat de la policia local, PMU 1.5, al costat de la Braun, PMU 1.7 Carrer Ample, on ara se situa la gasolinera Repsol de la C-1413, PMU 1.10 entre Repsol i zona del wok). En tot cas, cal un replantejament de totes aquestes zones que actualment es projecten, tenint en compte la creació d’espais d’usos terciaris (comerç, etc) com espais de transició entre residencial i industrial.
4. **Equipaments:** hi ha zones on es reserva sòl per equipaments, però no es defineix ni quins equipaments ni perquè en aquelles zones concretes (criteris per la distribució territorial escollida). D’altra banda, hi ha projeccions poc creïbles. Exemple: PMU 2.8 Can Matarí, al costat del torrent i prop de la font de Can Moritz, distorsionant tot l’entorn natural del torrent. Dóna la sensació que no hi ha una planificació real si no que simplement es projecten m² d’equipaments per complir amb la normativa. Amb el Pla d’Equipaments que s’està redactant aquesta qüestió s’hauria de resoldre i integrar-la dins del POUM.
5. **Eix de la Riera (fitxa PE 3):** entenem que cal tractar amb especial cura el cas de la Riera, per la importància que té dins de la nostra ciutat i el paper que podria jugar tant des del punt de vista urbanística, com social, ambiental i ecològic. És necessari un debat profund de com volem que

sigui aquest eix en els pròxims anys. En aquest sentit, durant el debat que vam celebrar, i com ja s’ha dit altres vegades, es proposa reconvertir l’actual C-1413 en via urbana, pacificant el trànsit, creant carrils bici i zona de pas per a vianants. Amb aquestes accions s’aconseguiria reduir la contaminació ambiental i recuperar l’eix de la Riera com espai de relacions socials. Cal també redefinir els usos que actualment se situen en alguns punts de l’eix de la Riera (aparcaments, horts, activitats comercials) que distorsionen el paisatge de l’espai, i recuperar espais, com el Torrent de les Abelles, d’interès paisatgístic i natural. En el Pla Especial de la Riera (PE 3) s’integren diverses accions, entre elles la PMU 2.1 Escardívol i la PMU 4.5 Rubí+D, que comentarem a continuació. Altres accions ja es comenten en altres punts d’aquest document.

- a. **Escardívol (fitxa PMU 2.1):** encara s’hi projecten 87 habitatges (30% del sòl). També s’hi proposa fer una reserva important de sòl pel trasllat de l’Ajuntament (21.5%). Només quedarien un 6.5% d’espais lliures a la zona d’actuació. Entenem que amb aquesta proposta es perd l’oportunitat de tenir un espai lliure dins del propi eix de la Riera però també prop del nucli urbà.
- b. **Rubí+D (fitxa PMU 4.5):** es segueix projectant zona de comerç amb gran superfície. Aquest és un model depèn de la inversió d’un operador privat i és obsolet. De fet, no ha funcionat des de fa anys. Entenem també que per la situació del Rubí+D i la seva grandària cal aprofitar l’espai com a eix neuràlgic de la nostra ciutat, integrat en el que és l’eix de la Riera.

Figura 1. Eix de la Riera



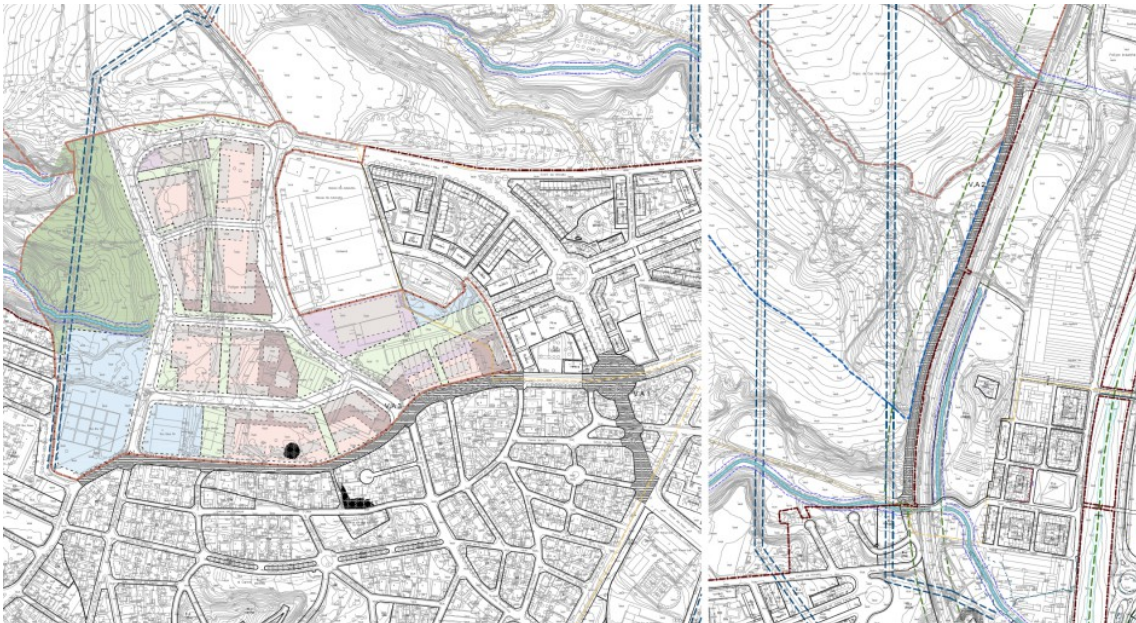
- | | |
|--|---|
| 1. PMU 1.9 - Molins de Rei 1 | 11. PMU 1.13 - La Llana Pich Aguilera |
| 2. PMU 1.10 - Molins de Rei 2 | 12. PMU 4.1 - La Llana – Estació |
| 3. PMU 1.7 - Carrer Ample | 13. PMU 2.2 - Plaça del Vallès Sud - Oest |
| 4. PMU 4.3 - Passeig de la Riera 2 | 14. PMU 2.3 - Plaça del Vallès Sud – Est |
| 5. PMU 4.2 - Passeig de la Riera 1 | 15. PMU 1.4 - Carretera de Terrassa – C1413 |
| 6. PMU 4.4 - Passeig de la Riera 3 (discontinuu) | 16. PMU 1.5 - Plaça del Vallès (Braun) |
| 7. PMU 4.5 - Rubí Desenvolupament | 17. PMU 1.3 - Carretera de Terrassa 2 |
| 8. PMU 1.14 - Vapor Nou | 18. PMU 1.2 - Carretera de Terrassa 1 |
| 9. PMU 2.1 - L'Escardívol | 19. PMU 1.1 - Pinar - Ctra C1413 |
| 10. PMU 1.6 - La Llana – Carrer del Pont | 20. PMU 5.1 - La Riera |

6. **Can Pujol (fitxa PP 1) i Carretera de Rubí a Ullastrell – Sector E (PP 4, zona de Sant Genís):** aquesta zona ja [va representar un punt crític](#) en el desenvolupament del POUM i sembla ho continua sent. Comentem cada cas:

- a. **Can Pujol (fitxa PP 1):** actualment s’hi preveu la construcció de 1072 habitatges (35.6% del sòl), que anirien acompanyats d’espais lliures (26.5% del sòl) i equipaments (13%). Aquesta pla parcial presenta diverses qüestions: primer de tot, l’incompliment del conveni FICOSA-Ajuntament. Creiem que aquest ja no té validesa ja que l’empresa l’ha incomplert reiteradament. S’ha de recordar que aquesta elevada edificabilitat estava condicionada a que l’empresa mantingués l’activitat industrial a Rubí, cosa que no ha estat així des del moment en què van traslladar la seva producció a d’altres localitats. En segon lloc, es proposa un excessiu nombre d’habitatges (xifra de l’època de la bombolla immobiliària), amb tots els problemes que comportaria, especialment pel què fa a la mobilitat (1000 cotxes més com a

mínim) – de fet, caldria actualitzar l’estudi de mobilitat generada en funció d’aquesta nova proposta. Per resoldre aquesta qüestió l’equip redactor planteja un vial paral·lel a la via del tren entre el c/Pont de Can Claverí i c/Camí de Ximelis. Aquesta proposta no creiem que resolgui els problemes de mobilitat generada i a més dóna lloc a un futur desenvolupament urbanístic a les terres adjacents (Can Xercavins). A més, requereix d’una inversió pública important; la pregunta és, compensa fer aquesta inversió pública a canvi de fer un alt nombre d’habitatges a Can Pujol? No tindria més sentit reduir el nombre d’habitatges i evitar la construcció d’aquest nou vial?. Un altre punt és què passa amb els terrenys on ara s’ubica l’empresa Continental. Com quedarien aquests terrenys?.

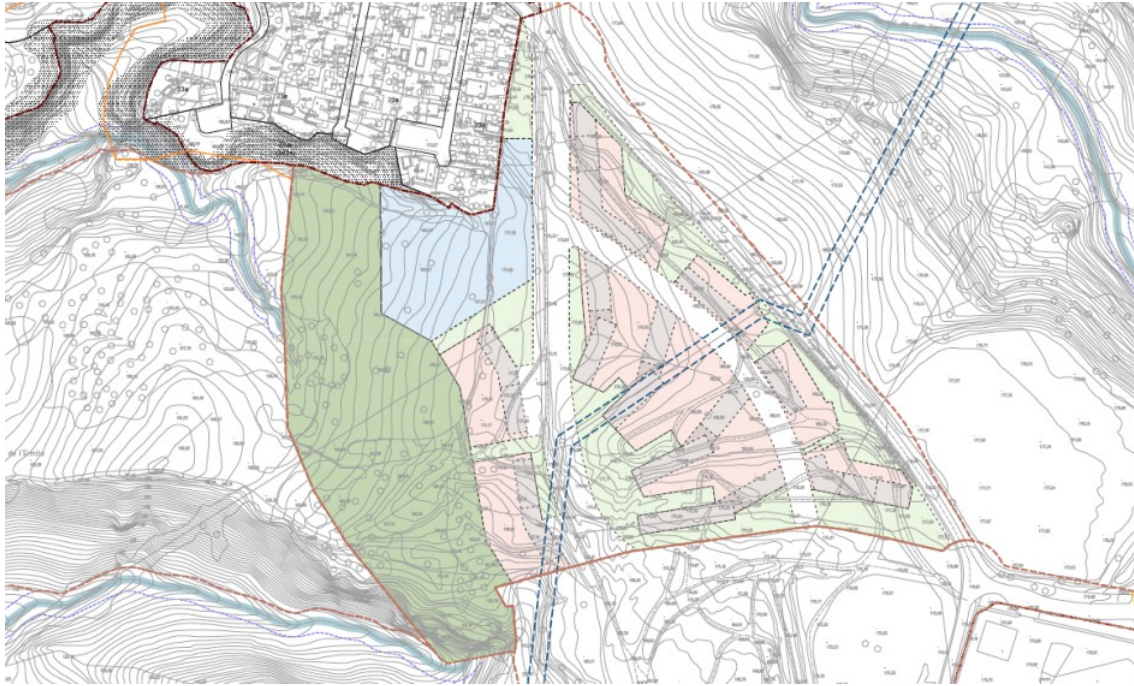
Figura 2. Can Pujol



- b. **Carretera de Rubí a Ullastrell – Sector E (PP 4):** actualment s’hi preveu la construcció de 382 habitatges (24.36% del sòl), que anirien acompanyats d’espais lliures (47.71% del sòl) i equipaments (8.5%). Aquests 382 representarien uns 300 cotxes addicionals als 1000 ja comentats anteriorment. A més, tal i com es veu dibuixat en el mapa, es planteja que la zona d’espai lliure vagi en sentit sud-nord, sense tenir en compte la funció que un eix est-oest podria tenir com a connector. S’ha de tenir en compte que l’espai de Sant Genís esdevé la darrera connexió natural entre els espais no urbanitzables situats a ponent de la Riera, gràcies a que connecta físicament les terres de Can Xercavins

amb el bosc de Sant Genís, el torrent Fondo i les terres de Can Serrafossà. Si es duu a terme el planejament parcial de Sant Genís la nova trama urbana resultant, tal i com està dissenyada, trencarà definitivament aquesta connexió i aïllarà els espais naturals i rurals més propers a la Riera de la resta d’espais naturals i rurals del terme.

Figura 3. Carretera de Rubí a Ullastrell – Sector E (Sant Genís)



Apostem, per tant, per modificar ambdós planejaments, el de Sant Genís i el de Can Pujol, adoptant una visió integral dels dos sectors, minvant de forma substancial la capacitat d’edificar, potenciant les dotacions d’equipaments i de grans zones verdes, i preservant les connexions naturals dels espais lliures de la ciutat.

7. **Valls de Sant Muç (fitxa PPD 1):** a les terres de Can Ramoneda, Can Serrallac, etc s’hi segueixen projectant 276164 m² per fer-hi equipaments. Entenem que aquesta proposta dóna peu a futures requalificacions de les zones properes, promovent així un model expansiu en el territori.

8. **Altres comentaris:**

a. **Noms incorrectes:** fitxes PMU 1.11 i 1.12, el barri de Can Xercavins no existeix, en tot cas es refereix a Sant Jordi Park.

- b. **Disseny:** en algunes fitxes el disseny de la distribució dels espais no ens sembla el més adequat. Cal evitar crear espais “ratera” que deriven en problemes de convivència, manteniment, etc. Un exemple és de la fitxa PAU 14 – Nova Biblioteca. Caldria revisar-ne el disseny. També el de la fitxa PMU 1.1 El Pinar, en el desenvolupament del pla de millora caldria tenir en compte aquest criteri.