

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE L'ÀMBIT DEL 'BAIX LLOBREGAT'

Llibre

1.7. MEMÒRIA DE L'ARE 'Eixample Sud'
(EL PRAT DE LLOBREGAT)

2564.1

Autor

JORNET - LLOP - PASTOR, S.L.P .

Data

FEBRER 2009

 Generalitat
de Catalunya

 **INCASÒL**
Institut Català
del Sòl

Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
**Secretaria per a la Planificació
Territorial**

Departament de Medi Ambient
i Habitatge
Secretaria d'Habitatge

Índex

Índex.....	1
0. Introducció	3
0.1. Antecedents.....	3
0.2. El Pla director urbanístic de les ARE del Baix Llobregat	3
1. Memòria de la informació	5
1.1. Situació i àmbit de l'actuació	5
1.2. Encaix territorial.....	5
1.2.1. El sistema d'espais lliures i els equipaments.....	5
1.2.2. Els elements hídrics	6
1.2.3. La xarxa viària i les infraestructures	6
1.2.4. Els teixits edificatoris.....	6
1.3. Topografia, estat actual i usos	6
1.4. Estructura de la propietat	7
El fraccionament del parcel·lari.....	7
1.5. Valors ambientals i paisatgístics	7
1.5.1. Descripció i diagnosi de l'estat actual del medi	8
1.5.2. Delimitació d'àrees de risc per a la seguretat i el benestar de les persones	10
1.5.3. Zona de protecció especial, conservació, fragilitat o singularitat per la incidència de la normativa ambiental.....	11
1.5.4. Anàlisi ambiental i avaluació l'actuació proposada	11
1.5.5. Recomanacions ambientals.....	12
1.5.6. Conclusions	14
1.6. Plans i projectes amb incidència sobre el sector	14
1.7. Situació respecte del Planejament vigent	15
2. Memòria de l'ordenació	16
2.1. Objectius de l'àrea residencial estratègica.....	16
2.2. Descripció de l'ordenació	17
2.2.1. Estructura general de l'actuació	17
2.2.2. Sistema viari	17
2.2.3. Sistema d'espais lliures	18
2.2.4. Sistema d'equipaments públics	20
2.2.5. Sistema d'habitatge dotacional.....	20
2.2.6. Ordenació del sòl d'ús privat i de l'edificació	20
2.3. Reserva i localització d'habitatges de protecció	23
2.3.1. Reserva d'habitatges de protecció	24
2.3.2. Localització d'habitatges de protecció	24
2.4. Justificació de l'observança del desenvolupament sostenible.....	25
2.4.1. Mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible	25
2.4.2. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en el cicle de l'aigua	26
2.4.3. Mesures adoptades per a garantir la gestió i producció de l'energia	26
2.4.4. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en la gestió del tractament de residus urbans i la qualitat ambiental i atmosfèrica.....	27
3. Quadres de dades.....	29
Q.1. Quadre de superfícies de l'ARE Eixample Sud.....	29
Q.2. Quadre comparatiu de superfícies	30
Q.3. Quadre de característiques del sòl privat (qualificacions – UMAA)	31
4. Gestió de l'àrea residencial estratègica	32

4.1. Divisió poligonal.....	32
4.2. Sistema d'actuació i Administració Actuant.....	32
4.3. Cessió de l'aprofitament. Percentatge i finalitat	32
4.4. Construcció d'equipaments. Justificació	32

5. Annexos. Tipologies d'agregacions de l'edificació i tipologies de tanques a l'espai públic.....	33
---	-----------

0. Introducció

0.1. Antecedents

El Pacte nacional per a l'habitatge 2007-2016

El 8 d'octubre del 2007 el Govern de Catalunya, juntament amb 33 organitzacions que inclouen la representació de diferents agents públics, socials i econòmics, van signar el Pacte nacional per a l'habitatge 2007-2016 per tal de donar satisfacció a les necessitats d'habitatge de les llars catalanes i assegurar la cohesió social i territorial.

Oportunitat i iniciativa dels Plans directores urbanístics de les Àrees residencials estratègiques de Catalunya pel quadrienni 2008-2011

Considerant que el dèficit d'habitatges requerits d'ajut públic i la magnitud de la demanda estimada no poden ser coberts únicament mitjançant la utilització de mecanismes ordinaris de transformació urbanística, l'Administració de la Generalitat ha assumit part de la tasca de creació de nou sòl residencial a través del Decret Llei 1/2007 de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística, mitjançant la promoció d'àrees residencials estratègiques.

D'acord amb la disposició addicional única apartat 2 del Decret Llei 1/2007, el Conseller de Política Territorial i Obres públiques, amb informe previ de la Comissió d'urbanisme de Catalunya, ha acordat la formulació dels Plans directores urbanístics de delimitació i ordenació de les àrees residencials estratègiques a impulsar a Catalunya dins el proper quadrienni, que garanteixin com a mínim assolir el 50% del dèficit estimat d'habitatges de protecció pública per aquest període temporal. Així mateix, s'ha aprovat el document d'**objectius i propòsits generals dels Plans Directores Urbanístics de les Àrees Residencials Estratègiques de Catalunya (quadrienni 2008-2011)**, elaborat per la Secretaria per a la Planificació Territorial i la Secretaria d'Habitatge del Govern de la Generalitat.

0.2. El Pla director urbanístic de les ARE del Baix Llobregat

El document d'objectius i propòsits generals dels Plans directores urbanístics de les Àrees residencials estratègiques de Catalunya, aprovat el 15 de febrer de 2008, determina la redacció del **Pla director urbanístic de les Àrees residencials estratègiques del Baix Llobregat** que conté nou àmbits susceptibles de ser àrees residencials estratègiques (ARE) localitzats en set municipis de la comarca. En concret: Esparreguera, Olesa de Montserrat, Abrera, Martorell, Sant Joan Despí, Cornellà del Llobregat i el Prat de Llobregat.

Les determinacions per a la formulació del **Pla director urbanístic de les Àrees residencials estratègiques del Baix Llobregat** són les que es determinen en el Decret Llei 1/2007.

En data maig del 2008 es va presentar l'avanç de Pla director urbanístic del Baix Llobregat que inclou nou àrees residencials estratègiques i en concret l'àrea objecte d'aquest document definida amb el nom **d'Àrea Residencial Estratègica Eixample Sud, del Prat de Llobregat**. (en endavant ARE).

1. Memòria de la informació

1.1. Situació i àmbit de l'actuació

El Prat de Llobregat és un municipi de 62.663 habitants, l'àmbit del terme municipal té una superfície de 31,4Km², amb una posició geogràfica que en certa manera l'ha condicionat per la seva posició, en la vall baixa del riu Llobregat i per la presència de l'aeroport dins el terme municipal. El terme municipal es situa al final del delta del riu Llobregat just a la seva desembocadura al mar, el nucli urbà es troba en una posició central respecte al Parc Agrari el Port, l'Aeroport i el riu Llobregat.

L'àmbit de l'Eixample Sud del Prat de Llobregat, definit com a Sòl Urbanitzable No Programat pel PGM del 1976, ha estat objecte d'estudis i propostes de diverses escales, que van des de la definició de la façana sud de la pròpia ciutat i la seva relació amb el sòl no urbanitzable, a la definició de grans infraestructures territorials. L'existència de plans i projectes aprovats respecte als grans elements –aeroport i els seus accessos, connexió port - aeroport, recorregut del tren d'alta velocitat...- permeten abordar l'escala de ciutat i proposar una definició acurada de la façana sud.

Els terrenys als que fa referència aquest document estan situats al sud del nucli urbà del Prat, concretament després de l'avinguda Onze de Setembre. Comprèn els sòls situats en la part més coneguda de la Lana – Can Bonic, des de la carretera de l'Aviació fins el límit del sòl urbanitzable. Per la part superior limita amb l'avinguda de l'Onze de Setembre i per la part inferior per la Ronda Sud, que hauria d'anomenar-se Passeig del Sud.

Aquest àmbit constitueix la façana –inacabada fins al moment- de la ciutat des del front litoral. Geogràficament és una banda allargassada d'uns 1.700 metres de llargada amb una amplada força constant de 200 metres. La seva extensió aproximada és de 37,71 hes.

L'àmbit geogràfic de l'ÀRE, situat al sud del terme municipal del Prat de Llobregat i delimitat per:

- al nord: per la l'avinguda onze de setembre
- al sud: amb el límit del sòl no urbanitzable i el seu contacte amb el sistema aeroportuari i les hortes del Parc Agrari del Baix Llobregat.
- a l'est: pel carrer número 6 del polígon industrial Estruch.
- a l'oest: per la carretera de l'aviació.

Resten externs a l'àmbit els sòls corresponents a l'avinguda onze de setembre fins la vorera nord de la mateixa més la zona de protecció de sistemes generals que connecta l'àmbit amb el Parc fluvial del riu Llobregat com a càrregues externes d'urbanització.

1.2. Encaix territorial

A partir dels anys 60, els espais lliures (agrícoles i naturals) del Delta van començar a ser ocupats massivament per les grans infraestructures que necessitava l'àrea metropolitana (port, aeroport, vies de comunicació, superfícies comercials i de serveis). Per tant, la línia evolutiva de tot el procés de transformacions actuals del Delta obeeix a una subordinació a les necessitats de la metròpoli barcelonina. Com a conseqüència, la diversitat d'activitats implantades al Delta constitueixen avui un mosaic ple de contrastos: elements corresponents a les més recents transformacions deltaiques (grans nuclis urbans, importants polígons industrials, complexes xarxes de carreteres i ferrocarrils, infraestructures bàsiques com l'aeroport i el port) coexisteixen amb mostres del paisatge originat en etapes anteriors (àmplies zones agrícoles, aiguamolls, pinedes, platges poc transformades, etc).

1.2.1. El sistema d'espais lliures i els equipaments

A partir de la complexa realitat territorial del Delta, es produeix, a meitat de la dècada dels anys 80, i bàsicament des de l'Ajuntament del Prat, un procés de revalorització de les característiques especials i diferenciades del Delta. Des del punt de vista de la protecció dels valors naturals del Delta cal remarcar tres fets:

1. La declaració de dos espais de protecció especial, les reserves naturals parcials de la Ricarda-ca l'Arana i del Remolar-Filipines i les seves respectives zones d'influència, de 496 hectàrees en total, mitjançant un decret promulgat per la Generalitat de Catalunya l'any 1988.
2. L'aprovació del Pla d'Espais d'Interès Natural l'any 1992 per part de la Generalitat de Catalunya, que inclou el delta del Llobregat en la seva relació, amb tres espais: les reserves naturals de la Ricarda-ca l'Arana i del Remolar-Filipines i l'estany de la Murtra, amb 527 hectàrees.
3. La declaració de diversos espais del Delta (la Ricarda-ca l'Arana, el Remolar-Filipines, el litoral del Prat, els Reguerons i la Murtra), en total 573 hectàrees, com a zona d'especial protecció per als ocells (ZEPA), segons comunicació de l'Estat espanyol el juny de 1994 a la Unió Europea.

Parc litoral

Aquest parc es pretén com a mesura correctora de l'impacte de l'ampliació de l'aeroport, i se situarà entre l'aeroport i el mar, a la zona compresa entre el desaparegut càmping Cala Gogó i la desembocadura de l'estany del Remolar, en una franja que, des de la platja, té uns 450 metres d'amplada i 3 quilòmetres de llargada. Té unes característiques molt especials, ja que inclou el tros de pineda litoral més ben conservat del delta del Llobregat i un tram de la platja del Prat on es fa compatible l'ús públic amb la protecció d'animals i plantes. El parc Litoral, amb la platja i la pineda, serà un lloc que oferirà moltes possibilitats de lleure a la ciutadania. Banyar-se al mar i gaudir de la sorra, llegir i descansar a l'ombra dels pins, utilitzar les instal·lacions esportives, visitar els equipaments d'educació ambiental i fer itineraris de passeig i de descoberta de la pineda i dels aiguamolls seran algunes de les opcions que el parc litoral ens oferirà.

Parc Agrari

De les 2.700 hectàrees del Parc Agrari, només unes 150 hectàrees són les que resten dins els terrenys del Delta per sota del pont de Mercabarna, després de l'ampliació de l'aeroport i el desviament del riu, queden emmarcades pel front litoral i pel nucli del Prat, a tocar de l'àmbit de l'ARE. La reduïda dimensió d'aquesta part del Parc Agrari i la gran separació de la resta, riu amunt, no en treuen la importància, ans al contrari, pren un grau d'importància cabdal per a la ciutat del Prat i pel sistema deltaic. Sobre aquest aspecte, creiem que cal repensar la franja verda de protecció est-oest al llarg del nou vial del sud i explorar les possibilitats d'un sistema discontinu, amb una forta component nord-sud, que actuï fent les funcions de filtre entre la ciutat i el territori agrari.

Sistema urbà d'espais públics

El nucli del Prat es caracteritza pel rosari de places, parcs, i carrers arbrats, on les peces més grans es troben a l'est (Estruch), a l'oest (Parc de la Solidaritat) units per l'eix verd de l'avinguda Verge de Montserrat, i a l'eix nord-sud que uneix el centre amb el Parc del Fondo d'en Peixo, la Plaça Catalunya i la carretera de l'aviació fins a arribar al Parc Nou. Aquest eix vertical unirà, també el centre amb el nou eixample nord.

Sistema d'equipaments

Pel que fa al sistema d'equipaments, el municipi del Prat disposa d'un ventall força extens d'equipaments amb un repartiment per tot el nucli, on els de major dimensió es situen en les franges est i oest. Els equipaments més relacionats amb la natura i el lleure es troben tant a dins del nucli com dins l'espai del Parc Agrari del Delta.

En aquest sentit la l'àmbit ARE, situat a la franja de contacte de la ciutat amb el Parc Agrari i amb la Ciutat Aeroportuària, és un enclau privilegiat tant pels equipaments de caràcter local com pels de caràcter territorial, com ara el nou equipament a la Granja de la Ricarda, situat a l'àmbit de protecció urbana de l'aeroport, situada al sud-oest de l'àmbit, entre la Ronda del Sud i la zona aeroportuària.

Pel que fa als equipaments esportius, l'eixample sud té situats a llevant i ponent els CEM L'Estruch i Julio Méndez, respectivament, a una distància assolible a peu i en bicicleta.

1.2.2. Els elements hídrics

La situació estratègica del Prat i la disponibilitat de l'aigua com a recurs natural abundant han marcat el seu desenvolupament històric. La construcció del Canal de la Dreta l'any 1885 i la posterior troballa d'aigua de qualitat en el subsòl o aqüífer profund, l'any 1893, va suposar l'inici de la penúltima gran transformació del Delta, i especialment del municipi del Prat.

La darrera transformació, prevista pel Pla Delta, era el desviament del curs del riu Llobregat en el seu tram final, aquesta s'inicià al 2001 i finalitzà al 2007. Aquesta modificació desplaçant la desembocadura 2,5km cap al sud, ha permès l'ampliació del port per doblar la seva superfície actual, tant marítima com terrestre.

La desviació, d'uns 3.500m de llarg amb una amplada variable entre 100 i 200m, arriba a la desembocadura amb una amplada de 800m. Aquest eixamplament permet crear una zona humida natural d'unes 90 hectàrees, que en cas de fortes avingudes –per sobre dels 1.400 metres cúbics per segon- quedarà inundada de forma natural, una situació pròpia dels entorns deltaics no distorsionats per la mà de l'home.

Aquesta zona d'inundació està delimitada per una mota que, en conjunt, permetrà que el riu pugui absorbir un cabal màxim d'uns 4000 m³/s, molt superior a l'actual. D'aquesta manera s'evitaran possibles inundacions sobre els terrenys agrícoles dels voltants.

En aquest "triangle verd", de gairebé 90 hectàrees i anomenat Espai natural del riu, també s'hi han creat arbredes de ribera als marges del nou riu (unes 24 hectàrees), s'ha ampliat la zona protegida legalment en unes 50 hectàrees, s'ha condicionat la platja de la Bunyola com a platja natural protegida (nova platja de ca l'Arana) i s'han millorat i potenciat les actuals pinedes litorals.

Aquesta zona és només una part del Parc Fluvial projectat, ja que es tracta d'un projecte d'àmbit comarcal, des d'Olesa de Montserrat fins al mar, tot creant un espai natural a les riberes del riu, amb camins que vorejaran el Llobregat i que seran accessibles a peu des de les ciutats riberenques, el Prat entre elles.

El tram urbà del Llobregat al seu pas pel Prat, entre el pont de l'autovia de Castelldefels i el de Mercabarna, disposa d'un projecte específic que preveu convertir-lo en un espai públic accessible des del nucli urbà a través de la ronda de Llevant, que es farà permeable al pas de vianants. El projecte, que pretén recuperar les riberes com a espai de gaudi ciutadà, també preveu dotar al riu de la suficient capacitat hidràulica per evitar desbordaments.

Fora de l'àmbit del desviament del riu i ja dins de la franja de Parc Agrari emmarcada pel parc fluvial, el parc litoral, la zona aeroportuària i el propi nucli del Prat, els canals de la dreta, de la Bunyola i del Sabogal són els elements estructurants nord-sud d'aquest territori, i el canal de trasvassament, modificat i ampliat darrerament, és el que recull l'aigua de la ciutat per a portar-la fins la Bunyola.

1.2.3. La xarxa viària i les infraestructures

El municipi del Prat es caracteritza per la gran densitat d'infraestructures i sistemes territorials (riu Llobregat, port i aeroport) que travessen i es situen dins el terme municipal. Els grans sistemes de mobilitat, la C31 i C32 al nord, el sistema de ferrocarril que travessa el municipi tangencialment al casc antic, amb el pas del TGV encerclen la totalitat del nucli urbà, tant el consolidat com el que encara resta lliure.

Aquestes infraestructures de caire extern també tenen funció dins la xarxa viària local, i a la inversa, algunes de les infraestructures de mobilitat del nucli, tenen incidència en la xarxa externa. Aquesta condició de dualitat de les xarxes és un dels factors claus per a repensar el futur del Prat.

La Ronda de Llevant, tot seguint el curs del Llobregat a l'est i la Ronda del Sud vorejant Sant Cosme i el Parc nou a l'oest, són els accessos principals a l'àmbit. L'avinguda 11 de setembre, al nord fa de frontissa entre el nucli del Prat i aquesta nova zona. Un dels aspectes importants d'aquesta avinguda és el seu caràcter de connexió viària entre el port i l'aeroport que té actualment i per tant el paper separador que juga entre les dues bandes, les dues ciutats: el Prat Sud i el Prat.

Els principals accessos des del nucli del Prat en sentit vertical, es produeixen per l'avinguda del Remolar, el carrer del Coronel Sant Feliu, que es converteix en la carretera de la platja passant tangencialment al barri de la Barceloneta, la carretera de la Bunyola i la de Marina. Tots aquests connecten l'àmbit amb l'avinguda de la Verge de Montserrat, al mig del centre urbà.

La xarxa de transport públic formada pels trens i els autobusos cobreixen les comunicacions tant locals com exteriors al municipi. Així doncs al Prat convergeixen línies de trens de rodalies i autobusos que uneixen diferents punts del Baix Llobregat. Dins el municipi però les línies d'autobús actualment comuniquen el centre i sobretot l'eix de la C31 amb l'avinguda Verge de Montserrat, Plaça Catalunya, Sant Cosme, l'Aeroport i la platja del Prat. A les zones de Mas Mateu, Ca l'Alaio, Enkalene i el sud de l'Estruch és on hi ha més dèficit de transport públic, coincidint amb sectors més industrials.

La nova línia de metro L9, en execució, que connectarà la ciutat de Barcelona amb la del Prat i l'aeroport, també donarà servei a aquesta ARE, amb les estacions previstes a l'avinguda Verge de Montserrat, plaça Catalunya, i carrer del Llobregat a Sant Cosme. L'àmbit de l'ARE quedarà servit per la nova estació de metro de Sant Cosme i Plaça Catalunya, situades a una distància entre 300 i 1.200 metres de qualsevol punt de la nova ordenació.

1.2.4. Els teixits edificatoris

El Prat, l'únic municipi situat íntegrament dins del Delta del Llobregat, ha mantingut un procés derivat de l'urbanització del territori en concordança amb la seva posició estratègica i la disponibilitat d'aigua. Així, l'edificació històrica al voltant de l'església i la Plaça de la Vila estan situades en una petita elevació natural dins de la plana deltaica; la resta de masos i camins havien de fer-se aixecats sobre la cota de terreny, per evitar-ne la inundació en cas de pluges fortes o de les periòdiques sortides del riu.

La presència d'aigua abundant va permetre tant el desenvolupament de l'agricultura com la implantació d'indústries, com La Seda o La Papelera. D'aquesta manera es va constituir el Prat amb la seva principal característica: la barreja i convivència de diferents elements aparentment contraposats, com són la natura i la ciutat, la indústria i l'agricultura.

La cartografia de les trames i teixits edificatoris, reflexa la diversitat de formes i materials urbans que componen la part sud de la ciutat, amb una major intensitat de barreja sobre el front de l'avinguda onze de setembre. Els diferents processos que s'han produït al llarg del temps, (des dels voltants dels anys '70) han anat configurant una, no uniforme façana sud del Prat. En aquest front de l'avinguda onze de setembre, i son presents un repertori molt divers de formes, teixits i arquitectures, que comprenen tant les naus industrials, situades en els extrems d'aquesta via, com un ampli conjunt de tipologies residencials, entre les que trobem les illes tancades de Sant Cosme, els blocs més densos dels eixamples intensius més característics del anys 70, que conviuen amb teixits de menor densitat, com el cas de les illes de cases suburbanes de la Barceloneta o el grup de cases de la Seda, més lligades a les carreteres de l'aviació i de la bunyola en els seus inicis, mesclat amb blocs laminars i altres edificacions que responen a l'ordre obert de l'arquitectura. Al sud de l'àmbit, ja dins la zona de protecció urbana de l'aeroport, s'hi troba el conjunt de cases suburbanes de Les Palmeres, que accedeixen a través de la carretera de l'aviació pel camí de Cal Silet.

1.3. Topografia, estat actual i usos

L'àmbit de l'ARE presenta una topografia planera amb un pendent quasi nul, si bé podem parlar d'un pendent suau cap al sud en direcció al mar, en tot el municipi del Prat. La cota d'altura respecte al mar en tot l'àmbit és d'aproximadament 4m.

Usos i activitats a l'entorn de l'àmbit

Per una banda, al nord, els teixits residencials dels eixamples del 70, amb una certa variació tipològica però de caire principalment residencial, amb comerç en planta baixa. Per la banda oest els edificis residencials del barri de la Granja, més la zona de contacte amb l'altra Àrea Residencial Estratègica Ronda del Sud-Aeroport que acabarà de conformar la façana sud del Prat juntament amb l'ARE objecte del present document. Per l'est amb una zona industrial ja en contacte amb el Parc Fluvial del riu Llobregat. Finalment pel sud, en contacte directe amb el Parc Agrari.

Usos i activitats en l'àmbit de l'ARE

A l'oest, entre els barris de la Granja i el de la Barceloneta, és on trobem més quantitat de terrenys erms. El contacte amb les zones urbanitzades, el canal de trasvassament i la carretera de platja emmarquen una gran esplanada actualment sense ús, només esquitxada per magatzems, tallers i algunes edificacions a la banda de la carretera de la platja, enfrontades amb el barri de la Barceloneta.

A l'est és on queda més terreny agrícola, sent la part de la ciutat que resta en contacte amb el Parc Agrari. Cal Peret del Serra-Cal Xicomèdia (identificada amb la clau AMR 10 al Pla Especial i catàleg per a la Protecció del Patrimoni Arquitectònic i Ambiental del Municipi del Prat-, Cal Costellet, Cal Pau Pi, Can Ribes – Cal Miquel d'en Quico i alguns tallers i magatzems, acaben de completar el mosaic d'edificacions i activitats del sector.

El conjunt d'edificacions existents en l'àmbit es situen en sis parcel·les, i sumen aproximadament uns 3.000m² de sostre. El projecte de reparcel·lació definirà les indemnitzacions de les construccions i activitats que actualment es desenvolupen en les edificacions existents i el real·lotjament dels habitatges, si s'escau.

1.4. Estructura de la propietat

El conjunt de sòl inclòs a l'ARE, excepte els camins i vials, sumen un conjunt de 47 finques, que fan una superfície aproximada d'unes 37 hectàrees.

Dins d'aquest àmbit la major part del sòl està inclosa en el sòl urbanitzable no programat del PGM, només una petita part del sòl, que resta dins el Sòl No Urbanitzable, s'inclou dins l'ARE per tal d'ajustar l'àmbit i així evitar divisions de parcel·les que esdevinguin sòls agrícoles no productius degut a les seves reduïdes dimensions.

Segons el plànol d'estructura de la propietat, es distingeixen les parcel·les cadastrals següents:

Quadre de la propietat del sòl:

POLÍGON	PARCEL·LA	SÒL	PROPIETARI	Sup M2 CDS	Sup M2
005	21	Rus	CONSTRUCCIONES A FEU SA	2.130	1.452
005	22	Rus	ESCOLA LOPEZ SERGIO	8.141	8.275
005	23	Rus	INSTITUT CATALA DEL SÒL	915	916
005	24	Rus	ESTACION DE SERVICIO PRAT SA	1.947	1.947
005	25	Rus	ESPAIS GESTIÓ INTEGRAL DE PROJECTES SL	1.751	1.751
005	26	Rus	NOVELL FARRÉS, JOSÉ Ma	2.193	2.193
005	27	Rus	SOLANES PORTILLO, MARIA	2.288	2.287
005	28	Rus	SIGALES OLIVA, EUDALD	2.518	2.518
005	29	Rus	SERRA ROSELL, MARIA	2.570	2.571
005	30	Rus	SERRA ROSELL, MARIA	5.963	5.815
005	31	Rus	ESPAL SERRA, MONTSERRAT	3.374	3.360
005	32	Rus	INSTITUT CATALÀ DEL SÒL	1.118	1.118
006	1	Rus	SERRA ROSELL, MARIA	21.018	16.911
006	2	Rus	ROSELL CAMPS, PEDRO	5.217	5.378
006	3	Rus	EMIADE 5 SL	19.412	19.810
006	4	Rus	INSTITUT CATALÀ DEL SÒL	6.832	6.832
006	5	Rus	ESPAIS GESTIÓ INTEGRAL DE PROJECTES SL	4.896	4.876
006	6	Rus	PIGUILLEM PARÈS, CONCEPCION	14.235	14.137
006	38	Rus	ESPAIS GESTIÓ INTEGRAL DE PROJECTES SL	5.000	5.000
006	45	Rus	ORTEGA VALLADOLID MARCIAL	3.105	44
006	46	Rus	ORTEGA VALLADOLID MARCIAL	4.644	174
006	76	Rus	INSTITUT CATALÀ DEL SÒL	4.148	1.012
006	77	Rus	ESPAIS GESTIÓ INTEGRAL DE PROJECTES	4.896	4.896

			SL		
			ESPAIS GESTIÓ INTEGRAL DE PROJECTES		
006	78	Rus	SL	4.959	4.974
006	88	Rus	SERRA ROSELL, MARIA	13.482	13.483
006	90	Rus	INSTITUT CATALÀ DEL SÒL	1.990	1.990
027	1	Rus	INMOBILIÀRIA JUMARRO SA	5.390	5.391
027	2	Rus	CODINA MATA, Ma ÀNGELES, MARCEL-LÍ I PAU	19.277	19.276
027	3	Rus	VENTURA MONTANÉ, PEDRO	24.185	24.186
027	6	Rus	HOSPITAL DE LA STA CREU I ST PAU	11.520	11.576
027	12	Rus	SIGALES OLIVA, EUDALD	8.124	7.468
027	13	Rus	EMEUNO SA	10.322	10.318
027	14	Rus	GRUPRAT SA	13.682	4.710
027	21	Rus	CASAS ROVIRA, MIGUEL, MERCEDES I JOSE	3.864	3.860
039	7	Rus	MALLOFRÉ ROVIRA, JUAN (I ALTRES)	2.137	2.137
039	8	Rus	CASAS LLAGOSTA, ANA	9.926	9.977
039	9	Rus	MONTANÉ MIRALLES, Ma ROSA	1.794	1.840
039	10	Rus	MONTANÉ MAYOL, AMPARO	6.900	6.857
039	11	Rus	PROMOTORA DIORAMA SL	94.522	94.529
039	24	Rus	MONTANÉ MIRALLES, JOSE	1.653	1.656
039	25	Rus	MONTANÉ MIRALLES, JAIME	1.464	1.456
039	26	Rus	BADIA MORANCHO, JOSE	562	560
039	27	Rus	GELABERT PUIGVENTÓS, TERESA	1.620	1.365
31251	51	Urbana	INTER FLIG NETWORK SA	2.133	2.133
31251	27	Urbana	PROMOTORA DIORAMA SL	8.063	8.063
00050	8	Urbana	DESCONEGUT	104	104
00050	9	Urbana	DESCONEGUT	364	364
		Rus	CAMINS		22.262
TOTAL SÒL COMPUTABLE					373.808
				VIALS	3.380
TOTAL ÀMBIT					377.188

D'acord amb el quadre anterior la propietat majoritària correspon a nou propietaris amb un total d'uns 224.000m² que corresponen al 58.8% del total

El fraccionament del parcel·lari

Pel que fa a l'àmbit que ens ocupa, trobem una situació heterogènia, amb diversitat de mida de parcel·les, des de la més petita d'uns 100m² fins a la més gran de quasi 95.000m².

0- 4.000	24 parcel·les amb una superfície de 38.800m ²
4.000- 10.000	14 parcel·les amb una superfície de 88.500m ²
10.000- 25.000	8 parcel·les amb una superfície de 130.000m ²
+ 25.000	1 parcel·la amb una superfície de 95.000m ²

1.5. Valors ambientals i paisatgístics

La documentació ambiental associada al Pla Director Urbanístic de delimitació i ordenació de les ARE de l'àmbit del Baix Llobregat, respecta tota la comarca i així, inclou informació de les 9 ARE aquí ubicades, es troba

convenient elaborar un text mediambiental de caràcter informatiu, que es restringeixi més a l'àmbit de estudi de aquesta actuació, ARE Eixample Sud.

1.5.1. Descripció i diagnosi de l'estat actual del medi

El medi físic

qualitat atmosfèrica

Per l'obtenció de dades en referència a la qualitat atmosfèrica, el DMAH disposa d'una àmplia Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) distribuïda per tot el territori de Catalunya. Al municipi del Prat de Llobregat hi ha ubicada una estació i els contaminants mesurats són: òxids de nitrogen, diòxid de sofre i l'àcid sulfhídric.

Segons el Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983, de protecció de l'ambient atmosfèric, el municipi del Prat de Llobregat ha estat declarat, en l'últimes dos anys, zona de protecció especial, al trobar-se ubicat dintre de una àrea on es superen els valors límit admissibles legalment per NOx i Partícules (PM10), presentant nivells notoris en aquests dos contaminants. No obstant això, encara que hi ha nivells de contaminació de SH2, els últims dos anys aquests contaminants han desaparegut (el principal focus emissor va a desaparèixer a l'any 2005: Seda Barcelona).

qualitat acústica

La Llei 16/2002 de Protecció contra la contaminació acústica, regula la contaminació acústica ambiental, i va ser aprovada pel Parlament de Catalunya el 12 de juny del 2002.

En relació al municipi del Prat de Llobregat, l'any de 1995, l'Ajuntament va decidir elaborar un pla d'actuació municipal de lluita contra el soroll que permetés reduir els nivells de soroll de fons existents al municipi. Amb aquesta finalitat, es va veure la necessitat d'elaborar una sèrie d'estudis tècnics que permetin conèixer com es genera el soroll i quina és la seva distribució i l'impacte que genera sobre la població. Entre altres estudis, es pot mencionar, per la seva importància, el estudi de percepció del soroll per part dels ciutadans del Prat i l'elaboració del mapa acústic del municipi.

El primer tenia com objectius principals conèixer quina percepció tenien els ciutadans del Prat, tant de les fonts emissores de sorolls, com els efectes que provocaven i la seva percepció enfront dels nivells existents. Es conclou que, segons els ciutadans, els principals focus generadors de molèsties per sorolls, són els avions seguits de les obres i el trànsit. Aquest ordre d'apreciació es va a comprovar que no coincidí amb el primer generador de sorolls al municipi, que és el trànsit.

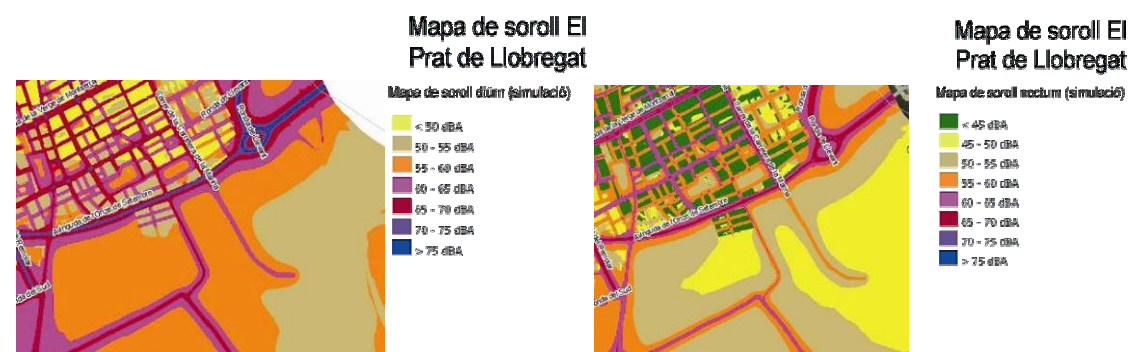


Figura 1 – Mapa de soroll El Prat de Llobregat (Diputació de Barcelona, xarxa de municipis, 2007)

Pel que fa al segon, el mapa acústic, es va realitzar amb mesuraments reals en punts definits prèviament i tenint en compte, respecte a altres mapes acústics, la incidència de les infraestructures – especialment el focus emissor de l'aeroport del Prat. Com es pot veure en la figura annexa, a l'àmbit d'actuació hi ha una majoria de zones amb valors de soroll diürn d'ordre dels 55-60 dBA, sent que les infraestructures de mobilitat presenten

valors més altes, de 65 a 70 dBA. Pel que fa als valors de soroll nocturn, es situen majoritàriament al voltant dels 50-55 dBA, sent que en la zona corresponent a usos agrícoles es troben valors d'ordre dels 45-50 dBA.

Es un territori que presenta unes característiques sòniques pròpies dels ambients agrícoles i periurbans. Les principals fonts d'emissió de soroll són el transit rodant de les vies de comunicació properes a l'àrea d'estudi. Així mateix, la proximitat de l'aeroport a l'àmbit d'estudi actua com un factor limitant de la seva qualitat acústica.

Segons els objectius comunitaris, recollits en el V Programa de política i actuació mediambiental de CE, sobre nivells d'exposició de la població al soroll, no es pot sobrepassar en cap punt de la ciutat els 85 dBA, els punts amb exposició superiors als 65 dBA hauran de desaparèixer, no pot augmentar el percentatge de població exposada a nivells de 55-65 dBA i no pot disminuir la població exposada a nivells inferiors a 55 dBA.

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_d(7h-21h)$	$L_e(21h-23h)$	$L_n(23h-7h)$
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	70	60

L_d, L_e, L_n = Índexs d'immissió de soroll per al període de dia, vespre i nit, respectivament.

D'aquesta manera, es pot considerar que la zona de l'àmbit d'actuació presenta, majoritàriament, una sensibilitat acústica alta (A). Aquestes zones poden incorporar els valors límit dels usos del sòl d'acord amb la taula següent:

Usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_d(7h-21h)$	$L_e(21h-23h)$	$L_n(23h-7h)$
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58

Existeix alhora un estudi rellevant en el context de la contaminació acústica de l'aeroport: l'Estudi d'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport, amb la corresponent Declaració d'Impacte Ambiental (2002).

El document recollia les agressions a la salut de les persones i al medi ambient, així com les formes de minimitza-les. L'entrada en funcionament de la tercera pista el 2004 ha suposat un canvi en el funcionament de les pistes, així doncs els enlairaments s'han traslladat a la tercera pista, allunyant la petjada acústica del casc urbà del prat.

qualitat lluminosa

D'acord amb el que estableix l'article 5 de la Llei 6/2001, de 31 de maig, a Catalunya es consideren quatre zones en funció de la seva protecció a la contaminació lluminosa. El grau de major protecció serà per a les zones E1 i el de menor protecció seran les E4:

- Les zones E1 són les zones de màxima protecció a la contaminació lluminosa; corresponen a les àrees coincidents amb els espais d'interès natural, les àrees de protecció especial i les àrees coincidents amb la Xarxa natura 2000.
- Es considera com a zona E2 el sòl no urbanitzable fora d'un espai d'interès natural o d'una àrea de protecció especial o d'una àrea de la Xarxa natura 2000.

c) Les zones E3 són les àrees que el planejament urbanístic les qualifica com a sòl urbà o urbanitzable.

d) Les zones E4 són àrees en sòl urbà d'ús intensiu a la nit en activitats: comercials, industrials o de serveis i també vials urbans principals. Les determina l'ajuntament de cada municipi, el qual haurà de notificar la proposta de zonificació al Departament de Medi Ambient i Habitatge, que n'haurà de fer l'aprovació. No poden classificar-se zones E4 a menys de 2 km d'una zona E1.

En base a les quatre zones concretades, en funció de la seva protecció a la contaminació lluminosa, el DMAH ha elaborat el Mapa de la protecció a la contaminació lluminosa a Catalunya.

En el cas del municipi del Prat de Llobregat, i més concretament l'àmbit d'estudi, es considera zona E3 – protecció moderada.

Hidrologia

hidrologia superficial

El municipi del Prat de Llobregat forma part dels terrenys inclosos a la conca hidrogràfica del Pla de Barcelona. La totalitat del seu territori es troba en el delta del riu Llobregat i la hidrologia i la història del municipi estan íntimament relacionades.

Al 1865 es construeix el canal de la Dreta, amb una llargada d'uns 14 quilòmetres. Es pot dir que el canal de la Dreta funciona com un eix vertebrador del marge dret del Llobregat. Específicament al voltant del municipi del Prat de Llobregat, aquest canal presenta un tram descobert, paral·lel al riu, que creua les terres agrícoles situades entre Sant Boi de Llobregat i el Prat, seguit d'un tram soterrat dins de la zona urbanitzada, que torna a sortir en el seu tram final, dins dels camps del Parc Agrari del baix Llobregat, per arribar a desembocar en el mar.

El riu Llobregat és l'únic curs d'aigua existent al municipi i transcorre el Prat de Llobregat en direcció nord-oest-sud-est. La llera del riu ha estat objecte d'un desviament al seu tram final i ha estat efectuada principalment per permetre l'ampliació del port de Barcelona i per evitar inundacions en cas de grans avingudes d'aigua. El nou curs fluvial es troba plenament operatiu des de el segon trimestre de l'any 2006.

En aquest punt hi ha la llacuna de Cal Tet, de 75 hectàrees, que s'ha creat per compensar la desaparició d'espais naturals provocats pel desviament del riu. Això ha permès recuperar la fauna del delta i recarregar l'aqüífer subterrani, un immens dipòsit natural d'aigua que alimenta centenars d'empreses i algunes companyies d'abastament de l'àrea metropolitana. També s'ha guanyat una nova platja i s'han regenerat pinedes.

El projecte no s'haurà acabat fins a finals de l'any que ve. Encara s'han de plantar més arbres i plantes, senyalitzar uns circuits de natura i tractar l'antiga llera del riu.

En relació a l'àmbit d'estudi, cal referir que el seu extrem més meridional es troba a uns 130m del marge dret del riu Llobregat i que, a dins, no discorre cap curs d'aigua.

hidrologia subterrània

A nivell hidrogeològic les terrasses del riu Llobregat formen part del que s'anomena Aqüífer Únic. En general no existeix cap nivell de llims i argiles que desconnecti les graves de les terrasses, com és el cas de la falca de llims al delta, i per tant es considera tota com una unitat permeable on molts cops es troben connectades les terrasses superiors amb les inferiors.

En relació a la protecció dels aqüífers, és d'aplicació el Decret 328/1988, d'11 d'octubre, pel qual s'estableixen normes de protecció i addicionals en matèria de procediment en relació amb diversos aqüífers de Catalunya. El mapa d'aqüífers protegits del DMAH (1998), delimita els aqüífers protegits de les conques internes i litorals com a interpretació del decret esmentat. En base a la cartografia esmentada es conclou que el municipi del Prat de Llobregat s'ubica en terrenys compresos en la delimitació dels aqüífers protegits pel Decret 328/1988, específicament inclòs en la delimitació dels Aqüífers de la Vall Baixa i Delta del Llobregat.

El medi biòtic

la diversitat biològica

A partir de l'estudi Elements estratègics per al desenvolupament del futur Eixample del Prat Nord: indicadors i avaluació ambiental, s'ha mesurat la riquesa d'espècies del municipi com forma de valorar en quin estat de conservació es troben els habitats existents. Es conclou que el Prat atresora una gran riquesa d'espècies en el conjunt del seu àmbit municipal.

Pel que respecta a l'àmbit d'estudi, es troba en un entorn urbà en el que dominen àmpliament les activitats agrícoles (principalment horts en actiu), i parcel·les sense vegetació (terrenys erms). També s'hi observen alguns enclavaments residencials. La vegetació natural, en aquest context, pràcticament ha desaparegut.

Així doncs, no s'observa la presència de comunitats vegetals d'interès ni espècies de flora protegides.

Tenint em compte l'entorn fortament alterat en el que es desenvoluparà la futura ARE, es descriuen les següents unitats de vegetació:

Unitats arbòries aïllades – correspon amb les alienacions d'albers (*Populus alba*) situades a l'inici de la carretera de la Marina, entre els quals s'observen unitats molt bé conservades i de gran valor paisatgístic. Així mateix, en aquest mateix tram de carretera també s'observa una alineació de freixes (*Fraxinus* sp.) amb un valor paisatgístic elevat.

Vegetació ruderal associada als horts i zones erms – es correspon a l'escassa vegetació natural que acompanya els horts i els conreus de regadiu, en general. Està formada per la flora espontània, de comunitats d'estructura simple, sense estratificació, integrades per espècies de caràcter nitròfil i ruderal, que presenten necessàriament un cicle anual semblant al de les espècies conreades.

Pel que fa a la fauna, les espècies de major rellevància que es poden trobar en aquest sector són les pròpies dels habitats faunístics urbans i peri-urbans. Aquest habitat és proper al medi urbà i espais adjacents limítrofs, de manera que queda interconnectat en gran mesura amb el corresponent als espais oberts. Hi trobem, doncs, espècies majoritàriament de caràcter antropòfil.

Paisatge

Del paisatge de l'àmbit i seu entorn, a grans trets, es pot dir que es predominantment del tipus periurbà, degut principalment a la continuïtat d'aquest àmbit amb la façana sud del nucli urbà actual. No obstant, dins del sector d'estudi es poden diferenciar dues tipologies de paisatge:

urbà i/o industrial – es tracta d'una unitat de paisatge altament humanitzada, que inclou tot aquell territori fortament transformat per l'home, com ara les àrees urbanes, els polígons industrials, etc.... Aquesta unitat paisatgística correspon amb els terrenys compresos entre la carretera de l'aviació i la prolongació del carrer del Coronel Sant Feliu.

agrícola peri-urbà (regadiu) – compren els terrenys planers, ocupats majoritàriament per conreus de regadiu, situats a la plana fluvial del riu Llobregat. Solen ser terrenys molt propers a nuclis urbans, o bé afectats per infraestructures de transport, per la qual cosa adquireixen un caràcter marcadament perirà. Es tracta d'una unitat amb un grau d'antropització alt, tant per les pròpies activitats agrícoles, com per la pressió exercida per les diferents infraestructures que solen situar-se sobre aquest àmbit. La seva qualitat paisatgística intrínseca es valora globalment com a baixa.

També cal considerar les infraestructures existents en el sector. Es troben les pròpies dels entorns agrícoles: xarxa de camins agrícoles, línies de serveis, etc.

Pel que fa a la xarxa de camins agrícoles es destaquen, en sentit est-oest, el camí de Cal Silet i el camí de Cal Serra. En sentit nord-sud, i en continuïtat amb la trama urbana, destaquen el camí del Cementeri, la carretera de la Bunyola (amb prioritat per las vianants) i la carretera de la Marina. Aquests camins constitueixen les vies principals d'accés a la zona agrícola situada sobre la plana deltaica.

Pel que fa al patrimoni cultural, segons informació de la pagina web de l'ajuntament del Prat de Llobregat, situada entre l'avinguda de l'Onze de Setembre, el camí de Cal Serra i la carretera de la Marina, trobem la masia de Cal Xicomèdia, catalogada com a "Ambient d'interès rural", amb el numero de referència "AMR.10 Cal Peret del Serra, Cal Xicomèdia", i que data entre els anys 1800-1900.

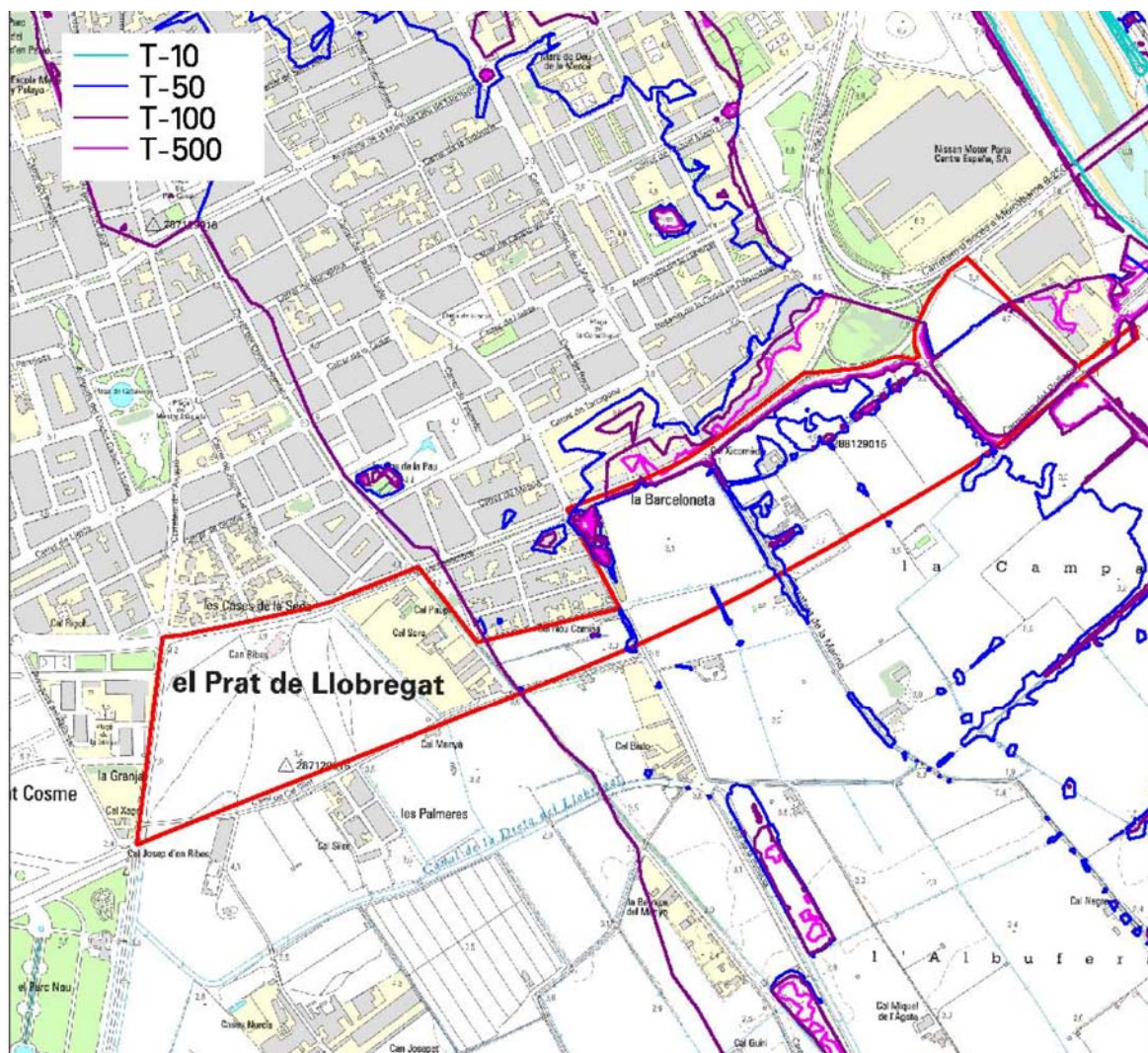
1.5.2. Delimitació d'àrees de risc per a la seguretat i el benestar de les persones

Segons la informació disponible sobre la Planificació de l'Espai Fluvial (PEF) del riu Llobregat, en procés de revisió, la meitat de llevant del sector d'estudi queda afectada per les làmines d'inundació definides per les cabals de període de retorn de 100 i 500 anys (veure figura 2).

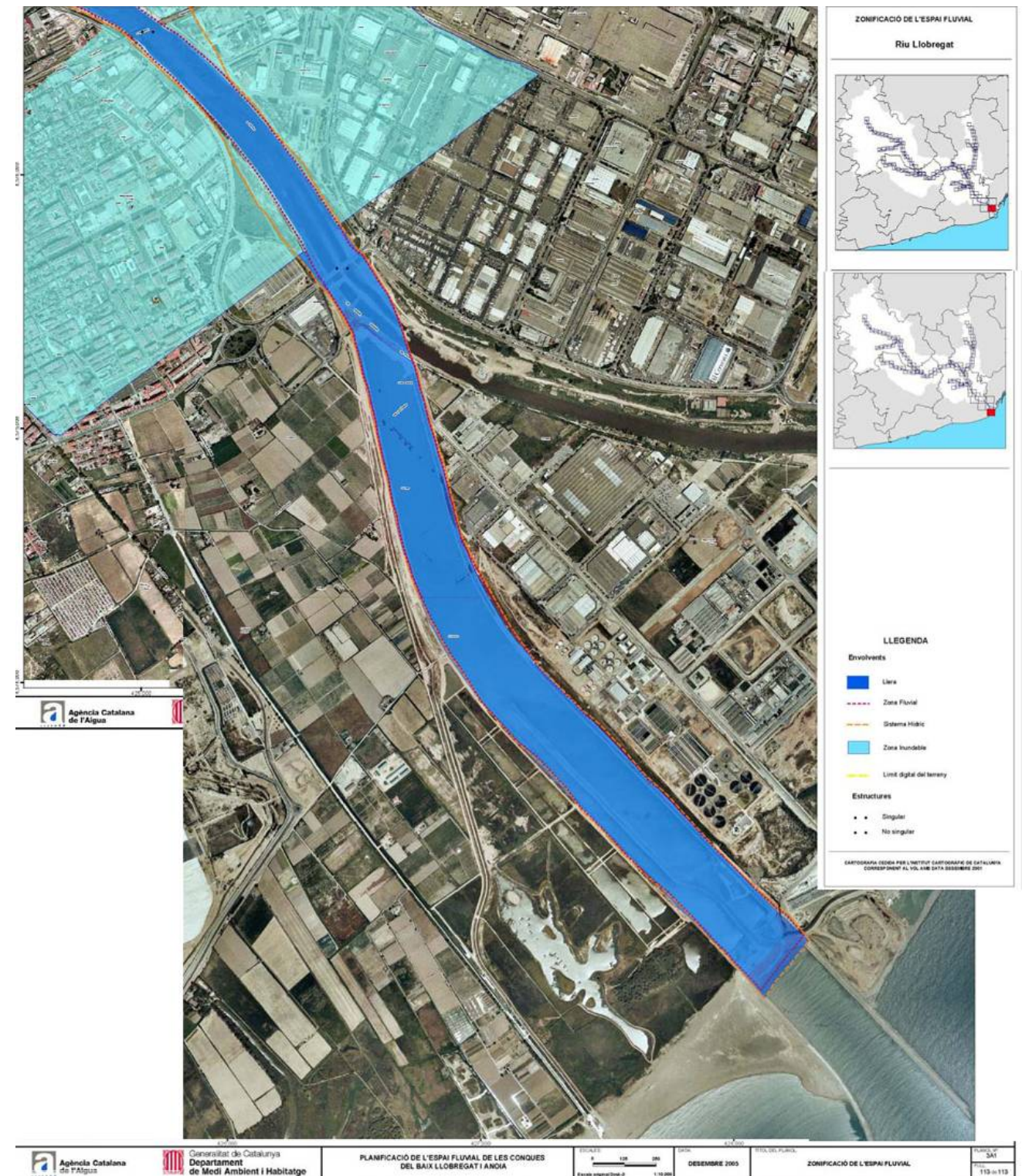
Tot i així cal tenir present que la totalitat del nucli urbà del Prat de Llobregat es va desenvolupar dins de la làmina d'inundació definida per al cabal de període de retorn de 500 anys. D'altra banda, també cal tenir en compte que l'execució del projecte de desviament del riu Llobregat, el que arrenca justament des del pont d'accés a Mercabarna, ha modificat substancialment la inundabilitat d'aquest sector.

Per tant, segons l'ISA preliminar, per tal de valorar el "grau de perillositat" que representa la inclusió dels terrenys del sector Eixample Sud en la lamina d'inundació definida per la cabal de període de retorn de 100 i 500 anys, s'ha dut a terme un Estudi d'Inundabilitat de detall, PEFCAT, d'aquest àmbit dut a terme per l'Agència Catalana de l'Aigua, en la seva "Planificació de l'espai fluvial de les conques del Baix Llobregat i Anoia".

S'incorporen el plànol del PEFCAT de desembre de 2005, on es veu clarament que l'àmbit de l'ARE no és inundable, com ja s'ha dit anteriorment, doncs el projecte d'execució de desviament del riu preveia unes motes perimetrals que comencen dels de sota el pont d'accés a la zona portuària fins a l'oest de les llacunes de Cal Tet i ca l'Arana, que protegeixen el nou creixement del nucli del Prat cap al sud.



Plànol inundabilitat en períodes de retorn de 10, 50, 100, 500 (Font ACA)



Pel que fa al risc d'incendi, el municipi del Prat no està inclòs en l'Annex 1 del "Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals", segons el qual es declaren zones d'alt risc d'incendi forestal durant el període compres entre el 15 de juny i el 15 de setembre.

A partir de d'informació facilitada per l'agència de Residus de Catalunya, del Departament de Medi Ambient i Habitatge, dins del sector d'estudi no es troba cap zona inclosa a l'inventari de sòls contaminats de Catalunya.

Dins del sector Eixample Sud existeix una activitat de taller de reparació d'automòbils que, "a priori" no queda inclosa dins del RD 9/2005, pel qual s'estableix la relació d'activitats potencialment contaminants del sòl.

Pel que fa al risc d'emergències industrials, segons el Pla Bàsic d'emergència municipal de l'Ajuntament del Prat de Llobregat actualitzat amb data de setembre de 2007, existeixen diverses empreses que poden presentar un risc químic pel terme municipal. En aquest sentit, l'àmbit objecte d'estudi queda situat en un radi inferior als 1.700 m de diversos establiments industrials afectats per la legislació vigent en matèria d'accidents greus (Directiva Seveso).

1.5.3. Zona de protecció especial, conservació, fragilitat o singularitat per la incidència de la normativa ambiental

El sector objecte d'estudi no afecta directament cap espai natural protegit, però es troba a prop de l'espai d'interès natural del Delta del Llobregat inclòs en el PEIN (Pla d'Espais d'interès Natural de Catalunya, aprovat pel Decret 328/1992, de 14 de desembre, a partir de la llei 12/1985, de 13 de juny, d'Espais Naturals). El Delta del Llobregat forma part també, dels espais inclosos en la Xarxa Natura 2000 (LIC i ZEPA).

Així mateix, el sector de l'àmbit es troba molt a prop (500 m) de terrenys inclosos en el Parc Agrari del Baix Llobregat, regits pel Pla Especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del baix Llobregat, aprovat definitivament amb dates 17 de desembre de 2003 i 16 de juny de 2004.

1.5.4. Anàlisi ambiental i avaluació l'actuació proposada

En aquest apartat s'identifiquen i avaluen els impactes que generaran les actuacions derivades de la actuació proposada per el sector Eixample Sud.

clima i atmosfera

Durant la construcció de les obres es produiran augments en els nivells de pols a l'atmosfera, degut als moviments de materials i terres, excavacions i terraplenatges i a la circulació de camions.

Es produirà també un increment en les partícules en suspensió i en les emissions de contaminants durant l'execució de les obres així com en la posterior fase de funcionament dels equipaments.

En aquestes conceptes cal referir que la proposta incorpora paràmetres d'ecoeficiència urbanística i preveu d'utilització d'enllumenat amb vapor de sodi blanc, col·locat en lluminàries d'alta eficiència lumínica.

soroll

Es produiran augments en els nivells de soroll ambiental degut als treballs de construcció que es duren a terme en les diferents fases que desenvoluparan les actuacions previstes en la ordenació.

Aquest soroll estarà associat a la circulació de camions, però també a les operacions de moviments de terres i a les de construcció de les edificacions i pavimentacions.

Finalitzades les obres, l'increment en el nivell de soroll provocat pels nous habitatges i equipaments no serà de gran importància, en comparació amb el nivell de soroll que ja caracteritza l'àmbit d'estudi i que prové de les infraestructures que rodegen aquest sector.

En aquest context és important referir que els nous desenvolupaments vindran ubicats entre infraestructures de mobilitat ja existents i que cal considerar la qualitat acústica a l'interior dels nous edificis.

En aquestes conceptes cal referir que la proposta incorpora paràmetres d'ecoeficiència urbanística i preveu d'utilització de paviments sonoreductors i plantació de pantalles acústiques. S'aplicaran mesures extraordinàries

de protecció contra el soroll, prenent com a base els valors establerts al Codi Tècnic de l'Edificació, en edificacions destinades a habitatge, usos residencials, hospitalaris, educatius o culturals.

hidrologia

L'execució transforma en impermeable bona part de la superfície del terreny, degut a les edificacions, instal·lacions i pavimentació de vials, així com a la urbanització i posterior edificació. Això suposa una pèrdua en infiltració d'aigua al sòl que és la que permet la recàrrega dels aqüífers.

Es produirà un increment de l'escorrentia superficial conseqüència de la pèrdua de la primera capa de terra vegetal i de la compactació que produirà sobre el terreny el pas de la maquinària de l'obra. D'altra banda, també es podria produir un impacte derivat de la generació d'efluents residuals que en un moment donat puguin anar a parar als cursos d'aigua superficials o abocar-se sobre el sòl.

Altres impactes que es poden produir, són l'abocament de restes d'obra a les zones properes a l'àmbit de desenvolupament. També existeix el risc d'abocaments accidentals de substàncies com els olis, ciments, productes químics, combustibles, formigó,... que poden infiltrar-se afectant a la qualitat dels aqüífers. Cal considerar que en aquest cas es tracta d'un aqüífer protegit - Aqüífers de la Vall Baixa i Delta del Llobregat.

Altres impactes que es poden produir sobre les aigües subterrànies són l'efecte tall en la circulació dels fluxos d'aigua per les obres de fonamentació o les excavacions.

En l'execució de les obres, existeix també un cert risc que es produeixin arrossegaments de materials com acopis de terres, residus i altres per l'ocurrència de precipitacions intenses.

Pel que fa al consum d'aigua, es produirà un increment degut a l'execució de les obres que finalitzarà amb les mateixes. També hi haurà un augment posterior en la fase funcionament dels habitatges i d'explotació dels equipaments. L'adequació d'alguna de les zones verdes que es crearan sí que podrà comportar consums d'aigua importants en cas que aquesta es realitzés sense considerar les espècies vegetals més adequades a la climatologia de l'entorn (espècies mediterrànies), que promocionin l'estalvi d'aigua.

De totes maneres, l'actuació incorporarà paràmetres d'ecoeficiència urbanística en aquest concepte i preveu la utilització de paviments porosos amb capacitat d'infiltració/ un disseny del sanejament que permeti la separació, amb conducció independent de les aigües residuals per a l'evacuació de les aigües pluvials/ captació d'aigües pluvials a les cobertes dels edificis.

medi natural i paisatge

Es preveu que l'afectació de les actuacions sobre les cobertes del sòl serà important. També les instal·lacions temporals de les obres i les associades a la realització dels desenvolupaments previstos, com els acopis de terres, comportaran una disminució en la superfície de les cobertes vegetals. D'altra banda les zones limítrofs amb les obres patiran un empobriment de les seves cobertes vegetals tot i no quedar directament afectades pels desenvolupaments i actuacions previstos.

Es produirà també una desaparició dels espais i dels hàbitats en que actualment hi havia una certa presència de fauna. Donades les dimensions de les actuacions previstes, es preveu que l'impacte sobre aquest vector sigui el desplaçament d'espècies animals.

Pel que al tema del paisatge, es preveu una forta alteració del tipus de paisatge existent, ja que actualment es tracta de un espai agrícola amb les corresponents característiques associades. El desenvolupament proposat, preveurà de totes maneres, una minimització dels efectes negatius sobre el paisatge del sector, incorporant mesures com intentar conservar al màxim la vegetació existent i un control de les grandàries dels nous edificis per tal de minimitzar el seu impacte.

geologia i sòls

Caldrà realitzar moviments de terres per tal de construir els desenvolupaments previstos. Aquestes operacions crearan inestabilitats gravitatòries i podran propiciar l'inici de processos erosius.

Les terres vegetals s'afecten i caldrà decapar-les abans dels moviments d'excavació i terraplenatge, per tal de reutilitzar-les en les zones d'espais verds. En cas contrari, es produiria una pèrdua de sòl, que també estarà associada a les instal·lacions temporals de l'obra.

residus

Quant a la generació de residus, les operacions d'execució de les obres comportaran un augment en la producció de residus així com en la tipologia d'aquests (embalatges, cartrons, formigó, material absorbent, draps bruts, aerosols, olis, combustibles, filtres,...). Molts d'aquests residus poden comportar un risc de contaminació del sòl, i de les aigües superficials i subterrànies.

D'altra banda es preveu que un cop desenvolupades les actuacions previstes aquestes també tinguin associada una producció de residus, les tipologies dels quals seran majoritàriament la de les gestionades pel sistema de recollida municipal. S'hauran de preveure però, sistemes de gestió específica per a totes aquelles fraccions que no puguin ser tractades pel sistema municipal.

De totes maneres, l'actuació incorporarà paràmetres d'ecoeficiència urbanística en aquest concepte i preveu la presentació del pla de gestió de residus de l'obra; l'instal·lació dins de l'habitatge o dintre d'espais comunitaris de zones per a l'emmagatzematge per separat dels residus i la col·locació en tots els vials de contenidors de brossa per a la recollida selectiva.

energia

Els consums energètics s'incrementaran com a conseqüència de la realització de les operacions d'obra, tant pel que fa a l'electricitat com als combustibles líquids.

Un cop realitzades les actuacions previstes, el consum energètic es veurà incrementat en la proporció que correspongui a la construcció dels equipaments i desenvolupaments residencials i els desplaçaments en vehicle privat que portaran associats aquests.

De totes maneres, l'actuació incorporarà paràmetres d'ecoeficiència urbanística en aquest concepte i preveu que totes les edificacions incorporaran equips de captació i utilització d'energia solar activa de baixa temperatura per la producció d'aigua calenta sanitària (fracció solar mínima no inferior al 60% o el 70%).

Hi ha altres paràmetres d'ecoeficiència urbanística previstos a l'actuació que es pertinent referir en aquest context com siguin:

promoure una jerarquia funcional en l'espai viari des de definició de recorreguts per a vianants o carrers de prioritat invertida, passant pels vials i carrers que completen la xarxa principal urbana.

dotar el sector de compacitat urbana, amb l'ocupació predominant dels fronts de carrer enfront de la densitat en alçada.

garantir la diversitat funcional, lo que suposarà l'establiment de condicions que afavoreixin una quantitat significativa d'usos i tipologies, amb diversitat tipològica des de l'habitatge lliure fins l'habitatge protegit i en la presència d'activitats no residencials diverses.

promoure l'equilibri ambiental, amb la incorporació de criteris de sostenibilitat en els diferents moments de la construcció del projecte.

afavorir l'integració paisatgística del nou desenvolupament, ja que es ubica en una singular posició en que, tan sola es tracta d'una nova façana de la ciutat, sinó d'un espai de transició entre el urbà i el rural.

garantir que els habitatges situats als edificis s'orientaran com a mínim a una d'aquestes tres orientacions: sud, est o oest –o la combinació de dues-. L'orientació nord sols s'admet en habitatges amb doble orientació. L'orientació ha de permetre l'assoleïment directe a la sala al menys durant 1 hora al dia, durant el solstici d'hivern.

establir que tots els habitatges de dos dormitoris o més disposen de ventilació creuada (admetent-se la posició en cantonada com a creuada), a traves de dues façanes o d'una façana i un pati de ventilació o

d'il·luminació. Per als habitatges d'un dormitori, s'admet una única façana de ventilació, sempre que disposin d'un sistema estàtic de ventilació a l'altra extrem de l'habitatge, diferent dels shunts de lavabos i cuines.

dotar les façanes orientades a sud, d de voladissos o altres elements horitzontals situats damunt les obertures amb aquesta orientació. Per a les orientacions est i oest –o la combinació d'aquestes amb l'orientació sud- es disposaran elements de protecció adequats en cada cas, que assegurin la protecció solar de les vidrieres.

1.5.5. Recomanacions ambientals

No obstant els impactes identificats i valorats en l'apartat anterior d'aquest document no requereixen de mesures correctores, es realitzen un seguit de recomanacions ambientals, amb la finalitat que es tinguin en consideració i s'incorporin durant la fase de disseny del planejament derivat i dels projectes constructius que desenvoluparan la proposta.

Clima i atmosfera

- Qualitat de l'aire – donat les dades d'immissions existents dels contaminants NO2 i PM10 en el municipi, es donarà un estricte compliment del Pla d'acció del Decret 226/2006 i en el que es donarà prioritat a les condicions de construcció, rehabilitació i demolició d'edificis, mobilitat i instal·lacions d'activitats amb processos que impliquen emissions d'aquests contaminants, que puguin augmentar els seus nivells en la zona.

- Emissió de partícules en la durada de l'obra – segons els criteris ambientals proposats per la Direcció General de Qualitat Ambiental, les obres a realitzar futurament es classifiquen com "Obres de Risc Alt d'emissió de partícules". D'aquesta manera, s'han d'adoptar algunes mesures per a la disminució de l'emissió de partícules, com: aixecar barreres sòlides al voltant dels límits de l'emplaçament; planificar la localització de les activitats productores de partícules i la maquinària per tal que quedin lluny dels receptors sensibles; compactar o pavimentar les vies de la construcció; totes les càrregues que entrin o surtin de l'emplaçament han d'anar tapades; minimitzar el moviment del trànsit de maquinària de l'obra; regulació de la velocitat de circulació dins de la obra a 30 km/h; cobrir els edificis que hauran de ser demolits; desmantellar les demolicions a través de grans bloc; parar les feines de l'obra sota condicions atmosfèriques adverses; cobrir les façanes amb lones, instal·lar tubs encapsulats, embolicar-los amb lones i efectuar la descarrega de runa o materials pulvurents a contenidors tancats.

- Prevenció de la contaminació lumínica – La instal·lació dels nous punts de llum en l'àmbit, haurà de complir el que estableix l'annex del Decret 82/2005, de 3 de maig, pel qual s'aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a protecció del medi nocturn, concretament les determinacions referides a la zona de protecció E3 en la que s'ubica l'àmbit.

- Enllumenat públic – es realitzen les següents recomanacions amb la finalitat de reduir i minimitzar la contaminació lumínica que poden provocar els punts de llum artificial que conformaran l'enllumenat públic del sector:

Utilitzar el tipus d'enllumenat més adequat segons el seu ús: vial, viari, zones de vianants o ornamental.

Utilitzar sistemes d'encesa com cèl·lules fotoelèctriques de gran qualitat per assegurar que l'enllumenat no resta encès en les hores que hi ha llum natural.

Utilitzar làmpades de vapor de sodi blanc, ja que consumeixen quasi la meitat de les de vapor de mercuri.

No utilitzar lluminàries tipus globus sense reflector en la part superior, ja que projecten una gran emissió de llum per sobre de l'horitzontal.

- Mobilitat sostenible - localitzar els usos del sòl i les edificacions de manera que es minimitzi la mobilitat obligada i, en general, la demanda de transport, propiciant la convivència d'usos, l'accessibilitat als serveis i la proximitat a les parades de transport públic d'aquelles zones que generin necessitats significatives de desplaçaments.

- Preveure mesures per a solucionar l'accessibilitat en els mitjans de transport més sostenibles a l'estació ferroviària, atesa la distància existent.

soroll

- Qualitat acústica dels habitatges –el pas de importants infraestructures viàries en els límits de l'àmbit d'estudi i la presència de l'aeroport, poden ocasionar la disminució de qualitat acústica dels habitatges. En aquest sentit, es proposa la utilització de materials i elements constructius sonoreductors que milloren la qualitat acústica dels habitatges, com per exemple protegir les finestres amb doble vidre sonoreductor, de manera a que els edificis complimenten els nivells interiors de soroll que determina el Codi Tècnic de l'Edificació.

- Paviments sonoreductors – es recomana la utilització de paviments asfàltics sonoreductors en els nous vials.

- Pantalles acústiques – cal considerar la implantació de pantalles acústiques en els punts de l'àmbit amb nous desenvolupaments, que es consideren afectats per l'impacte acústic de les infraestructures de mobilitat existents.

hidrologia

- Qualitat de les aigües subterrànies - considerant la proximitat del nivell freàtic (i el fet que el sector es troba sobre un aqüífer protegit) caldrà considerar aquest condicionant a l'hora de projectar els futurs usos residencials, dissenyant tipologies constructives que minimitzin els riscos d'afecció a l'aqüífer.

- Distinció de la qualitat de l'aigua – segons la seva qualitat es distingirà aigua de boca d'aigua de reg i altres usos no potables.

- Minimització del consum d'aigua – en els punts de consum d'aigua als habitatges, es recomana col·locar sistemes i mecanismes adequats dirigits a minimitzar el consum.

- Permeabilitat del sòl – es recomana garantir un mínim de sòl permeable del 30%, de la totalitat del sòl inclosa en l'àmbit delimitat, essent desitjable un 45%.

- Procedència de l'aigua de reg i altres usos no potables – es recomana que aquesta aigua no potable procedeixi de la reutilització de la depuradora més l'aprofitament del freàtic.

- Aprofitament de les aigües pluvials pel reg de les zones verdes – es recomana l'aprofitament de les aigües pluvials, recollides als marges de carrers i posteriorment canalitzades per mitjà d'una xarxa separativa d'aigües pluvials.

- Instal·lació de programadors pel reg de les zones verdes – s'instal·laran programadors per controlar la durada i freqüència del reg en zones verdes, evitant regar durant les hores centrals del dia.

medi natural i paisatge

- Qualificar com a zones verdes o espais lliures els indrets de més valor ecològic o els situats en l'entorn immediat de possibles connectors ecològics inclosos o propers als sectors.

- Introduir el concepte de connectivitat biològica en el disseny de les xarxes d'espais lliures urbans, l'arbrat i, en general, en el tractament de la vegetació urbana.

- Conservació de la vegetació existent – en la mesura del possible i de forma general, es recomana, en base a criteris de conservació de la vegetació i integració de la proposta a l'àmbit, la conservació de la vegetació existent, i, en el cas de plantació de nova vegetació, elegir espècies autòctones o naturalitzades de baix consum hídric.

- Garantir la interconnectivitat de les places, parcs i de l'espai natural a través d'eixos per a vianants que traspassen la ciutat, tant en direcció nord-sud com est-oest.

- Preservar i millorar els valors paisatgístics d'interès especial, el patrimoni cultural i els elements identitaris, i incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions no comportin un demèrit per als valors esmentats.

- Ordenança Arbrat- segons aquesta ordenança, l'arbre viari i de parcs i jardins, entès com un dels elements estructuradors dels carrers i espais lliures de la ciutat, ha de gaudir de condicions òptimes per al seu desenvolupament sense que pugui entrar en conflicte amb altres elements de la via pública, així com interferir o envair la propietat privada.

- Garantir la integració dels nous desenvolupaments en el medi en el que s'ubiquen, controlant els materials i colors emprats en la construcció d'aquests.

geologia i sòls

Les actuacions per minimitzar els impactes que es duren a terme durant la realització de les obres seran les següents:

- Delimitació física de l'àmbit d'afectació de les obres i localització de les zones d'ús temporal allà on es trobin les de mínima afectació ecològica, paisatgística i social.

- Reutilització dels sobrants de terres en la mateixa obra per al reompliment dels punts on sigui necessari. En cas que no es puguin reutilitzar a la mateixa obra s'empraran en la restauració d'activitats extractives abandonades o vigents amb programa de restauració aprovat.

- S'utilitzaran com a zones de préstec de terres les extraccions a cel obert degudament legalitzades per la Generalitat de Catalunya d'acord amb la Llei 12/1981 i el Decret 343/1983 i que disposin del corresponent pla de restauració aprovat o en fase d'execució.

- Aplicar les mesures de restauració vegetal i paisatgística de forma immediata sobre les noves superfícies que es puguin crear, mitjançant l'estesa de terra vegetal i la hidrosembra d'espècies herbàcies autòctones de la zona.

- Sanejar el terreny que pugui ser afectat per abocaments accidentals i retirar les terres mitjançant un gestor autoritzat de residus.

- La terra procedent del decapatge de la superfície haurà de conservar-se en les condicions adequades perquè sigui apta per a la seva reutilització en les operacions de restauració paisatgística.

- Degut a la protecció derivada del jaciment arqueològic J.A.1 Les Sorres del Prat, inclòs en el Pla Especial i catàleg per a la Protecció del Patrimoni Històric Arquitectònic i Ambiental del Municipi del Prat, aprovat definitivament al 2004, es realitzarà un control arqueològic dels moviments de terres que es realitzin a partir de la cota de 5m de profunditat.

residus

- Separació en origen dels residus sòlids domèstics - preveure dintre de l'habitatge o dintre d'espais comunitaris, espais per a l'emmagatzematge per separat dels residus. Com a mínim han de permetre les fraccions següents: orgànica, vidre, paper i cartró, plàstic i metall, i rebuig.

- Contenedors per la recollida selectiva – s'instal·laran en l'àmbit contenidors per la recollida selectiva dels residus urbans generats pels treballadors de l'obra.

energia

- Eficiència energètica - delimitar adequadament les àrees edificables per tal de permetre, en funció de la seva orientació, pendent, relleu, etc. la màxima eficiència de captació solar de les edificacions i l'aprofitament de la llum i la ventilació natural.

- Es procurarà l'aplicació sistemes d'elevada eficiència energètica (bombetes i tipologies de fanals) sobretot pel que fa a l'enllumenat públic. Es promourà la utilització d'aquest tipus d'enllumenat a l'interior dels equipaments previstos en l'àmbit.

- Canvi climàtic – pel que fa al subministrament d'energies a les indústries cal considerar la Ordenança solar del municipi del Prat de Llobregat, que obliga a la incorporació de sistemes de captació i utilització d'energia solar activa de baixa temperatura per a la producció d'aigua calenta sanitària. Es farà en cada cas d'acord amb la millor tecnologia disponible i s'hauran d'observar les prescripcions de la normativa urbanística general per tal d'impedir la desfiguració de la perspectiva del paisatge o el trencament de l'harmonia paisatgística o arquitectònica i també a la preservació i a la protecció dels edificis, els conjunts, els entorns i els paisatges inclosos en els corresponents catàlegs o plans urbanístics de protecció del patrimoni.

1.5.6. Conclusions

Un cop analitzats els impactes i les recomanacions ambientals proposades, s'estableix el següent:

- Les zones sobre les que es proposen les actuacions estan integrades principalment per espais d'ús agrícola i així es troba els habitats típiques d'aquests ambients, amb la respectiva fauna associada.

- Segons l'ISA preliminar del PDU de les AREs del Baix Llobregat la sensibilitat del sector per las diferents vectors del medi físic, biòtic, perceptual i socioeconòmic analitzats es valora globalment com a baixa.

- No obstant això, el mateix informe fa referència a la informació extreta de la Planificació d'Espais Fluvials del riu Llobregat de l'any 2003 que conclou que la meitat llevant del sector queda afectada per les lamines d'inundació definides per als cabals de període de retorn de 100 i 500 anys. Per tant, el risc d'inundabilitat associat a aquesta part del sector es considera molt alt. Tenint en compte que l'estudi esmentat no té en consideració l'execució del projecte de desviament del riu Llobregat, les lamines d'inundació podrien haver-se modificat substancialment. Per tant, en l'ISA preliminar es preveia dur a terme un estudi d'inundabilitat de detall, que es remetria a l'ACA per tal que aquesta n'informi degudament.

- El sector limita al sud amb el Prac agrari del baix Llobregat. Per tant, es considera que es important l'integració d'aquest espai amb els nous desenvolupaments.

- Es valora com alta la sensibilitat del sector en relació amb la presència d'aigües subterrànies, ja que es situa sobre l'aquífer protegit del Baix Llobregat i que comparant les cotes del terreny i el nivell freàtic hi ha molta possibilitat de contaminació.

- Es important referir que el sector es troba a prop de l'aeroport del Prat, fet que es tradueix en un risc elevat de contaminació acústica.

- També és important referir la distància de 650 m que separa l'ARE de la indústria CROMOGÈNIA UNITS SA, tot i no estar dins la franja de risc dels 500m. Per aquest motiu resulta necessari disposar de l'Anàlisi Quantitativa de Risc (AQR), segons criteri de la Secretaria d'Indústria i Empresa, del Departament d'Innovació, Universitats i Empresa de la Generalitat de Catalunya.

- Cal considerar la presència de la masia de "Cal Peret del Serra-Cal Xicomèdia" i el seu entorn, ja que està catalogada com "Ambient d'Interès Rural". Així mateix existeixen diversos camins rurals que s'hauran de conservar ja que consisteixen en la principal via d'entrada a la plana deltaica conreada, des del nucli urbà proper.

1.6. Plans i projectes amb incidència sobre el sector

Infraestructures

Al respecte de les xarxes d'infraestructures, l'ARE es troba en sòl urbanitzable no delimitat, travessat tant en sentit vertical com horitzontal per un seguit d'infraestructures de caire municipal i general.

Pel que fa a les infraestructures locals, es distingeixen en sentit vertical les recollides d'aigües pluvials situades a dreta i esquerra del barri de la Barceloneta. El canal de la Bunyola, soterrat dins l'àmbit que ens ocupa i recentment urbanitzat, i del canal de la Dreta, que resta al descobert.

En l'àmbit de la Barceloneta i l'Avinguda Onze de Setembre existeixen les xarxes d'aigua, enllumenat, clavegueram, corresponents a les necessitats de serveis dels teixits existents.

Pel que fa a les infraestructures de caire general, es distingeixen dues xarxes que comparteixen quasi el mateix traçat, corresponent a l'actual camí de Cal Silet, al sud de l'àmbit, que esdevindrà la nova Ronda del Sud, amb una reserva viària existent en el PGM.

En primer lloc el col·lector interceptor d'aigües residuals, que recull les aigües del Prat des de Mas Blau a l'oest fins a la depuradora a l'altra banda del riu Llobregat. En segon lloc un oleoducte, que segueix el traçat del camí de Cal Silet, segons traça descrita al plànol nº 1.7. També cal fer esment de traçat de la línia de mitja tensió que es descriu al projecte d'urbanització que acompanya aquest document, i al projecte de conducció de salmorra que ha de seguir el traçat de la nova ronda sud.

Projectes urbans

En aquesta franja sud, façana inacabada del Prat, es localitzen algunes operacions rellevants en respecte a l'àmbit de la nova ordenació.

Per una banda i de caràcter general, hi trobem en primer lloc, la desviació del Riu i la creació del Parc Fluvial amb els itineraris de passeig al llarg del marge dret que s'hauran de connectar amb aquesta nova àrea. En segon lloc, la nova connexió amb el port a través d'un nou pont, situat al sud de l'actual, i amb un enllaç directe amb l'Avinguda Onze de Setembre, que travessa l'àmbit de la nova ordenació per la banda est i que definirà el límit dels nous teixits residencials. En tercer lloc, l'àmbit del Pla especial d'ordenació de l'àmbit de protecció urbana de l'aeroport i el vial port aeroport, actualment en estudi, que ordenarà la franja sud-oest compresa entre l'ARE i la zona aeroportuària, conformant la façana sud del nou Passeig del Sud, des de la carretera de l'Aviació fins la carretera de la platja.

Per una altra banda i de caràcter més local hi trobem dos projectes d'urbanització. El primer, ja executat, correspon a la urbanització de la carretera de la Bunyola. El segon, correspon a una proposta d'urbanització de la franja corresponent al Canal de la Dreta, entre l'avinguda Onze de Setembre i el nou canal de trasvassament, definint una nova urbanització de la façana oest de la Barceloneta, en contacte amb l'ordenació de la nova ARE, que proposa la continuació del carrer del Coronel Sant Feliu, que enllaçarà amb l'actual carretera de la platja i així definir una traçat de la mateixa més lligat al cor del Prat.

Es recull la participació de l'ARE en l'execució del dipòsit anti-DSU que està previst construir, segons projecte redactat per l'Ajuntament del Prat de Llobregat

1.7. Situació respecte del Planejament vigent

Els terrenys inclosos dins l'àmbit de l'ARE es regulen directament per les determinacions que estableix el Pla General Metropolità, dins de Sòl Urbanitzable No Programat, pels que el PGM estableix la següent qualificació urbanística:

. Zona de Desarrollo Urbano Opcional Intensidad 3 (clave 21). Que ve regulada a l'article 134 i següents del PGM amb aquesta definició: "Se comprende en esta zona el suelo opcionalmente urbanizable al que el Plan General asigna, en el caso de su desarrollo mediante Programas de Actuación Urbanística, una menor intensidad de usos, con predominio de los edificios en orden abierto y espacios ajardinados, de forma acorde con los valores paisagísticos y ambientales del territorio". Per aquest sòl el PGM estableix unes condicions d'edificabilitat bruta de 0,25 m² de sostre per m² de sòl i una densitat de 25 habitatges per hectàrea. Pel que fa a les cessions mínimes, a establir en els diferents Programes d'Actuació Urbanística, les NNUU del PGM estableixen una superfície mínima de 12,60% per a vials i estacionaments públics, un 30% per espais lliures i una reserva per dotacions i equipaments no inferir a 15,40 %. Aquests sòls no han estat mai inclosos en cap Programa d'Actuació Urbanística, ja que el darrer Programa d'Actuació Urbanística del quadrienni 88-92, no els incloïa en la seva programació. Cal entendre doncs, que la classificació d'aquests sòls, en terminologia del decret 1/2005 de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme TRLU 1/2005, estan classificats com a sòl urbanitzable no delimitat, i per tant pel seu desenvolupament seria necessària la delimitació del sector de planejament i amb posterioritat la tramitació del corresponent Pla Parcial Urbanístic. Si als sòls qualificats de zona 21 s'inclouen els terrenys destinats a sistemes i associats al mateix, en resulta un sector de quasi 35 hes als que aplicant l'edificabilitat de 0,25 m²/m² sòl i la densitat de 25 hbtg/ha donen com a resultat un sostre inicial màxim de 86.307m² i un nombre d'habitatges no superior a 863.

Pel que fa a la resta de qualificacions incloses, majoritàriament es destinen a sòls de sistemes ja sigui vialitat, espais lliures i equipaments, amb les claus identificatives 5, 6 i 7 respectivament. Per la seva part el Pla Especial del Parc Agrari del Baix Llobregat, estableix pels sòls inclosos en aquesta actuació la qualificació de Sòl rústic de valor agrícola amb servituds aeronàutiques clau 24a del mateix Pla Especial.

Cal fer notar que s'ha detectat un cert solapament entre l'àmbit de l'ARE i l'àmbit del Subsistema de protecció urbana (clau 1.7.a) delimitat pel Pla Director de l'Aeroport de Barcelona, en l'àmbit on transcorre la ronda Sud. Això no obstant, el mateix Pla Director reconeix que l'àmbit és indicatiu, i s'haurà de formular Plans Especials per al seu desenvolupament i que quan "el límit de la zona de servei coincideixi amb el d'una via de comunicació, el límit s'entendrà referit a la zona de domini públic de la via". Per tant, s'entén que l'ARE pot incorporar la urbanització de la Ronda Sud, quin eix amplia, en el ben entès que el Pla Especial que desenvolupi el Pla Director de l'Aeroport ajustarà l'àmbit del subsistema de protecció delimitant el seu límit amb la zona de domini públic.

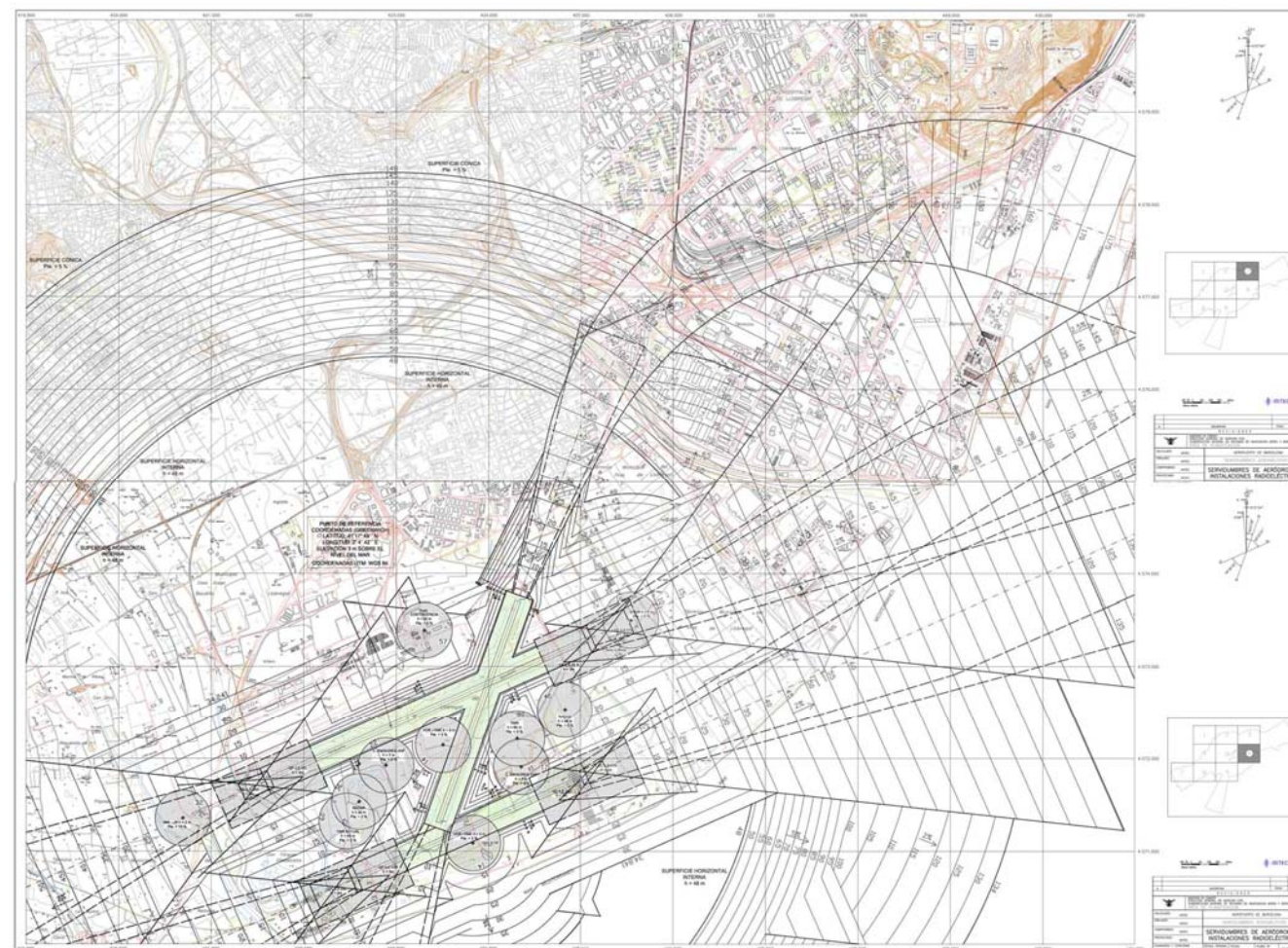
En referència a les servituds aeronàutiques, cal tenir en compte en l'ordenació de les alçades dels edificis el plànol de servituds vigent per a l'aeroport de Barcelona, facilitat per la Direcció General de Aviación Civil, que afecta substancialment la part del sector situat a ponent del barri de la Barceloneta, i part del sector situat a llevant. Aquest plànol determina en cada punt de l'ordenació la cota de coronament de les edificacions, que ve definides per les superfícies limitadores establertes al Real Decreto 2051/2004, de 11 d'octubre (BOE nº252, de 19 d'octubre) mesurada sempre des del nivell del mar.

La normativa sectorial en referència a navegació aèria i servituds aeronàutiques l'estableixen els següents:

- Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea
- Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificat pel Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre) i pel Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).
- Real Decreto 2051/2004 de 11 de octubre (B.O.E. nº 252, de 19 de octubre), pel que es modifiquen les Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona.

- Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 22 de octubre de 1999, (B.O.E. nº 281, de 24 de noviembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Plànol de servidumbres del aeròdrom e instalaciones radioléctricas, Dirección General de Aviación Civil 2001



2. Memòria de l'ordenació

2.1. Objectius de l'àrea residencial estratègica

Els textos i documents gràfics anteriors, descriuen i acrediten els valors estratègics de posició urbana per la definició del model de transició espai urbà – espai agrari dels terrenys compresos dins de la present Àrea Residencial Estratègica. Uns territoris privilegiats pel que fa a la localització, topografia i llum dins del context metropolità, a partir dels quals es fa imprescindible l'establiment d'uns criteris i objectius per a la seva millora i desenvolupament en la perspectiva d'una gestió territorial al servei dels interessos col·lectius. Es parteix de la consideració que el territori del Prat Sud, és un espai amb una forta qualitat per realitzar una funció d'acabament territorial del continu urbà, condició que ve avalada per la naturalesa diversa d'aquest territori: com espai-geogràfic per la seva condició de límit, com espai-mediambiental per la seva diversitat i com espai-paisatge per les seves condicions naturals.

Els criteris en els que es basa la present proposta dins de l'objectiu genèric d'aconseguir un espai d'alta qualitat urbana, que incorpori els principis del desenvolupament urbanístic sostenible i estableixi les línies d'ordenació que garanteixin una correcta integració dels valors geogràfics, mediambientals i de paisatge d'aquest espai. Els criteris en els que es fonamenta el present document es poden resumir en els cinc següents principis:

- **Jerarquia viària.** La nova vialitat en el sector del Prat Sud suposarà el completament de xarxa de mobilitat en aquesta part de la ciutat. Estructura, connexió i accés seran tres nivells d'organització viària que el nou planejament ha d'incorporar, mantenint sempre una especial atenció a la mobilitat que afavoreixi els desplaçaments a peu. La nova ordenació incorporarà la planificació del transport públic que minimitzi els desplaçaments en vehicles privats.

- **Compacitat urbana.** La compacitat és un principi complex de l'assentament urbà i comporta intensitat urbana en el teixit i continuïtat en l'espai públic. En la compacitat s'afavoreix l'ocupació terranejant de l'arquitectura enfront de la densitat en alçada, per això la nova ordenació tendirà a una major ocupació del sòl amb alçades mitges, deixant l'edificació de major alçada pels llocs singulars del projecte urbà.

- **Diversitat funcional.** La nova ordenació establirà les condicions que afavoreixin una quantitat significativa d'usos i tipologies en el nou Prat Sud, amb diversitat tipològica des de l'habitatge lliure fins l'habitatge protegit en les seves diferents modalitats, i en la presència d'activitats no residencials ja siguin conformant carrer o en alçada, que incorporarà noves activitats econòmiques a aquest espai. La diversitat també comporta implantació de funcions públiques que abasten des dels equipaments de proximitat als equipaments de referència, o el que és el mateix, des dels equipaments veïnals fins als equipaments metropolitans.

- **Equilibri ambiental.** La introducció de criteris de sostenibilitat serà un principi bàsic que s'haurà d'incorporar en els diferents moments de la construcció del projecte, des del planejament general, passant pel planejament derivat i també en l'execució de l'obra urbanitzadora i la construcció de les noves arquitectures. Els nous projectes incorporaran criteris respecte tres grans aspectes: energia, aigua i residus. Respecte l'energia s'afavorirà la minimització del consum i la producció d'energies renovables. Respecte l'aigua s'adoptaran mesures que garanteixin la gestió total del cicle de l'aigua tant amb el consum privat com en el públic, des del consum fins al reciclatge de les aigües i finalment, respecte els residus s'adoptaran mesures encaminades a una eficient gestió dels mateixos, sempre sota els principis bàsics i generals de consum mínim i reciclatge màxim.

- **Integració paisatgística.** La singular i excepcional posició dels sòls del Prat Sud, fan del tot necessari la incorporació, en la nova ordenació d'aquestes condicions, per una part espai de transició i acabament de la ciutat i inici del territori agrari. El Prat Sud es un espai de perspectiva llunyana i horitzontal, d'una estructura menuda dels seus camps i el fraccionament de la tessella territorial, amb una sèrie d'elements i recorreguts que des de l'interior de la ciutat es relacionen amb el Parc Agrari del Baix Llobregat.

- El principi de jerarquia viària té per objecte millorar les condicions de qualitat de l'espai carrer, entès com un canalitzador de fluxos diversos, que incorporant el transport públic, els desplaçaments amb el vehicle privat i sobretot la mobilitat tova, principalment els desplaçaments a peu i complementàriament en bicicleta. La topografia del Prat sud i en conjunt de la ciutat del Part de Llobregat, ofereixen unes condicions òptimes per als desplaçaments no motoritzats. L'escala urbana del municipi i el suport topogràfic són ideals per implantar aquest model de desplaçaments. Pel que a la vialitat de la vil·la es cercarà la coherència amb el conjunt de la xarxa viària amb un model de verticals i travesses horitzontals que més enllà del model en ronda, ofereixen un model en xarxa ortogonalitzada. Finalment s'haurà d'integrar els vials de connexió amb les gran peces metropolitanes del port i aeroport, que transcorren per una part molt sensible d'aquest territori.

- El principi de compacitat urbana té per objecte garantir un espai socialment cohesionat, físicament ben relacionat i urbanísticament integrat al conjunt de la vila del Prat. L'actuació que s'estén des dels territoris de La Lana i Can Bonic, i la part inferior del barri de Sant Cosme, formant part de l'altra àrea residencial estratègica del Prat de Llobregat, han de suposar l'oportunitat de completar el procés de tancament i ampliació de la ciutat del Prat fins aquest nou límit, on els barris de la Barceloneta i el mateix Sant Cosme deixin de ser els únics territoris socials més enllà de l'avinguda Onze de Setembre. El completament d'aquest espai són una oportunitat per la integració del conjunt de la vila, l'oportunitat per que definitivament l'avinguda Onze de Setembre passi a exercir un paper de carrer major horitzontal d'aquesta part de la ciutat al igual com ho fa l'avinguda Verge de Montserrat al centre de la ciutat.

- El principi de diversitat funcional ha d'atorgar al nou emplaçament, les condicions que garanteixin la relació i l'intercanvi entre els seus residents i d'aquests amb la resta del municipi. La diversitat funcional que incorpora la mixtura tipològica en l'habitatge i l'escala en l'equipament, ha de garantir la plena integració dels nous residents i les funcions diversificades d'atenció social, cultural, educativa, esportiva etc... i a la vegada ha d'afavorir la implantació de les altres activitats que fan ciutat i que incorporen llocs de treball al teixit residencial. El comerç i el terciari en les seves diferents cares han d'estar presents en la nova ordenació d'aquesta ARE. En aquest cas la major diversitat incorpora com objectiu la major qualitat i la major barreja d'usos i funcions, defugint del monocultiu residencial.

- El principi de respecte sobre l'equilibri mediambiental, té per objecte afavorir polítiques en matèria de sòl i construcció respectuoses amb el medi, eficients ecològicament i sostenibles ambientalment. L'objectiu general serà disposar d'instruments normatius i determinacions urbanístiques que respecte l'energia, l'aigua i els residus apliquin els dos principals objectius explicitats anteriorment: minoració del consum i majoració de la producció neta i el reciclatge.

- El principi d'integració paisatgística té per objecte fer de l'espai del Prat Sud un espai de fusió i relació de l'espai urbà i l'espai agrari, establint per una part espais coixí de l'activitat agrària i per l'altra part unes falques o espai de relació de la ciutat amb aquest territori. En aquest sentit la continuïtat dels recorreguts interns de la ciutat tant sigui Coronel Sant Feliu que ressegueix amb el canal de la dreta del Llobregat, o la mateixa continuïtat de la carretera de Marina, seran alguns dels elements de relació del trànsit urbà –agrari a definir en aquests sectors.

Relacionat directament amb els criteris anteriors la present, estableix els cinc objectius específics:

2.2. Descripció de l'ordenació

2.2.1. Estructura general de l'actuació

L'objectiu bàsic de l'ordenació proposada és el de crear un nou barri que construeixi el final de la ciutat del Prat de Llobregat vers el sud, oferint una nova façana del perímetre construït al territori, entre l'avinguda del Remolar i el riu Llobregat.

Com ja s'ha dit a la memòria de la informació, aquest nou eixample i futur barri del Prat presenta dins el seu àmbit dues parts molt diferenciades, d'aproximadament la mateixa forma i dimensió entre elles, separades pel barri de la Barceloneta.

A més d'aquesta separació física, les façanes que miren al sud de cada una de les parts són radicalment diferents, ja que mentre la situada a ponent de la Barceloneta té al davant l'aeroport -i la franja de serveis aeroportuaris que es proposa entre la ronda i el vial port -aeroport, la part situada a llevant té davant l'espai agrícola del delta.

Malgrat aquesta gran diferència, es busca des de l'ordenació de les dues parts la construcció d'un sol barri, amb qualitats urbanes i morfològiques molt semblants, i que presentin una façana comuna a l'avinguda Onze de Setembre, integrant en la mesura del possible el barri de la Barceloneta dins el nou teixit urbà.

Tota vegada que l'element urbà que uneix les dues parts de manera més homogènia i coherent és l'avinguda Onze de Setembre, es proposa un front igual per ambdues, en base a una edificació de planta baixa d'ús comercial i porxada més tres plantes pis, darrera -i damunt- de la qual sorgeixen una sèrie de blocs de fins a cinc plantes quina disposició respon a les estructures urbanes situades al darrera.

L'altre front comú, el de la ronda sud, es resol amb un criteri d'unitarietat semblant, però atenent a les diferències d'allò que passa a la façana contrària. L'element comú d'ambdues façanes el constitueix la seqüència de torres aïllades, acompanyades d'unes barres lineals de baixa alçada. En un i altre front, però, la disposició dels elements en alçada i de les barres baixes intenten crear un front més continu en la part de ponent -allà on enfront es desenvoluparan altres estructures urbanes- mentre que en la part de ponent es busca una façana més retronquejada, que intenta capturar l'espai obert del delta, introduint-el endins, cap a l'avinguda Onze de setembre.

Enmig, el barri de la Barceloneta, davant el qual es tanca la pinça formada per la carretera de la platja i la carretera de la Bunyola, pren part d'ambdues ordenacions a través dels recorreguts llevant-ponent dels nous barris, i a través de l'ordenació de l'espai lliure i dels equipaments. Així, l'equipament escolar proposat a llevant de la Barceloneta i l'espai verd situat a ponent, han d'ajudar a integrar-lo en la nova estructura urbana proposada. Per la seva banda, l'espai lliure situat al sud del barri s'integra dins el parc de vora que agafa els territoris oberts del delta com a part integrant del sistema d'espais lliures del barri.

Aquest front sud format per les dues parts del nou eixample i pel barri de la Barceloneta, pren una forma singular en la cruïlla amb l'avinguda del Remolar i la carretera de l'Aviació, per continuar en direcció a ponent amb una ordenació que resol la torbada del barri de Sant Cosme amb la ronda de manera similar a la proposada en l'Eixample sud, en base a la combinació de torres de set plantes més la baixa, amb barres de poca alçada.

Entre els fronts de l'avinguda Onze de Setembre i de la ronda Sud, es proposa una ordenació en base a illes de gran dimensió, delimitades per les dues avingudes i els carrers que -a intervals que van dels cent als dos-cents metres, travessen el barri en sentit nord-sud.

Aquests vials defineixen unes franges edificades amb més intensitat edificatòria seguint la direcció nord sud, mentre que a la part oest de les macro-illes es plantegen sub-illes de menor densitat i alçada. Entre ambdues parts, es plantegen espais verds lineals que uneixen l'avinguda Onze de Setembre i la ronda Sud.

Per últim, una vialitat de menor importància per a la mobilitat del vehicle rodat, però fonamental per a vianants i bicicletes, relliga en sentit llevant-ponent totes les parts del barri, establint continuïtats de recorreguts cívics que van des del barri de Sant Cosme fins al riu.

El resultat d'aquesta ordenació plantejada des de la resposta unitària als fronts nord i sud és la creació d'unes macro-illes de dimensió suficient per contenir usos residencials, activitats comercials i terciàries, i equipaments públics -escolars, de lleure, cívics...- que volen combinar la densitat i compacitat urbanes necessàries a la ciutat contemporània, amb la voluntat de crear barris residencials on l'estructura dels espais lliures i la seva relació amb el medi natural aprofitin el millor de la condició d'espai frontera entre ciutat construïda i territori natural que presenta l'àmbit.

2.2.2. Sistema viari

El sistema viari defineix l'estructura bàsica del nou barri i es dibuixa amb les traces mínimes i imprescindibles, en un esforç de minimitzar la presència de l'asfalt en aquest territori límit i frontera.

L'estructura bàsica proposada pren com a elements bàsics de l'ordenació l'avinguda Onze de Setembre i la ronda Sud en sentit llevant ponent i les traces de la carretera de l'aviació, la de la platja de la Bunyola, de la Marina i de Cal Sorral.

Entre aquestes traces ja existents o que cal consolidar -tota vegada que vénen del planejament general- es proposa una sèrie de nous vials en sentit nord-sud -ja interns del barri- que acaben de resoldre l'accessibilitat als nous habitatges proposats.

Es crea així una estructura d'eixample format per illes de gran mida i de forma sensiblement rectangular (respectant les traces existents), on es vol prioritzar el recorregut del vianant, per al que es proposen -a més dels que comparteix amb el vehicles- uns recorreguts interns en sentit llevant-ponent que van de la carretera de la platja fins al riu. Tot i formar part de la xarxa d'espais lliure, totes les illes són travessades per recorreguts de vianants en sentit nord-sud, que completa la xarxa de recorreguts de bicicletes i vianants del nou barri.

Amb la xarxa proposada es diferencien clarament els vials amb limitació de velocitat a 50 km/h -d'estructura general de ciutat-, els vials amb limitació de velocitat a 30 km/h -d'accessibilitat local-, i els vials amb limitació a 10 km/h -de pas restringit a vehicles de servei i emergències-

- **Les vies 50.** Formen part de la xarxa bàsica de la ciutat i encerclen les dues parts de l'àmbit en dues grans bosses, a banda i banda del barri de la Barceloneta. La primera està delimitada per l'avinguda del Remolar - tot i que està situada fora de l'àmbit-, la ronda Sud, la carretera de la platja i l'avinguda Onze de Setembre. La segona està formada per la mateixa avinguda Onze de Setembre, la carretera de la Bunyola, la ronda Sud, i el nou vial projectat com a final de la ronda de Llevant fins la rotonda del nou vial port-aeroport.

D'aquesta xarxa primària està plenament consolidada l'avinguda Onze de Setembre, per a la que se'n proposa la re-urbanització des del bordó de la vorera nord fins a la façana sud, l'avinguda del Remolar, quin tram final es remodelarà dins la urbanització de l'ARE "Ronda Sud-Aeroport, i la carretera de la Bunyola recentment urbanitzada.

De la resta, tenen projecte d'urbanització la carretera de la platja -amb el tractament de l'espai lliure davant la façana de la Barceloneta- i la ronda de Llevant -incloent el pont que ha de travessar el Llobregat.

Resta, per tant, la definició de la urbanització de la ronda Sud, quin caràcter de via 50 cal matisar, en tant i en quan -si bé està destinada a formar part de la xarxa bàsica de ciutat-, es vol evitar que passi a formar part de la xarxa bàsica metropolitana, quin paper es reserva per al vial port-aeroport per als trànsits a través del Prat, que poc tenen a veure amb la mobilitat interna. Se'n proposa doncs canviar-li el nom de ronda, pel de Passeig del Sud.

- **Les vies 30.** S'entenen com a vies que han de resoldre l'accés als aparcaments situats sota els habitatges, i de servei a l'activitat comercial que s'hi desenvolupa. Per tant, es tracta d'evitar que es converteixin en vies alternatives a la xarxa bàsica, motiu pel que es dissenyen amb mesures de pacificació del trànsit a les entrades des de Onze de Setembre i el passeig del Sud.

A la banda de ponent de la Barceloneta se'n proposen 3, que formen 4 illes, i a la banda de llevant es proposa reconvertir la carretera de la Marina en una d'aquestes vies 30, que segueixi després com a camí de bicicletes i vianants, i la prolongació del carrer Rector Homs, formant-se així 3 grans illes, de major dimensió que les situades a ponent de la Barceloneta, per motiu de la geometria de les traces avui ja existents.

- **Les vies 10.** Es proposen com a vies destinades exclusivament a vianants i bicicletes, i per a vehicles de servei i emergències. S'ha procurat que totes les parcel·les tinguin accés amb vehicle privat des dels vials 30 –o els 50 en alguns cassos-, per evitar interferències entre vianants i vehicles. El traçat d'aquestes vies i la xarxa d'espais lliures que la complementa volen fer possible que molts dels recorreguts interns de barri es faci de forma segura per a persones amb mobilitat reduïda o condicionada, gent gran, nens, etc..., en un intent que sigui possible anar a l'escola o a comprar el pa sense travessar vies 50, i amb passos prioritzats en les cruïlles amb les vies 30.

Un cas especial de via 10 el constitueix la carretera de l'Aviació, que es situa al límit de ponent, i quin tractament cal abordar conjuntament amb l'ARE *Ronda Sud–Aeroport*. Aquest eix es vol reconvertir en un itinerari cívic que uneixi el parc Nou amb la nova estació de l'AVE i l'eixample del nord, deixant per a l'avinguda del Remolar el paper de la mobilitat dels vehicles rodats. El projecte de transformació d'aquest carrer en eix de vianants s'haurà d'abordar des d'un projecte unitari que abasti no sols els dos sectors, si no també tot el recorregut fins a l'estació, per tal d'assegurar-ne l'homogeneïtat del tractament urbà.

També cal considerar com a elements a tractar específicament els carrers de la Barceloneta, que estan fora l'àmbit d'actuació però s'integren en els recorreguts de vianants que transcorren paral·leles a l'avinguda Onze de Setembre i el passeig del Sud, tractant el barri existent com una macro-illa més.

La proposta d'urbanització de cada un dels vials previstos es descriu a continuació, tenint en compte que alguns d'ells ja són existents, i se'n respecta algun tret:

- **Onze de Setembre:** es preveu una secció de 1+1 amb aparcament en línia a les dues vores i mitjana central per permetre els girs a l'esquerra, que es plantarà en els trams entre cruïlles. La vorera nord es manté en el seu estat actual –tret d'un petit ajust en la cruïlla amb la carretera de la platja- ajustant les passos de vianants a l'ordenació del sud del vial.

La vorera sud tindrà una amplada variable, ja que s'ha adoptat el criteri de fixar l'alineació de la banda sud en funció de les alineacions dels barris de la Barceloneta i la Granja. Aquesta variació en l'amplada s'absorbeix per una franja verda que va d'un simple escossell d'1 metre a una veritable zona enjardinada, mantenint constant una vorera de 6,5 metres al costat de l'alineació, que inclou un carril bici de dos sentits però diferenciat de la vorera.

Els porxats previstos dins l'àmbit del sòl privat s'urbanitzaran en continuïtat amb la vorera, segons s'establirà a la normativa d'aquest document.

- **Passeig del Sud:** es preveu una secció de 1+1 amb aparcament en línia a les dues vores i mitjana central, que es plantarà amb palmeres en els trams entre cruïlles. Les voreres nord i sud s'integren al sistema d'espais lliures i es plantegen asimètriques. La banda sud tindrà una vorera de 2 metres, i un carril bici de 3 metres -per davall del qual es col·locarà el oleoducte port-aeroport, separats per un escossell continu de 1 metre. La banda nord tindrà una vorera i un parterre d'amplades variables, responnent a les formes trapezoïdals proposades per a aquest.
- **Avinguda de l'Aviació:** com s'ha dit abans, aquest vial requereix un projecte unitari de la totalitat del seu recorregut, en absència del qual el present document proposa la seva urbanització en plataforma única, amb una vorera a llevant de 4,5 metres d'amplada, un carril bici de 2,5 m. I una zona enjardinada d'amplada variable, que constitueix el límit de ponent de l'ARE. Per la seva banda, la plataforma única situada a ponent

del passeig -ja fora del límit de l'ARE- haurà de resoldre les diferents alineacions dels blocs de la Granja, aprofitant aquest ta geometria per crear petites places d'estada.

- **Carretera de la platja:** amb un projecte d'urbanització ja elaborat, que proposa el manteniment del canal i la ubicació d'un carril bici –a més del pas de vianants-, resol també el contacte amb el barri de la Barceloneta. Aquest projecte es manté, incorporant fins i tot alguns dels elements de tractament de l'espai lliure a la banda de ponent, adaptant alguns aspectes com el carril bici del camí de cal Silet, que es substitueix pel del passeig del Sud, o la petita rotonda proposada per resoldre la cruïlla amb Onze de Setembre.
- **Carretera de la Bunyola:** recentment urbanitzat, es manté en tots els seus aspectes. Caldrà considerar però, alguna modificació quan es construeixi l'equipament escolar, ja que caldrà preveure algun tipus d'espai per resoldre els accessos a la nova escola.
- **Ronda de Llevant:** la urbanització de la ronda de llevant, amb el seu encontre en rotonda amb el futur vial port-aeroport ja té projecte executiu d'urbanització, que es respecta en tots els seus aspectes, adaptant la solució de l'encontre de la vorera prevista a l'entorn de la rotonda. Efectivament, tota vegada que es preveu l'entrada en túnel del vial port-aeroport, es reconduïx el recorregut de vianants cap a ponent, integrant-el en la xarxa de camins del delta. Per resoldre l'accés dels itineraris de vianants cap al riu es proposa utilitzar la traça del camí del Sorral.
- **Vials 30:** Aquests vials –de nova creació, excepte el carrer de la Marina- tenen una amplada total de 18 metres, amb dos carrils de circulació i una banda d'aparcament –situada a ponent, i voreres asimètriques de 2,8 i 4,8 metres, ja que la darrera conté un carril bici puntejat, però no delimitat amb el característic color vermell, fent compatible ma mobilitat de vianants i ciclistes. A ambdues bandes del carrer es planten sengles rengles d'arbres, en escossells de 1,2 metres d'amplada. En les cruïlles amb els vials 10 es prioritza el pas dels vianants ocupant la banda d'aparcament, com es fa també amb Onze de Setembre i el passeig del Sud, eixamplant les voreres en els punts que desapareixen els aparcaments.
- **Vials 10:** Es plantegen en plataforma única, compatibilitzant vianants i bicicletes sense marcar-ne un carril específic. Es proposa una línia arbrada amb un escossell de grans dimensions format per llambordes que permetin la infiltració de l'aigua, formant zones d'estada. En el vial més proper a Onze de Setembre, on es preveu la presència d'activitat comercial a les plantes baixes, s'establirà un paviment comú entre aquesta avinguda i els vials 10 a través dels porxos proposats que travessen el sòl privat amb una servitud de pas damunt d'aquest.

Per a la urbanització de la vialitat se seguiran les directrius donades al capítol 2.4 d'aquesta memòria en concret la utilització de paviments sonoreductors en la calçada i permeables en els aparcaments, la utilització d'enllumenat amb vapor de sodi blanc, col·locats en lluminàries l'alta eficiència lumínica, i plantació d'espècies arbòries i vegetals de baix consum hídric. En tots els vials es reservaran espais per a la col·locació de contenidors de brossa per a la recollida selectiva.

El conjunt dels sòls destinats a sistema viari (clau 5) és de 89.830,36m², i suposa un 23,82% del total de l'àmbit de planejament.

2.2.3. Sistema d'espais lliures

El sistema d'espais lliures resulta dimensionalment superior al estàndards fixats per la Llei d'urbanisme, i respon a la reserva realitzada el seu dia pel Pla General metropolità que proposava una gran franja de reserva entre els sòls qualificats de 21 i el territori agrícola del delta.

Adoptant aquest esperit, la pròpia delimitació del sector ja proposa la inclusió d'una sèrie de propietats agrícoles, respectant-ne els límits de conreu, per tal de garantir aquesta reserva d'espai lliure i relació a través d'aquest entre la ciutat consolidada i el territori agrícola.

Mentre que aquesta relació encara és possible proposar-la en el tram que va de la carretera de la platja al riu, els terrenys situats a ponent de la Barceloneta tenen la seva relació amb el límit sud compromesa pels terrenys de reserva per a serveis de l'aeroport, i –encara més al sud-, pel propi aeroport.

Aquesta diferent relació amb els terrenys del sud, fa decantar el pes –pel que fa a quantitat- del gruix dels espais lliures cap a llevant, començant pels entorns de la carretera de la platja, el sud del barri de la Barceloneta, i el rosari d'espais a l'entorn del passeig del Sud, en direcció al riu.

L'altre gran gruix dels espais lliures proposats es distribueixen per dins de les grans illes proposades, creant una xarxa d'espais lliures de menor dimensió, pensades des de la proximitat a l'habitatge, i per tant destinades majoritàriament a jocs per infants i llocs d'estada per a la gent gran, mes que com a espais de lleure massiu.

De significació diferent –per la seva posició i condició urbana- resten encara dos espais lliures de diferent caire entre ells: l'espai que fa de coixí entre el nou eixample i el barri de la les Cases de la Seda, a l'avinguda Onze de Setembre, i la plaça situada a la cruïlla del passeig del Sud amb la carretera de l'Aviació .

Com es pot veure, malgrat formar part d'un únic sistema d'espais lliures, hi ha característiques diferenciades de cada un d'ells que convé analitzar de cara a l'elaboració dels posteriors projectes d'urbanització que els desenvolupin:

- **L'entorn de la carretera de la platja.** És l'espai lliure central del nou eixample, del que en participen les dues parts situades a llevant i ponent de la Barceloneta, i el propi barri situat entre ells. Presenta una forma de "L" que relaciona l'avinguda Onze de Setembre amb el nou equipament que suposa el trasllat de la Ricarda als terrenys situats a l'extrem est dels espais de serveis de l'aeroport, i s'uneix al gran espai de lleure que es proposa entre la Barceloneta i el passeig del Sud, com a inici dels espais lliures de transició.

La carretera de la platja i l'espai situat entre aquesta i el barri de la Barceloneta ja compta amb un projecte d'urbanització, que caldrà revisar per adaptar-lo als recorreguts ponent-llevant previstos en la mobilitat de vianants, que compta amb els carrers de la Barceloneta com a part integrant dels mateixos.

Per a la banda de ponent de la carretera, es proposa una urbanització similar a la ja prevista a llevant, tenint en compte que tot el nou front edificat que es proposa tindrà la planta baixa comercial, amb el que caldrà deixar una franja lliure que permeti una bona accessibilitat de tot tipus a les activitats que s'hi desenvolupin. En aquest sentit, si bé per a la carretera de la platja es vol prescindir de l'aparcament en cordó, caldrà pensar en altres alternatives –petites bosses entre la vegetació lligades als vials 10, per exemple-, per donar servei de càrrega i descarrega a aquesta franja d'activitat.

La urbanització d'aquest àmbit haurà de tenir present la presència, amb visibilitat des de l'avinguda Onze de Setembre, de l'equipament de la Ricarda que es preveu traslladar, i que també tindrà una gran visibilitat des dels espais lliures de transició que es proposen al sud del passeig de ponent, des d'aquest equipament i fins al riu Llobregat.

- **Els espais de transició.** Suposen una manera òptima de produir el tall entre l'espai construït de la ciutat i el territori agrícola, en tant que eviten el "tall" de ganivet que suposa la traça del passeig del Sud, aliè a l'estructura dels camps de conreu i dels camins que els separen. A més, són una forma efectiva des del punt de vista normatiu d'evitar la temptació de la situació d'usos i activitats de caire urbà en aquest territori frontera. La urbanització que s'hi proposi ha de ser de caire tou, evitant un excés de pavimentació, més enllà de l'imprescindible per al pas de vianants i bicicletes. Han de procurar un bon encontre amb els camins del sòl agrícola, permetent que aquests arribin fins al passeig del Sud, i definir el límit entre el sòl públic d'ús lliure i el sòl privat dels conreus de manera clara, per evitar ingerències.

Tota vegada que la vorera nord del passeig del Sud conté el carril de bicicletes i el passeig de vianants, la banda sud es pensa més com a espai d'estada i descans, amb la plantació d'espècies que donin ombra fresca a l'estiu, i mobiliari adient. De manera controlada i puntual, es poden col·locar quioscs de begudes i taules, sempre que no suposin una invasió i distorsió de l'espai de lleure públic.

Una peça singular –per posició i dimensió- és l'espai de transició situat davant la Barceloneta, ja que, d'una banda, s'obre visualment al nou equipament de la Ricarda, i per altra, té un espai lliure de grans dimensions entre el passeig del Sud i la façana de la Barceloneta que mira al passeig. Aquest darrer espai ha de contribuir a una bona relació entre els eixamples situats a llevant i ponent del barri, procurant per la continuïtat dels itineraris de vianants i bicicletes en sentit est-oest. Donada la seva dimensió, pot acollir

sense problema pistes de joc a l'aire lliure, destinades a públic de totes les edats, però preferentment a joves que vulguin fer esport fora de la rigidesa dels equipaments esportius.

- **El front d'Onze de Setembre.** Com ja s'ha dit anteriorment, l'alineació sud d'aquesta avinguda intenta seguir l'alineació de la banda nord, però respectant les alineacions actuals dels barris de la Barceloneta i de la Granja, com a punts fixes que cal respectar. Això dóna una vorera d'amplada variable, que va dels 7,5 metres com a mínim, per arribar als 50 metres a la carretera de l'Aviació.

Per aquest motiu, mentre la major part de la vorera s'inclou al sistema viari, aquest darrer tram es tracta com una zona verda, que caldrà urbanitzar de manera unitària amb la gran franja que existeix actualment entre la Granja i l'avinguda, ja fora del sector. Resulta per tant aconsellable que el projecte d'aquestes zones verdes s'inclouï dins el projecte global d'urbanització de tota l'avinguda, fet que podrà atribuir diferents caràcters a les successives parts de que es compona aquest vial que abasta tot el sud de la ciutat del Prat.

En l'altre extrem, a tocar de la rotonda el·líptica, es proposa un espai verd que recull el final del recorregut de l'avinguda Onze de Setembre, en el sentit de llevant, i que dona accés a un dels verds de proximitat que connecta el final d'aquest recorregut amb el passeig del Sud, davant de l'IES.

- **Els verds de proximitat.** L'ordenació del sòl en base a grans illes permet la introducció d'espais lliures públics a l'interior de cada una d'elles, pensats per a l'ús quotidià dels nous habitants. Es tracta d'espais lliures que han de servir per a la passejada diària de la gent gran, o per dur als nens a jugar una estona després de la sortida de l'escola. No són, doncs, grans espais lliures a la manera de parcs per a l'ús de tota la ciutat, si no petites places molt vinculades a la vida del barri.

Estan intrínsecament vinculades a la mobilitat dels vianants –i també de la bicicleta-, ja que suposen alternatives als recorreguts nord-sud paral·lels als recorreguts dels carrers 30 explicats al capítol anterior. Resulten, doncs, una manera efectiva de connectar a nivell de vianants per l'interior de cada gran illa l'avinguda Onze de Setembre –a través de les porxades proposades sota els edificis amb front a aquest vial- amb el passeig del Sud, sense trepitjar la xarxa viària.

Per reforçar el caràcter d'espais lligats a la mobilitat del vianant, s'ha proposat un carril bici en els vials 30 que segueixen el mateix sentit nord-sud, facilitant el pas de la bicicleta pel perímetre de l'illa, i no pel seu interior. Aquesta mesura caldrà traduir-la en els respectius projectes d'urbanització –amb la col·locació coherent de mobiliari, arbrat, i altres elements de la urbanització-, per aconseguir que els espais verds dels interiors d'illa siguin segurs per a criatures petites, gent gran, i persones amb mobilitat reduïda o condicionada. No cal dir que el mobiliari, jocs infantils, pistes de petanca, i fins i tot la il·luminació, estaran pensats per aquests col·lectius, en un intent de que es pugui deixar anar a jugar "al carrer" a les criatures, com es feia antigament.

- **El front del passeig del Sud.** El front del passeig del Sud es planteja com un element de mobilitat amb entitat pròpia que respon a la rodada, la de bicicletes i la de vianants, però que també recull els itineraris nord-sud dels verds de proximitat explicat abans. Efectivament, l'alineació –sigui del sòl lliure privat o de l'edificació, no és contínua al llarg del passeig, introdueix franges d'espai verd que resolen l'encontre d'ambdós tipus d'espai, a més de servir de coixí dels usos residencials situats en planta baixa respecte el trànsit rodat del passeig del Sud.

Tot i tenir moltes semblances, es plantegen algunes diferències entre aquests espais verds que són ampliació del passeig, segons es tracti de l'eixample de ponent o el de llevant, ja que en la façana d'enfront trobem l'àmbit de serveis aeroportuaris o l'espai agrícola, respectivament. Efectivament, mentre que en el primer es potencia la linealitat de l'espai verd entenent-se'l com a ampliació del passeig, en el segon aquesta ampliació va més enllà i recull el reguitzell d'espais lliures –públics i privats- que s'hi recolzen. En definitiva, mentre que al tram de ponent es vol "fer carrer", per que a l'altra banda encara hi trobarem activitat, en el tram de llevant es vol "capturar" endins de l'illa l'espai obert de territori agrícola situat al davant.

Com a final del recorregut del passeig del sud a l'extrem de llevant, es proposa un espai verd que acosti el front sud de la ciutat al riu, per permetre la connexió dels recorreguts del passeig amb els recorreguts de lleure previstos a la vora del riu Llobregat.

- **La porta Sud.** La cruïlla del passeig del Sud amb la carretera de l'Aviació i l'avinguda del Remolar suposa un punt singular dins la totalitat del recorregut, que s'ha significat amb una arquitectura diferent de la resta del passeig. El mateix passa amb l'espai lliure que es crea al voltant, i del qual en participen l'ARE de l'Eixample Sud i l'ARE de la Ronda Sud-Aeroport.

Aquest punt es tracta amb una reculada de l'edificació, situant sengles edificis singulars seguint les alineacions del Remolar i l'Aviació, damunt una edificació en forma de ziga-zaga que defineix una plaça al front del passeig del Sud, i dues posteriors de major dimensió a banda i banda de l'avinguda de l'Aviació.

La situada a ponent pertany a l'ARE de la Ronda Sud-Aeroport, i la segona a l'ARE de l'Eixample Sud. Aquesta plaça es pretén de gran activitat cívica, tota vegada que hi ha previstos usos comercials als baixos del l'edifici en Z, i per la proximitat d'un equipament públic que li dona façana. Els talls produïts en la planta baixa de l'edifici han d'ajudar a fer-la permeable tant des del passeig del Sud com des de la plaça situada a l'altra banda de la carretera de l'Aviació.

La seva peculiar configuració i situació respecte aquest punt singular fan aconsellable la redacció d'un projecte d'urbanització conjunt per a la totalitat dels espais lliures, i en coherència amb el projecte que es redacta per a l'eix de la carretera de l'Aviació.

El conjunt dels sòls destinats a sistema d'espais lliures (clau 6) és de 130.578m², i suposa un 34,62% del total de l'àmbit de planejament.

2.2.4. Sistema d'equipaments públics

L'Eixample Sud del Prat suposarà la creació d'un màxim de 2.666 nous habitatges, amb 7.200 habitants aproximadament, pel que es tracta d'un veritable nou barri amb entitat pròpia dins el conjunt de la ciutat del Prat de Llobregat.

Aquest fet implica la dotació d'equipaments gairebé exclusius del nou barri, i l'oportunitat de completar l'excel·lent xarxa d'equipaments públics del Prat. Com a equipaments de barri es preveuen un CEIP de dues línies –que integri una escola bressol-, un IES, i un equipament cultural de barri, a més de dues reserves de sòl per a futures necessitats locals. Es proposa també una reserva per a una residència d'avis, equipament de radi de servei superior al barri, i una gran peça d'equipament situada a l'est de la ronda de Llevant, com a equipament d'abast metropolità, sense destí concret.

En el programari realitzat conjuntament amb els serveis municipals es descarten els equipaments assistencials i esportius, per estar cobert abastament el barri amb els existents als entorns.

La distribució de les reserves per a equipaments es realitzen atenent a la seva mida, i sobre tot, a la seva posició relativa a l'estructura urbana proposada:

- El CEIP i l'IES es situen a l'eixample de llevant, per tal de dinamitzar una zona a la que –de ben segur- li costarà més arrencar pel que fa a activitat urbana que a la de ponent, més envoltada d'estructures urbanes actuals o futures. Dins d'aquesta part de l'eixample, es col·loquen als extrems, per evitar l'efecte de buit que provoquen aquests equipaments en hores i dies no lectius. El CEIP, que inclourà la llar d'infants, es situa al costat del barri de la Barceloneta, per aproximar els recorreguts de les famílies que visquin a l'eixample de ponent, i l'IES a l'extrem contrari, pel tal d'"estirar" els recorreguts de ponent a llevant dels usuaris, que –en ser mes grans-, poden anar a classe en bicicleta pels vials 10 previstos.

Al centre d'aquest eixample de ponent, aprofitant la presència de la masia de Cal Peret del Serra- Cal Xicomèdia es proposa la seva recuperació com a equipament cultural i/o cívica, pel que es preveu una reserva de sòl que permeti la possibilitat d'ampliació de la masia actual, vinculada a l'espai lliure de proximitat de l'illa que el conté. Com en el cas dels equipaments escolars, s'ha proposat la seva ubicació en l'eixample de llevant per dinamitzar al màxim el nou barri. El projecte de reforma i ampliació eliminarà els

cossos afegits sense valor ni interès, i mirarà de mantenir les espècies vegetals importants, així com l'estructura de tancats, patis i eres.

- A l'eixample de ponent es proposa una reserva de grans dimensions per a la construcció d'una residència de gent gran. També dins el mateix eixample es proposen dues reserves més –de dimensió inferior- quin ús el determinarà la dinàmica social del nou barri, un dels quals amb façana sobre una de les places de la porta sud.
- La reserva de sòl per a l'equipament metropolità es situa a l'extrem est de l'àmbit, amb una excel·lent accessibilitat rodada a través de la ronda de Llevant i de l'avinguda Onze de Setembre, i connectada amb el nou eixample a través dels vials 10 que hi arriben des de l'extrem de ponent del barri per a vianants i bicicletes.

El conjunt dels sòls destinats a sistema d'equipaments (clau 7) és de 53.361m², i suposa un 14,15% del total de l'àmbit de planejament.

2.2.5. Sistema d'habitatge dotacional

Dins l'ordenació de l'ARE es realitza la reserva determinada pel PDU del Baix Llobregat pel que fa a la reserva d'habitatges dotacionals, que s'insereixen en el teixit residencial construït, sense significar-lo especialment.

Per últim, les reserves per a l'habitatge dotacional es distribueixen seguint criteris de distribució homogènia dins la totalitat de l'eixample, integrant dins el teixit residencial que es proposa. En concret, es proposen dues peces, situades una a cada banda de la Barceloneta, separades per una distància d'uns 800 metres. Es podran situar equipaments en les plantes baixes i primera dels edificis destinats a habitatge dotacional.

El conjunt dels sòls destinats a sistema d'habitatge dotacional (clau 10hd) és de 2.941 m², i suposa un 0,78% del total de l'àmbit de planejament.

2.2.6. Ordenació del sòl d'ús privat i de l'edificació

El sòl privat previst en la present ordenació es situa dins de les grans illes delimitades per la ronda sud, l'avinguda Onze de Setembre, i els vials que les uneixen en sentit nord-sud, siguin existents o proposats.

Un cop establerta aquesta primera ordenació en base a la vialitat, l'ordenació de l'edificació es proposa seguint el criteri de formar fronts homogenis en l'avinguda Onze de Setembre i el passeig del Sud, i carregant la intensitat d'edificació i d'activitat en la vorera de ponent dels vials que uneixen ambdues avingudes. A l'interior, illes de menor dimensió –delimitades per la xarxa que formen els vials 10 i els verds de proximitat, contenen usos residencials amb menys ocupació del sòl i menys alçada.

A l'extrem de ponent es proposa una ordenació singular a l'entorn de la porta sud i la Carretera de l'Aviació.

El front de l'avinguda Onze de Setembre

El front a l'avinguda Onze de Setembre es proposa continu i rotund, en base a una edificació de planta baixa comercial reculada, i tres plantes pis situades damunt l'alineació de l'avinguda.

Aquesta façana es repeteix en totes i cada una de les illes proposades, des de la ronda de Llevant a la carretera de l'Aviació –amb la interrupció del barri de la Barceloneta que s'integra així pel que fa alçada de l'edificació-, per tal d'identificar el nou barri de l'eixample sud de manera clara i rotunda.

Singularment, els extrems d'aquesta barra de 3 plantes es remata amb edificis de major alçada als extrems de llevant i ponent, marcant l'inici i el final del nou barri.

Mentre que la barra de tres plantes pis és constant i homogènia, la planta baixa presenta talls i discontinuïtats que relacionen a través de porxades l'avinguda i els espais lliures de proximitat –amb una marcada direccionalitat nord-sud- que se situen al centre de cada illa.

De la mateixa manera es proposa que per darrera de la barra de tres plantes emergeixin una sèrie de blocs vinculats ~~terres vinculades~~ a la barra, amb una alçada de quatre i cinc plantes més la baixa, que contenen les superfícies destinades a activitat comercial.

Tipològicament, es pretén que els habitatges situats a la barra i als blocs estiguin units per accessos comuns, de gran diversitat tipològica donades les característiques de torre que tenen els edificis de 4 i 5 plantes i de barra amb poca fondària que tenen els de tres plantes.

Evidentment, l'aparcament –amb 30 metres d'amplada- és únic per a cada conjunt situat dins la mateixa illa, i es fixa una servitud de pas en els talls proposats a la planta baixa, que caldrà urbanitzar en coherència amb la resta de la vorera.

Les illes de l'eixample de ponent.

El front de l'avinguda Onze de Setembre gira en arribar als vials 30, en una sèrie d'illes de 32 metres d'amplada, paral·leles al vial, per a les que es preveu un front comercial sobre aquests vials.

D'aquesta manera, es pretén que l'activitat comercial no quedi relegada al front de l'avinguda Onze de Setembre, si no que s'introdueixi dins el teixit del barri, i arribi a la ronda Sud. Això no obstant, el gruix proposat per aquest ús comercial no pren tota la fondària de l'illa, si no que es proposa que l'altre front –el que dona als verds de proximitat interiors de l'illa- tingui la planta baixa residencial, amb espais lliures privats donant façana als espais lliures de proximitat.

Aquesta doble condició de la planta baixa de llevant i ponent –que es pot veure alterada excepcionalment en alguns punts-, es resol en base a diverses solucions tipològiques que poden anar de la barra de molta fondària amb patis interiors, al doble bloc amb accessos situats dins el pati intern, passant per torres aïllades situades amb una alineació constant damunt el vial.

El final d'aquesta barra complexa es resol amb la situació d'una torre rectangular de 32x14 metres també d'ús comercial-, que remata l'illa lineal damunt el passeig del Sud. En la part del front situat entre la Barceloneta i la Ronda de llevant es proposen d'una alçada de set plantes més la baixa, mentre que el situat entre la Barceloneta i el Remolar, es redueix l'alçada a tres plantes pis, en compliment de les servituds aeronàutiques.

A l'interior de les grans illes, buscant l'orientació sud, es situen una sèrie d'illes de menor dimensió que sempre presenten un front a la cara de llevant dels vials 30, i un altre als espais lliures de proximitat de l'interior de l'illa.

Per a aquestes unitats de sòl privat es preveu una ordenació en "U", amb l'espai obert mirant a sud-oest, que allibera un espai lliure destinat a l'ús dels habitatges que l'envolten. Per tal d'introduir una major riquesa tipològica, es proposa una ocupació voluntària d'aquests interiors –respectant els màxims establerts per illa-, que introdueixen una major varietat en el teixit residencial. Pel mateix motiu, seria desitjable la introducció de passos en planta baixa que permeabilitzin el pas de vianants i enriqueixin la xarxa de mobilitat del vianant proposada en els sòls públics.

Les illes de l'eixample de llevant.

De la mateixa manera que en l'eixample de ponent, el front de l'avinguda Onze de Setembre gira en arribar als vials 30, però en aquest cas amb illes de dimensió i forma variables, atenent a la geometria i traçat dels vials que les encerclen.

En aquest cas, es circumscriu l'activitat comercial al front de l'avinguda Onze de Setembre, i de la ronda Sud, ja que la menor massa crítica d'aquesta part del barri, i la reserva dels sòls situats al sud com a inedificables, no permeten pensar en un ús intensiu comercial de les plantes baixes.

Les illes de menor dimensió proposades a l'interior de les illes grans responen, pel que fa a la seva ordenació i accessibilitat des del viari rodant, al mateix criteri que les de l'eixample de ponent. Es proposa així una edificació residencial de baixa alçada, a l'entorn d'espais lliures privats, que seria convenient de permeabilitzar al pas dels vianants amb mecanismes de tancament nocturn.

L'edificació que es situï dins aquestes illes seguirà el criteri de la bona orientació i assoleïment, deixant gran llibertat compositiva al projectista. No cal dir que hauran de compatibilitzar l'ocupació de la planta soterrani amb l'aparcament que tingui accés des d'una de les vies 30, amb l'assoliment de permeabilització a l'aigua de pluja del màxim de sòl lliure privatiu.

La trobada d'aquest teixit residencial amb el passeig del Sud es produeix amb unes illes allargassades sobre l'alineació del passeig, que –a manera de greca- combinen barres de 3 plantes més la baixa amb torres de 7 plantes més la baixa, i els usos residencials de planta baixa amb els comercials, respectivament. També es combinen els espais lliures privats i públics, teixint així la xarxa d'espais lliures que recorre les grans illes en les dues direccions, nord-sud i llevant-ponent. Singularment, es proposa una edificació amb front de tres plantes amb porxo a la planta baixa, en l'eix nord sud de la masia de Cal Peret del serra per dotar de major riquesa l'espai de la plaça situada al sud de l'equipament proposat.

Com a punt final –a llevant d'aquesta ordenació del passeig- es proposa la ubicació d'un edifici destinat íntegrament a l'activitat terciària en tota l'alçada que pugui acollir usos d'oficines, i fins i tot hotelers, ja que la seva situació –en la confluència del passeig del Sud i la ronda de llevant- el fan idoni per a aquests usos.

La Porta Sud

A l'altra extrem de l'àmbit, i sempre sobre el passeig de ponent-, trobem la Porta Sud, quina ordenació depèn de les ARE de l'eixample Sud i de la Ronda Sud-Aeroport.

L'ordenació de la Porta Sud pretén la creació d'una nova plaça cívica amb forta activitat comercial en la confluència del passeig del Sud amb l'avinguda del Remolar –que resol l'accés viari des del nord-, i la carretera de l'Aviació -que resol els itineraris de vianants i activitat des de la nova estació de l'AVE fins al parc Nou.

Aquesta fita cívica i urbana –a més del seu paper d'aglutinació d'activitat- ha de significar-se de manera especial dins el front sud de la ciutat, que va des de Sant Cosme fins al riu Llobregat. Per aquest motiu, damunt un basament comercial de considerable magnitud, es proposen edificacions que van des dels set fins als onze pisos d'alçada, concentrats sobre-tot en l'eix de la carretera de l'Aviació, que es re-urbanitzarà prioritzant el pas dels vianants.

L'ordenació d'aquesta peça es proposa de manera directa –a través de la llicència de l'edificació- en la banda que correspon a l'ARE de l'eixample sud, mentre que la part inclosa a l'ARE Ronda sud-Aeroport estarà subjecte a la redacció d'un Pla de Millora Urbana que defineixi l'ordenació dels volums previstos, donada la seva major complexitat. En els dos cassos però, el que es persegueix és reforçar mitjançant les alineacions de l'edificació la traça de la carretera de l'Aviació i de l'avinguda del Remolar, i la creació de places interrelacionades entre elles que conformin espais cívics de forta activitat comercial.

Les tipologies de l'edificació

Les tipologies proposades responen totes al caràcter i definició de les Àrees Residencials Estratègiques –compactes i denses-, i són evidentment habitatges en edificacions plurifamiliars, en les seves diverses formes, amb preferència pel bloc lineal formant diversos conjunts.

Les fondàries previstes –algunes fixades unívocament i altres amb variables dins un perímetre màxim- van des de la barra de 10 metres -amb habitatges servits per passadís-, fins a la fondària de 20 metres -que permet el doble bloc amb pati ventilat al centre-.

Cada una d'elles respon a la seva particular orientació respecte el sol i la ventilació creuada, amb preferència per aquells tipus que permeten una agrupació de 4 habitatges per replà. Així per exemple, es proposen en la orientació nord-sud habitatges passants –de 12 metres de fondària- o habitatges servits per corredor –de 10 metres de fondària total- que també permeten la ventilació creuada.

En les edificacions orientades a est i oest s'opta per torres amb habitatges -que tot i mirar a una o altra orientació- es disposin en cantonada, o a organitzacions en doble bloc que assegurin la ventilació creuada malgrat disposar d'una sola orientació.

Usos previstos:

Es reserva un percentatge del 12% de l'edificabilitat total de l'àmbit, que es destinarà a usos diferents als d'habitatge. El destí d'aquest aprofitament es reparteix entre el terciari en carrer (comerç i activitat) i el terciari en alçada (activitat i serveis privats).

Altrament, l'edificabilitat no residencial té un caràcter complementari a l'edificabilitat residencial, diferenciant-se d'aquesta i garantint en qualsevol cas la densitat mínima i la dimensió adequada dels habitatges assignats en aquesta ARE.

Es defineix un percentatge superior al 50% de les plantes baixes, que es destinarà a usos diferents dels d'habitatge, principalment pel comerç i serveis de proximitat. Els teixits urbans defineixen una part important del seu caràcter en el contacte de l'edificació amb el pla del terra, que és on s'estableix la interrelació entre l'espai privat de l'aprofitament i l'espai públic del carrer, i on sovint la privacitat de la residència amb el caràcter públic del carrer, acaben amb solucions que neguen la interrelació entre els dos tipus d'espai, i acaben atorgant una funció únicament d'accés i connexió a l'espai carrer, sense possibilitats d'intercanvi i transferència amb l'espai construït.

- Habitatge plurifamiliar: és l'ús majoritari. Es preveu un màxim total de 2.666 habitatges, que representen un total de 213.022m² de sostre, i un percentatge del 88% respecte el total.
- Comercial i serveis: en plantes baixes de la nova façana sud de l'avinguda Onze de setembre, les façanes de ponent dels carrers verticals i les peces finals amb façana al passeig del sud. Es preveu un total de 24.380m² d'activitat comercial, que suposen un 10% del total del sostre.
- Terciari: es reserva una peça destinada únicament a ús terciari situada a l'est de l'ordenació, en el creuament entre el passeig del sud i la connexió amb el vial port-aeroport. Es preveu un total de 5.573m² d'activitat terciària, que suposa un 2% del total
- Aparcament: en planta soterrani

2.3. Reserva i localització d'habitatges de protecció

El Pacte Nacional per l'habitatge 2007-2016 i l'Objectiu de Solidaritat Urbana (OSU)

El Pacte nacional per l'habitatge 2007-2016, de 8 d'octubre, de 2007 identifica:

Les projeccions oficials demogràfiques i de llars ens indiquen una mitjana anual de formació de 40.000 noves llars, en els deu anys del període 2007-2016. D'aquestes llars, un 60% necessitarà algun tipus de suport públic per poder accedir a un habitatge, si es té en compte que l'estructura de la rendes de la població catalana comptabilitza en aquest percentatge les llars amb uns ingressos fins a 6'5 vegades el salari mínim. Aquests càlculs permeten comptabilitzar un volum de necessitats d'intervencions públiques per a 240.000 llars, que s'afegeixen a les 200.000 avui acumulades, per donar un total estimat de 440.000 llars susceptibles de ser beneficiàries de la política d'habitatge en aquest horitzó de deu anys.

És objectiu del pacte, entre d'altres:

1. Mobilitzar sòl per a 250.000 habitatges amb protecció oficial (Objectiu 1.1).
2. Construir 160.000 habitatges amb protecció oficial, dels quals 50.000 en 4 anys (objectiu 1.2).
3. Promoure l'accés a l'habitatge mitjançant ajuts directes a 140.000 famílies, dels quals 60.000 en 4 anys (objectiu 1.4).
4. Aconseguir un parc suficient d'habitatges per a polítiques socials (Objectiu 1.5)

Aquest objectiu determina que per a la garantir la creació d'aquest parc, els municipis de més de 5.000 habitants i les capitals de comarca han d'anar augmentant el seu parc d'habitatges destinats a polítiques socials fins arribar al 15% del parc d'habitatges principals en el termini de 20 anys.

En l'Annex IV del Pacte s'inclou una taula en que es fa el càlcul del 15% del parc d'habitatges que hauria de ser destinat a polítiques socials, del parc de titularitat pública i social actualment existent per aquests municipis així com del parc social pendent.

Al municipi del Prat de Llobregat, el 15% de l'habitatge principal (es correspon amb l'any 2006) que haurà de ser destinat a polítiques socials és de 3.348 unitats; el parc social existent també per al mateix any era de 4.031 unitats.

En el càlcul del parc de titularitat pública pendent o del parc social pendent, resulta que el Prat de Llobregat està entre un dèficit de 574 habitatges en el primer cas i un superàvit de 684 habitatges de Parc social, situant tant el dèficit com el superàvit en el barri de Sant Cosme, situat a l'oest de la present ARE.

Així doncs, el Prat de Llobregat, tot i no tenir el 100% del parc social de titularitat pública, actualment compleix amb escriu l'OSU.

Escenaris de creixement demogràfic i de llars al Prat de Llobregat

Segons l'avanç del Pla Local de L'Habitatge del Prat de Llobregat, en l'escenari més pausable de creixement demogràfic en els horitzons 2012 i 2018, la població del Prat del Llobregat creixerà fins 67.681 persones l'any 2012 i 74.890 l'any 2018. Aquest creixement vindrà determinat per l'impacte del desenvolupament de les noves àrees del Prat Nord i el Prat Sud.

Aquest creixement suposarà que les llars passaran de les quasi 22.715 de l'any 2006 a gairebé 28.000 llars l'any 2018.

D'altra banda, de l'anàlisi de la demanda i oferta d'habitatge realitzada al municipi se'n deriva la constatació d'uns desequilibris qualitatis així com un important grau d'exclusió residencial.

La problemàtica en quant a l'accés a l'habitatge a el Prat de Llobregat es perfila com especialment greu: havent acomplert ja l'OSU, segons el PLH el Prat de Llobregat seguirà tenint una important demanda d'aquest tipus d'habitatge: en el transcurs d'aquest període (2007-2018) s'hauria d'aconseguir una producció anual de 268 habitatges assequibles, considerant una distribució anual homogènia.

El Pla Local d'Habitatge del Prat de Llobregat, en la seva fase d'avanç ja proposa un seguit d'actuacions adreçades a intervenir en l'obtenció d'habitatge assequible.

El desenvolupament d'ambdós ARE suposaran l'obtenció de més de 1.800 habitatges de protecció pública, i el desenvolupament del sector de l'Estació intermodal suposarà també l'obtenció d'habitatge protegit.

Previsions del Pla Territorial Sectorial d'Habitatge de Catalunya

Les recomanacions i indicacions establertes pel Departament de Medi Ambient i Habitatge procedents dels treballs conduents al Pla territorial sectorial d'habitatge en l'àmbit del Prat de Llobregat es concreten en les següents:

Recomanacions sobre Habitatge Protegit superior al 50%:	sense recomanació
Ajust del mínim sobre Habitatge Protegit règim especial:	increment moderat
Ajust del mínim sobre Sistema d'habitatge dotacional:	sense ajust

Pla director urbanístic de les Àrees residencials estratègiques del Baix Llobregat

D'acord amb la disposició addicional única apartat 2 del Decret Llei 1/2007, el Conseller de Política Territorial i Obres públiques, amb informe previ de la Comissió d'urbanisme de Catalunya, ha acordat la formulació dels Plans directors urbanístics de delimitació i ordenació de les àrees residencials estratègiques a impulsar a Catalunya dins el proper quadrienni, que garanteixin com a mínim assolir el 50% del dèficit estimat d'habitatges de protecció pública per aquest període temporal. Així mateix, s'ha aprovat el document d'**objectius i propòsits generals dels Plans Directors Urbanístics de les Àrees Residencials Estratègiques de Catalunya (quadrienni 2008-2011)**, elaborat per la Secretaria per a la Planificació Territorial i la Secretaria d'Habitatge del Govern de la Generalitat.

El Decret Llei 1/2007 estableix que l'ordenació detallada de les àrees residencials estratègiques ha de preveure:

Primer. Una densitat mitjana mínima del sector de 50 habitatges/ha.

Segon. La qualificació de sòl suficient per a habitatge de protecció pública per tal que, com a mínim, la meitat dels habitatges de l'actuació tinguin aquesta destinació

El document d'objectius i propòsits generals dels Plans directors urbanístics de les Àrees residencials estratègiques de Catalunya, aprovat el 15 de febrer de 2008, determina la redacció del **Pla director urbanístic de les Àrees residencials estratègiques del Baix Llobregat** que conté onze àmbits susceptibles de ser àrees residencials estratègiques (ARE) localitzats en nou municipis de la comarca. En concret dos d'aquests àmbits corresponen a dues ARE localitzades al municipi del Prat que conformaran la nova façana sud del nucli urbà.

Les determinacions elaborades en el marc del Pla Director Urbanístic del Baix Llobregat per a ARE Eixample sud al respecte dels percentatges destinats a cada tipus d'habitatge, són les següents:

Determinacions per a la previsió del nombre d'habitatges:

Dimensió habitatge	m2/hbtg
Habitatge protegit règim especial	80
Habitatge protegit règim general	80
Habitatge protegit règim de preu concertat	80
Habitatge protegit règim concertat català	80
Habitatge lliure	80

Quadre de repartiment dels percentatges d'habitatge protegit:

Repartiment de l'aprofitament	
Edificabilitat habitatge protegit	%
Edificabilitat hbtg protegit règim especial	5%
Edificabilitat hbtg protegit règim general	20%
Edificabilitat hbtg protegit règim preu concertat	15%
Edificabilitat hbtg protegit règim concertat català	10%
Total edificabilitat habitatge protegit	50%

Es determina que la reserva per habitatge protegit serà la resultant del 50% del sostre destinat a habitatge de l'ordenació de l'ARE.

2.3.1. Reserva d'habitatges de protecció

Segons les necessitats i recomanacions explicades en els punts anteriors i finalment les determinacions del mateix Pla Director, l'ordenació de l'ARE Eixample Sud destina les següents reserves de sostre per a habitatge de protecció:

Quadre de repartiment de l'edificabilitat d'habitatge protegit:

Repartiment de l'aprofitament		
Edificabilitat habitatge protegit	m2 st	%
Edificabilitat hbtg protegit règim especial	10.651	5%
Edificabilitat hbtg protegit règim general	42.604	20%
Edificabilitat hbtg protegit règim preu concertat	31.954	15%
Edificabilitat hbtg protegit règim concertat català	21.302	10%
Total edificabilitat habitatge protegit	106.551	50%
Edificabilitat habitatge lliure		
Total edificabilitat habitatge lliure	106.551	50%
Total edificabilitat residencial	213.022	100%

2.3.2. Localització d'habitatges de protecció

L'ordenació de l'ARE localitza la reserva d'habitatges de protecció per tal de garantir el repartiment homogeni de l'habitatge protegit: Es defineix el repartiment adequat i no concentrat de l'habitatge protegit, qualificant el sòl amb aquesta destinació, essent l'instrument del projecte de reparcel·lació el qui estableixi la localització precisa de les diferents modalitats establertes en l'apartat anterior.

La distribució de l'habitatge protegit dins l'ARE Eixample Sud respon al repartiment del 50% del sostre destinat a aquest tipus d'habitatge, de forma equilibrada en la totalitat de l'àmbit, tal i com s'indica en el plànol de qualificació del sòl, dotant a cada superilla d'un nombre tant d'habitatges protegits com lliures.

2.4. Justificació de l'observança del desenvolupament sostenible

Respecte la justificació de l'observança de l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible i de les directrius per al planejament urbanístic que són objecte, el planejament que ara es tramita, cal esmentar el següent:

a. el planejament que ara es tramita, és coherent amb el concepte de desenvolupament sostenible contingut en l'article 3 del text refós de la Llei d'urbanisme i de forma més particulars en els seus punts 1 i 2:

- 1. *El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.*

El present document compleix amb els principis anteriors ja que delimita un nou creixement residencial en uns sòls de completament de la trama urbana, sobre els que no concorren importants valors naturals, paisatgístics, arqueològics, històrics o culturals. I proposa donar nou valor als terrenys que encara no s'havien desenvolupat, garantint la utilització racional del territori i del medi ambient, en tant que conjumina les necessitats de creixement del municipi en coherència amb el model i ocupació del territori, generant un teixit que és façana de la ciutat on hi juga un paper clau l'espai lliure i el propi territori.

Es reproduïxen a continuació de forma simplificada els criteris en els que es basa el desenvolupament d'aquesta Àrea residencial estratègica:

Jerarquia viària. La nova ordenació incorporarà el principi de jerarquia funcional en l'espai viari que suposa l'establiment d'un ordre o classificació en les vies i recorreguts que aquí es desenvolupin. Des de la definició dels recorreguts per a vianants o carrers de prioritat invertida, passant pels vials i carrers que completen la xarxa principal urbana, determinant les necessitats dels carrers existents i la seva funció futura. En aquest sentit la definició de la Ronda del Sud és un punt clau per la nova ordenació, així com la definició de la jerarquia en la vialitat en sentit nord-sud.

Compacitat urbana. La compacitat és un principi complex de l'assentament urbà i comporta intensitat urbana en el teixit i continuïtat en l'espai públic. En la compacitat s'afavoreix l'ocupació predominant dels fronts de carrer enfront de la densitat en alçada, per això la nova ordenació tendirà a una major ocupació del sòl amb alçades variables, amb una major densitat al front de l'avinguda Onze de Setembre i alguna edificació de major alçada pels llocs singulars del projecte urbà. Amb la compacitat i la centralitat dels espais, guanya força el concepte sobre la intensitat i la densitat, entesa en un doble sentit tant quantitativa com qualitativa.

Diversitat funcional. La diversitat és un indicador de qualitat de qualsevol ecosistema i la diversitat en el món natural, es dona quan hi ha moltes espècies i molts elements de cada espècie. Aquest principi bàsic portat al nou urbanisme suposarà l'establiment de condicions que afavoreixin una quantitat significativa d'usos i tipologies en l'àmbit, amb una aposta més forta per l'activitat comercial i terciària sobre l'avinguda Onze de Setembre, però estirant aquesta barreja d'usos fins al Passeig del Sud, amb diversitat tipològica des de l'habitatge lliure fins l'habitatge protegit en les seves diferents modalitats, i en la presència d'activitats no residencials diverses ja siguin conformant carrer o en alçada, que incorporarà noves activitats econòmiques a aquest espai.

Equilibri ambiental. La introducció de criteris de sostenibilitat serà un principi bàsic que s'haurà d'incorporar en els diferents moments de la construcció del projecte, des del planejament general, passant pel planejament derivat i també en l'execució de l'obra urbanitzadora i la construcció de les noves arquitectures.

Integració paisatgística. La singular i excepcional posició dels sòls a en aquesta banda sud de la ciutat, fan del tot necessari la incorporació del propi paisatge del territori agrari del Llobregat en la nova ordenació, així com la singularitat de la trama urbana del barri de la Barceloneta. Aquest nou teixit urbà, definirà una nova percepció de la ciutat des d'aquest punt del territori, un teixit que incorpora el paisatge de l'espai lliure deixant-lo penetrar fins la ciutat consolidada.

Gestió possible. El principi de la gestió possible comporta coneixement profund de la realitat que es pretén transformar, de l'estratègia que es vol aplicar i dels instruments urbanístics que s'implanten de forma que es donin les condicions suficients de garantia d'aconseguir els objectius que es persegueixen. La viabilitat

econòmica de qualsevol actuació urbanística passa per l'equilibri de beneficis i càrregues que d'ella se'n deriven.

- 2. *El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient.*

La present ARE és coherent amb l'anterior enunciat pel que fa a la rehabilitació i renovació en el sòl urbà, així com la cohesió social proposant la definició d'un espai de diversitat social, així com una ordenació que permeti millorar els dèficits i la qualitat urbana i social actual, realitzant noves reserves de sòl per sistemes públics, les reserves de sòl destinades a la construcció d'habitatges protegits i la reurbanització i millora dels espais lliures existents.

b. El document que ara es tramita, s'ajusta a les directrius per al planejament urbanístic contingudes en l'article 9 de l'esmentat text refós, i de forma més particular en els seus punts 1, 3 i 7, que es reproduïxen a continuació. Altrament els apartats 2, 4, 5 i 6 del mateix article no són d'aplicació en aquest cas ja que fan referència a qüestions que no afecten en la present actuació (urbanització de zones inundables o de risc, preservació de terrenys de pendents superiors al 20%, urbanització de terrenys forestals o paisatgístics cremats etc.):

1. *Les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.*

3. *El planejament urbanístic ha de preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis, i ha d'incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.*

7. *Les administracions urbanístiques han de vetllar perquè la distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments s'ajusti a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.*

El contingut d'aquest document compleix amb les determinacions anteriors en tots els seus aspectes.

2.4.1. Mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible

El present document és coherent amb els principis i objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat, pel que fa a l'aplicació de mesures per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible, i per mobilitat sostenible la mateixa llei estableix que és aquella que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones. Els criteris que inspiren l'esmentada llei, i que s'han aplicat en el present document, són:

- La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures.

- La visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat.

- La intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport.

- La seguretat integral de les persones i el respecte al medi i als seus valors.

- La minimització del consum de recursos energètics i d'ocupació de sòl.

Els objectius generals que inspiren la llei de la mobilitat i que s'integren en aquest document, fan referència al següent:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als llocs de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

c) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

d) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

e) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.

Els anteriors criteris i objectius estan plenament integrats en el present document en la mesura en que el mateix estableix un conjunt de criteris, objectius i solucions generals coherents amb les de la llei de la mobilitat com són els següents:

- S'aposta per un model de ciutat compacta i diversa, on es minimitzen les distàncies i els recorreguts al seu interior i on s'optimitza el consum de sòl en proposar una major intensitat d'edificació.

- La proposta presenta un alt nivell d'autocontenció de la mobilitat obligada, en la mesura en que el percentatge de sostre d'activitat es situa en una dimensió no inferior al 12% i es determina que les mateixes siguin compatibles amb la residència amb el que s'aconsegueix reduir la distància habitatge-lloc de treball i serveis.

- Es tracta d'un àmbit d'alta centralitat urbana per la seva posició respecte l'aeroport, per la seva continuïtat amb la trama urbana de la ciutat, la proximitat del barri de Sant Cosme, la connectivitat de l'avinguda Onze de Setembre i el nou Passeig del sud.

- Es fa una aposta clara per la qualitat de l'espai carrer, que afavoreixi els desplaçaments a peu i en bicicleta, amb una major dimensió dels espais per a vianants, amb més continuïtat que els actuals. Algunes de les principals actuacions pel que fa a la vialitat són:

- S'incorporen els criteris del Pla d'Espais Públics i de Mobilitat del Prat de Llobregat, elaborat per l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, l'abril de 2005, on es proposa una xarxa bàsica que delimiti un esquema de superilles amb la vialitat de caràcter territorial.

Aquesta xarxa bàsica que defineix superilles amb accessibilitat homogènia de trànsit motoritzat, incloent la xarxa de transport públic, permet una accessibilitat fàcil a totes les superilles on cada xarxa troba el seu espai i no es trepitgen.

- La xarxa viària bàsica es complementa en l'obertura del nou vial de continuïtat amb el Passeig del Sud que incorporarà una franja arbrada central i espai suficient per encabir carrils bici a les voreres.

- la resta de vies ens sentit transversal i que no pertanyen a la xarxa bàsica, es definiran de prioritat invertida, és a dir espais d'estada i de mobilitat a peu o en bicicleta.

- L'increment d'oferta d'espai públic per al transport públic, la bicicleta i el mode a peu i la limitació del vehicle privat, milloren l'eficiència del sistema urbà. La limitació de la circulació del trànsit en vehicle privat a una xarxa bàsica millora les condicions de soroll per als carrers secundaris que incrementen la qualitat urbana.

- S'aposta per l'establiment dels passos necessaris per a garantir la connexió entre el territori del Parc Agrari i la zona urbana, així doncs els filtres verticals allotjaran preferentment els sistemes per a vianants i les bicicletes.

En el present document s'inclou l'estudi justificatiu d'avaluació de la mobilitat generada que incorpora els criteris del Pla d'Espais Públics i de Mobilitat del Prat de Llobregat, elaborat per l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, l'abril del 2005.

2.4.2. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en el cicle de l'aigua

El present document estableix l'ordenació del cicle integral, que comporta compatibilitzar el planejament amb el cicle natural de l'aigua i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model globalment eficient. Minimitzant l'ús d'aigua potable, gestionant l'aigua de pluja i dels recursos naturals, optimitzant el seu reciclatge i retornant-la al cicle natural depurada, sense interferir l'aigua que circula fora dels límits del sector i, en tot cas, millorant la gestió de l'aigua de l'entorn.

Els criteris que s'han aplicat en el present document, són:

- Minimitzar el consum de l'aigua tant en els espais edificats com en la urbanització.
- Promoure una bona gestió de l'aigua no potable procedent de la reutilització de la depuradora més l'aprofitament del freàtic, tant en els sòls privats com en els públics.
- Promoure la gestió del cicle complet de les aigües residuals.

Les mesures establertes per a la gestió dels recursos hídrics:

- El cicle integral de l'aigua, tècnicament, integra els conceptes de permeabilitat, classificació, selecció i tractament previ (laminació, separació de greixos, decantació, filtració i higienització) de l'aigua. L'ordenació de l'ARE Eixample Sud estableix un mínim de sòl permeable superior al 35%, de la totalitat del sòl inclòs en l'àmbit delimitat. El sòl permeable definit en l'ordenació correspon en primer lloc i majoritàriament als sòls qualificats de sistema d'espais lliures, en segon als espais lliures interiors d'illa, i en tercer lloc a les zones enjardinades del sistema viari, amb els percentatges que es defineixen en el plànol Cicle de l'aigua.

- La gestió de l'aigua de pluja en fomentarà la seva reutilització per a la neteja de vials i el reg dels espais lliures. El projecte d'urbanització inclourà sistemes de tractament, emmagatzematge i d'utilització de l'aigua no potable procedent de la reutilització de la depuradora més l'aprofitament del freàtic per al reg i la neteja dels espais públics i les zones comunitàries i, en general, prioritzaran els sistemes de reg que minimitzin les pèrdues d'aigua per evaporació i escolament superficial.

- S'incorporen mesures d'economia en els usos domèstics i públics de l'aigua. Totes les edificacions disposaran de sistemes d'estalvi d'aigua (reguladors de pressió i airejadors per aixetes i dutxes) i s'introdueixen criteris i sistemes d'estalvi en els espais lliures públics i privats tal i com es recull del el plànol del cicle de l'aigua.

2.4.3. Mesures adoptades per a garantir la gestió i producció de l'energia

- S'obre la implantació i ordenació de l'àrea residencials estratègica, s'estableix un model d'ocupació que minimitza el consum del sòl, en racionalitza el seu ús, per tal d'afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica i optimitza, en l'ordenació dels carrers i les architectures, l'accés al sòl (criteris d'orientació i separació entre edificis que afavoreixin el seu assolament).

- L'ARE Eixample sud planteja un model d'eficiència energètica. L'eficiència energètica (la satisfacció de les necessitats amb el mínim de recursos energètics) es basa en tres factors que cal articular conjuntament: la minimització de la demanda, l'eficiència en l'oferta dels sistemes que usen l'energia per satisfer-la i la gestió conjunta en el temps dels factors dinàmics que afecten tant l'oferta com la demanda.

- Les edificacions que es construeixen en les ARE s'ajustaran a criteris d'aprofitament bioclimàtic, que minimitzen la demanda: Amb una correcta orientació d'una proporció no inferior al 75% de la totalitat del habitatges; amb la garantia de la ventilació transversal natural provocada per la disposició de les façanes i/o patis de ventilació (excepte en el cas d'habitatges per dues persones que s'admetrà la ventilació forçada) i amb la potenciació de la implantació d'espais intermedis amb l'exterior, amb l'objectiu de millorar el confort espacial, el control tèrmic i acústic, i l'estalvi energètic dels habitatges. Aquests espais, i sempre amb la garantia dels objectius anteriors, tenen normativament un tractament específic en la regulació normativa de les ARE.

- Per l'eficiència en l'oferta, les construccions que s'executen en les ARE disposaran d'un sistema autònom de producció d'aigua calenta sanitària. Tots els edificis (excepte pàrkings, magatzems, construccions auxiliars i aquells similars amb un mínim consum d'aigua), hauran de disposar d'un sistema de producció d'aigua calenta sanitària que utilitzi per al seu funcionament energia solar tèrmica.

- El present document d'ordenació de l'ARE defineix els criteris i mesures destinades a minimitzar la demanda energètica tant a nivell del conjunt de l'àmbit com de l'espai públic i l'edificació, tal i com es descriu en el plànol de Gestió de l'energia.

2.4.4. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en la gestió del tractament de residus urbans i la qualitat ambiental i atmosfèrica.

Tractament de residus

- Seran objectius de l'ARE, reduir la generació de residus, fomentar el reciclatge i la reutilització dels residus urbans i facilitar la disponibilitat d'instal·lacions adequades per al seu tractament i/o dipòsit.

- Amb aquesta finalitat es preveu la localització de punts de recuperació de la matèria orgànica: central de compostatge, punts de compostatge en espais lliures públics i privats.

- L'ARE fa la previsió en els espais lliures públics i privats, mecanismes de compostatge que han de permetre la recuperació de la matèria orgànica. Aquesta recuperació ha de ser suficient per cobrir, com a mínim, les necessitats de l'adobament del verd urbà i del verd privat i d'un mínim del 20% (desitjable un 50%) del consum generat pels horts urbans i privats existents en el sector, si és el cas.

- El sistema de recollida de residus serà l'existent en el municipi del Prat, en aquest cas s'emprarà el sistema de recollida selectiva al carrer, pel tractament de les 5 fraccions de residu (paper, vidre, plàstic, orgànica i rebuig), excepte determinació municipal expressa.

- Per al tractament i gestió dels materials i els residus, s'utilitzaran preferentment materials reciclats o renovables i d'origen local, per produir la quantitat mínima d'emissions en el procés de transformació i posada en obra, minimitzant l'impacte de la construcció sobre el cicle dels materials i el medi ambient en general.

En la qualitat ambiental i atmosfèrica

- L'ordenació de l'ARE estableix els criteris per tal de minimitzar els efectes sobre l'ambient atmosfèric i la qualitat de l'aire per tal d'evitar l'efecte "illa de calor", utilitzant materials d'alta reflectivitat i emissivitat, i la incorporació de vegetació com a controlador ambiental.

- Respecte a la mobilitat, amb l'objectiu de reduir al màxim les emissions de substàncies contaminants, es redueixen les àrees de trànsit rodat, a les mínimes indispensables i es garanteix l'accés al conjunt de serveis mitjançant recorreguts per a vianants i bicicletes. Es defineixen les velocitats de la xarxa de vialitat de la nova ordenació per tal de reduir les velocitats en el major nombre de carrers, aconseguint una màxima seguretat. Es promouen els espais amb baix impacte ambiental.

- Prevenció i correcció de la contaminació acústica amb mesures de correcció en l'edificació, com ara l'orientació dels edificis i disposició de les dependències d'ús sensible al soroll allunyades de la font d'emissió, avinguda Onze de setembre i zona aeroportuària. S'inclouen les mesures de qualitat dels edificis, aïllaments i acabats.

- S'estableixen ara criteris per a la utilització d'elements de la vegetació com a elements de protecció acústica, com ara franges d'alta intensitat de vegetació, tipus d'arbrat i protecció amb vegetació dins els espais de la vialitat, utilització de paviments sonoredactors, fonoabsorbents, etc.

- Prevenció de la contaminació lumínica, limitant la generació de necessitats d'enllumenat exterior i evitar-ne els excessos lumínics, els fluxos hemisferi superior, les reflexions excessives i l'impacte negatiu sobre els organismes vius. Per tal d'ajustar el disseny de l'enllumenat a les necessitats es defineixen tres tipus d'espais segons el nivell d'il·luminació, d'intensitat alta: l'avinguda Onze de setembre; d'intensitat mitja: eixos vials verticals i part del Passeig del Sud; i d'intensitat baixa: els carrers de prioritat invertida horitzontals i els filtres

verds verticals. S'inclouen ara les mesures d'estalvi energètic com ara mecanismes automàtics d'accionament, sistemes de baix consum, i aquells que aprofiten les energies renovables.

3. Quadres de dades

Q.1. Quadre de superfícies de l'ARE Eixample Sud

SUPERFÍCIE ÀMBIT ARE	377.188 m2	100%
-----------------------------	-------------------	-------------

Sup sòl computable 373.808 m2

SÒL PÚBLIC TOTAL	276.710,36 m2	73,36%
-------------------------	----------------------	---------------

SISTEMA D'ESPais LLIURES

clau 6b	130.578,00 m2	34,62%
----------------	----------------------	---------------

ILLA 1	8.420,00 m2
1A1	1.751,00
1B1	1.031,00
1B2	1.390,00
1C1	1.315,00
1C2	908,00
1C3	2.025,00
ILLA 2	7.408,00 m2
2A1	3.343,00
2B1	1.155,00
2C1	2.910,00
ILLA 3	4.627,00 m2
3A1	957,00
3B1	1.905,00
3C1	1.765,00
ILLA 4	11.916,00 m2
4A1	428,00
4B1	1.155,00
4B2	2.083,00
4C1	2.910,00
4C2	5.340,00
ILLA BARCELONETA	17.432,00 m2
BARCELONETA	17.432,00
ILLA 5	10.414,00 m2
5A1	2.957,00
5B1	1.184,00
5B2	2.145,00
5C1	4.128,00
ILLA 6	1.035,00 m2
6B1	1.035,00
ILLA 7	8.236,00 m2
7A1	1.558,00
7B1	3.371,00
7C1	878,00
7C2	2.429,00
ILLA 8	11.834,00 m2
8A1	6.192,00
8B1	2.959,00
8C1	2.683,00
ILLA 9	17.566,00 m2
9C1	11.949,00

9C2	5.617,00
ILLA PARC AGRARI	31.690,00 m2
parc agrari	31.690,00

SISTEMA D'EQUIPAMENTS COMUNITARIS

clau 7b	53.361,00	14,15%
----------------	------------------	---------------

1C	2.592,00
3B	1.485,00
4B	4.851,00
5B	7.913,00
7B	3.001,00
8B	7.309,00
9B	26.210,00

SISTEMA VIARI

clau 5	89.830,36	23,82%
---------------	------------------	---------------

SISTEMA HABITATGE DOTACIONAL

clau 10 hd	2.941,00	0,78%
-------------------	-----------------	--------------

3B2	1.600,00
6B2	1.341,00

SÒL PRIVAT TOTAL	100.478,00 m2	26,64%
-------------------------	----------------------	---------------

Zones subjectes a ordenació volumètrica específica

clau 18	54.262,00	14,39%
clau 18 hp	44.188,00	11,72%
clau 18 tr	2.028,00	0,54%

Q.2 Quadre comparatiu de superfícies

Sup total àmbit	377.188 m2	134%	Sup total àmbit	377.188 m2	100%
			Sup sòl computable	373.808 m2	
			sòl públic inicial	3.380 m2	

PLANEJAMENT VIGENT	EIXAMPLE SUD	ARE	EIXAMPLE SUD
Sistemes	250.076 m2	Sistemes	276.710 m2 73,36%
6b Espais lliures	130.578 m2 34,62%	6b Sistema Espais lliures	130.578 m2 34,62%
7b Equipaments	59.043 m2 15,65%	7b Sistema Equipaments comunitaris	53.361 m2 14,15%
5 Vialitat	59.143 m2 15,68%	5 Sistema viari	89.830 m2 23,82%
9 Protecció sistemes generals	1.312 m2 0,35%	10hd Sistema Habitatge Dotacional	2.941 m2 0,78%
Zones	127.112 m2 33,70%	Zones	100.478 m2 26,64%
21 Desenvolupament urbà 3	94.648 m2 25,09%	clau 18	54.262,00 m2
24a Agrícola, servituds aeronàutiques	32.464 m2 8,61%	clau 18 hp	44.188,00 m2
		clau 18 tr	2.028,00 m2

Edificabilitat i densitat

Coef edificabilitat	0,25 m2st/m2sòl
Edificabilitat màx total	94.297 m2st
Densitat màxima	25 hb/ha
Núm màx habitatges	943 hbtg
% Mínim hbtgs protegitsTRLU 1/05	30%
Núm hbtg protegits	283 hbtg

Edificabilitat i densitat

Coef edificabilitat, sobre sòl computable	0,65 m2st/m2sòl
Coef edif residencial	0,57 m2st/m2sòl
Coef edif no residencial	0,08 m2st/m2sòl
Edificabilitat màx total	242.975 m2st 100%
Edificabilitat residencial	213.022 m2st 88%
lliure	106.511 m2st 50%
protegit	106.511 m2st 50%
règim especial	10.651 m2st 5%
règim general	42.604 m2st 20%
preu concertat	31.954 m2st 15%
concertat	21.302 m2st 10%
Edificabilitat no residencial	29.953 m2st 12%
comercial	24.380 m2st 81%
terciari	5.573 m2st 19%

Densitat	71 hb/ha
Núm màx habitatges	2.666 hbtg
% hbtg protegit	50%
Núm hbtg protegits	1.333 hbtg
CRITERIS PDU	
Mitjana sostre per habitatge protegit	80 m2
Mitjana sostre per habitatge lliure	80 m2

PARÀMETRES URBANÍSTICS MÍNIMS TRLU 1/2005

COMPLIMENT RESERVES ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS

Equipaments de titularitat pública (art.65.3)	mínim exigible		ARE	
20m²sòl/100m²st habitatge	42.604	11,30%	42.604	53.361 m2 14,15%
5% de l'àmbit	18.859	5,00%		
Espais lliures públics (art.65.3)				
20m²sòl/100m²st habitatge	42.604	11,30%	42.604	130.578 m2 34,62%
10% de l'àmbit	37.719	10,00%		
sòl qualificat PGM sistema d'espais lliures 6b	130.578	34,62%	130.578	130.578 m2 34,62%

Q.3. Quadre de característiques del sòl privat (qualificacions – UMAA)

Illà 1	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	1A1	18hp	1.046 m ²	1.200 m ²	523 m ²	3.661 m ²	4.184 m ²	46
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	1B1	18hp	3.801 m ²	1.200 m ²	2.100 m ²	10.515 m ²	12.615 m ²	131
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	1C1	18hp	3.968 m ²	1.200 m ²	1.245 m ²	11.065 m ²	12.310 m ²	138

Illà 2	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	2A1	18hp	3.300 m ²	1.200 m ²	1.820 m ²	8.040 m ²	9.860 m ²	101
Zona subjecta a ord. vol. específica	2B1	18	4.851 m ²	1.200 m ²	0 m ²	8.850 m ²	8.850 m ²	111
Zona subjecta a ord. vol. específica	2B2	18	2.464 m ²	1.200 m ²	1.140 m ²	6.470 m ²	7.610 m ²	81
Zona subjecta a ord. vol. específica	2C1	18	3.408 m ²	1.200 m ²	0 m ²	6.770 m ²	6.770 m ²	85
Zona subjecta a ord. vol. específica	2C2	18hp	2.592 m ²	1.200 m ²	1.190 m ²	5.350 m ²	6.540 m ²	67

Illà 3	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica	3A1	18	3.060 m ²	1.200 m ²	1.400 m ²	6.355 m ²	7.755 m ²	80
Zona subjecta a ord. vol. específica	3B1	18	2.000 m ²	1.200 m ²	0 m ²	3.465 m ²	3.465 m ²	43
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	3B3	18hp	864 m ²	800 m ²	605 m ²	1.810 m ²	2.415 m ²	23
Zona subjecta a ord. vol. específica	3C1	18	3.905 m ²	1.200 m ²	0 m ²	7.705 m ²	7.705 m ²	97
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	3C2	18hp	2.592 m ²	1.200 m ²	1.190 m ²	5.350 m ²	6.540 m ²	67

Illà 4	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	4A1	18hp	3.300 m ²	1.200 m ²	1.820 m ²	8.040 m ²	9.860 m ²	101
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	4B2	18hp	2.464 m ²	1.200 m ²	1.140 m ²	6.470 m ²	7.610 m ²	81
Zona subjecta a ord. vol. específica	4C1	18	3.408 m ²	1.200 m ²	0 m ²	6.770 m ²	6.770 m ²	85
Zona subjecta a ord. vol. específica	4C2	18	2.592 m ²	1.200 m ²	1.190 m ²	5.550 m ²	6.740 m ²	69

Illà 5	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	5A1	18hp	3.174 m ²	1.200 m ²	1.600 m ²	8.760 m ²	10.360 m ²	110
Zona subjecta a ord. vol. específica	5C1	18	2.618 m ²	1.200 m ²	378 m ²	6.765 m ²	7.143 m ²	85

Illà 6	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	6A1	18hp	3.179 m ²	1.200 m ²	1.500 m ²	8.425 m ²	9.925 m ²	104
Zona subjecta a ord. vol. específica	6B1	18	5.640 m ²	1.200 m ²	0 m ²	9.740 m ²	9.740 m ²	122
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	6B3	18hp	1.051 m ²	1.000 m ²	280 m ²	2.280 m ²	2.560 m ²	29
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	6C1	18hp	3.888 m ²	1.200 m ²	780 m ²	7.510 m ²	8.290 m ²	94

Illà 7	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica	7A1	18	2.796 m ²	1.200 m ²	1.110 m ²	6.515 m ²	7.625 m ²	81
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	7A2	18hp	1.620 m ²	1.200 m ²	1.496 m ²	4.540 m ²	6.036 m ²	57
Zona subjecta a ord. vol. específica	7B1	18	4.996 m ²	1.200 m ²	0 m ²	9.380 m ²	9.380 m ²	117
Zona subjecta a ord. vol. específica	7B2	18hp	2.282 m ²	1.200 m ²	400 m ²	3.800 m ²	4.200 m ²	48
Zona subjecta a ord. vol. específica	7B3	18	4.108 m ²	1.200 m ²	676 m ²	6.900 m ²	7.576 m ²	86
Zona subjecta a ord. vol. específica hp	7C1	18hp	5.067 m ²	1.200 m ²	1.320 m ²	10.895 m ²	12.215 m ²	136

Illà 8	UMAA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Min.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Zona subjecta a ord. vol. específica	8B1	18	2.758 m ²	1.200 m ²	0 m ²	4.805 m ²	4.805 m ²	60
Zona subjecta a ord. vol. específica	8B2	18	3.808 m ²	1.200 m ²	0 m ²	6.955 m ²	6.955 m ²	87
Zona subjecta a ord. vol. específica	8C1	18	1.850 m ²	1.200 m ²	0 m ²	3.516 m ²	3.516 m ²	44
Zona subjecta a ord. vol. específica terciari	8C2	18tr	2.028 m ²	1.200 m ²	5.050 m ²	0 m ²	5.050 m ²	0

	Superfície Sòl	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Sostre residencial lliure	- m ²	106.511 m ²	106.511 m ²	106.511 m ²	1.333
Sostre residencial protegit	- m ²	106.511 m ²	106.511 m ²	106.511 m ²	1.333
Sostre terciari	5.573 m ²	- m ²	5.573 m ²	5.573 m ²	
Sostre comercial	24.380 m ²	- m ²	24.380 m ²	24.380 m ²	
TOTAL ARE	100.478	29.953 m²	213.022 m²	242.975 m²	2.666

4. Gestió de l'àrea residencial estratègica

4.1. Divisió poligonal

Es preveu inicialment el desenvolupament de tot l'àmbit de l'ARE Eixample Sud en un sol polígon, encara que sigui possible la seva execució per fases.

4.2. Sistema d'actuació i Administració Actuant

El sistema d'actuació pel qual es desenvoluparà l'únic polígon d'aquesta ARE és el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació, tal com queda regulat en els articles 113 a 115 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme. En el sistema de cooperació els propietaris del polígon o unitat d'actuació aporten el sòl de cessió obligatòria i l'administració executa les obres d'urbanització. Els costos d'urbanització aniran a càrrec dels propietaris afectats.

S'admetrà també el sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació, condicionat al compliment dels terminis establerts per la programació de les actuacions.

L'article 44 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, de 14 de març, estableix que les cessions gratuïtes de sòl es faran a favor de l'ajuntament, en aquest cas del Prat de Llobregat, lliures de càrregues, gravàmens, llogaters i ocupants i degudament urbanitzades.

L'Administració actuant de l'ARE Eixample Sud del Prat de Llobregat serà el consorci urbanístic a constituir entre l'Institut Català del Sòl i l'Ajuntament del Prat de Llobregat, o entitat o organisme que el representi de conformitat al que preveu l'apartat 3 de la Disposició addicional Vint-i-unena del TRLU., el qual tindrà les facultats i drets que preveu l'art.23 del TRLU, incloses les d'aprovació dels projectes complementaris d'urbanització i el canvi de sistema d'actuació urbanística o de la modalitat.

4.3. Cessió de l'aprofitament. Percentatge i finalitat.

S'estableix la cessió de l'aprofitament urbanístic obligatori i gratuït, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant, d'acord amb el màxim del 15% que s'estableix el DL 1/2007 i segons les determinacions del Pla Director.

La finalitat de la cessió de l'aprofitament de l'ARE Eixample Sud serà en primer lloc la construcció d'equipaments per tal de resoldre les mancances actuals i l'entorn i previstes d'aquest àmbit, i en segon lloc la construcció d'habitatge assequible.

Els sòls destinats a equipaments i dotacions previstos dins l'ARE són els que es relacionen al quadre següent:

EQUIPAMENTS I DOTACIONS		superfície	Destinació-tipus-ús	Sostre aproximat
7b	codi	51.852,00		27.785
	1C	2.592,00	RESERVA	6.000
	3B	1.485,00	RESERVA	2.500
	4B	4.851,00	ASSISTENCIAL	7.000
	5B	7.913,00	CEIP+BRESSOL	4.300
	7B	3.001,00	CULTURAL	3.000
	8B	7.309,00	IES 3/2	4.200
	9B	26.210,00	METROPOLITÀ	12.000

Els equipaments que hauran de ser construïts simultàniament amb la urbanització són, l'equipament destinat a assistencial i el CEIP, incloent l'escola bressol com a mínim i sens perjudici d'ulteriors decisions al respecte.

4.4. Construcció d'equipaments. Justificació

La necessitat de construcció d'equipaments simultàniament amb la urbanització respon a la situació geogràfica d'aquesta ARE, tant per les mancances actuals d'aquesta franja sud del nucli del Prat com a les que es generen de la pròpia operació residencial.

La valoració aproximada del cost de construcció de les edificacions destinades a equipaments, per avaluar fins a quin punt la cessió de l'aprofitament urbanístic garanteix la construcció d'aquest, respon a la construcció, com a mínim i sens perjudici d'ulteriors decisions, dels equipaments següents:

4B- Assistencial: superfície 4.851m², sostre aproximat 7.000m²

5B- CEIP + Escola Bressol: superfície 7.913m², sostre aproximat 4.300m²

Quadre aproximat de les despeses de construcció d'equipaments:

Despesa equipaments			
ASSISTENCIAL	7.000 M2	10.500.000 €	mòdul 1.500€/m ²
CEIP + BRESSOL	4.300 M2	6.450.000 €	mòdul 1.500€/m ²
total despesa	8.000 M2	16.950.000 €	

El cost de la construcció dels equipaments no és superior al valor del 15% de l'aprofitament urbanístic.

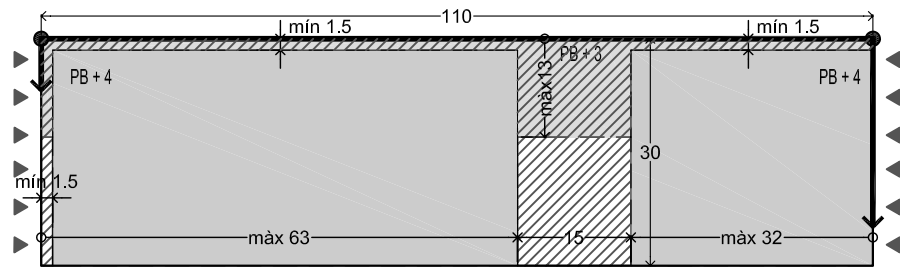
Jornet-Llop-Pastor S.L.P
Barcelona, Febrer de 2009

5. Annexos. Tipologies d'agregacions de l'edificació i tipologies de tanques a l'espai públic

ILLES ONZE DE SETEMBRE

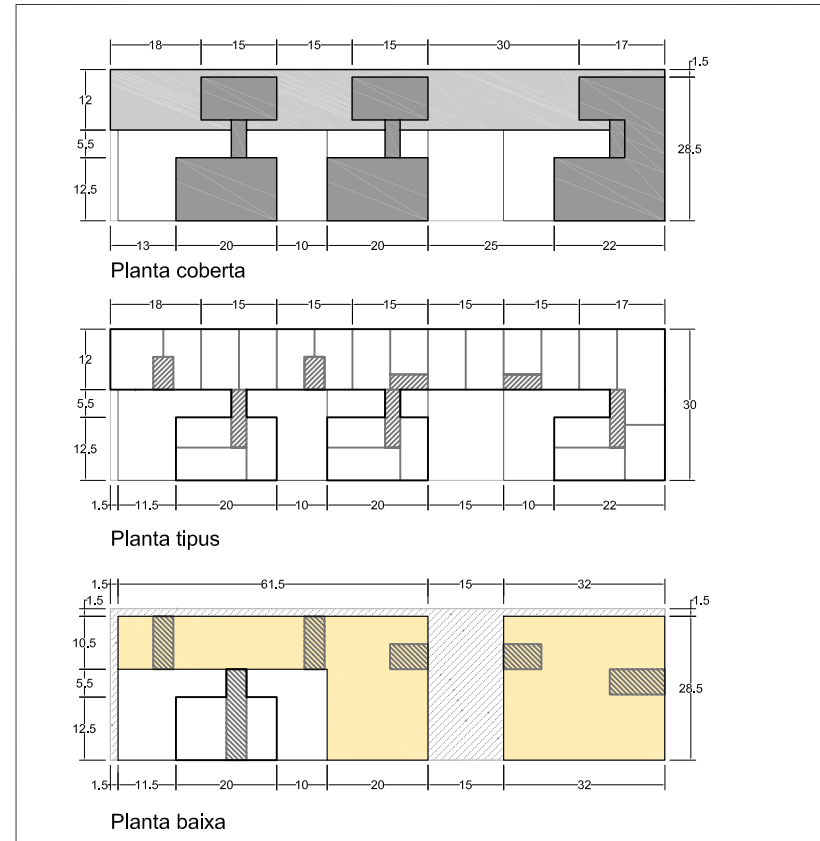
ILLA 3A1

Qualificació: 18hp
 Superfície: 3.300m²
 Sostre residencial: 8.040m²
 Sostre comercial: 1.820m²
 N° màxim d'habitages: 101m²



CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

TIPOLOGIA 1 Sostre comercial: 1.910m² Sostre residencial: 8.149m²

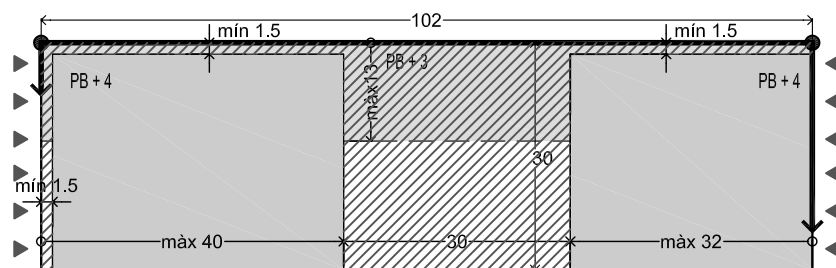


TIPOLOGIA 2 Sostre comercial: 1.770m² Sostre residencial: 7.670m²



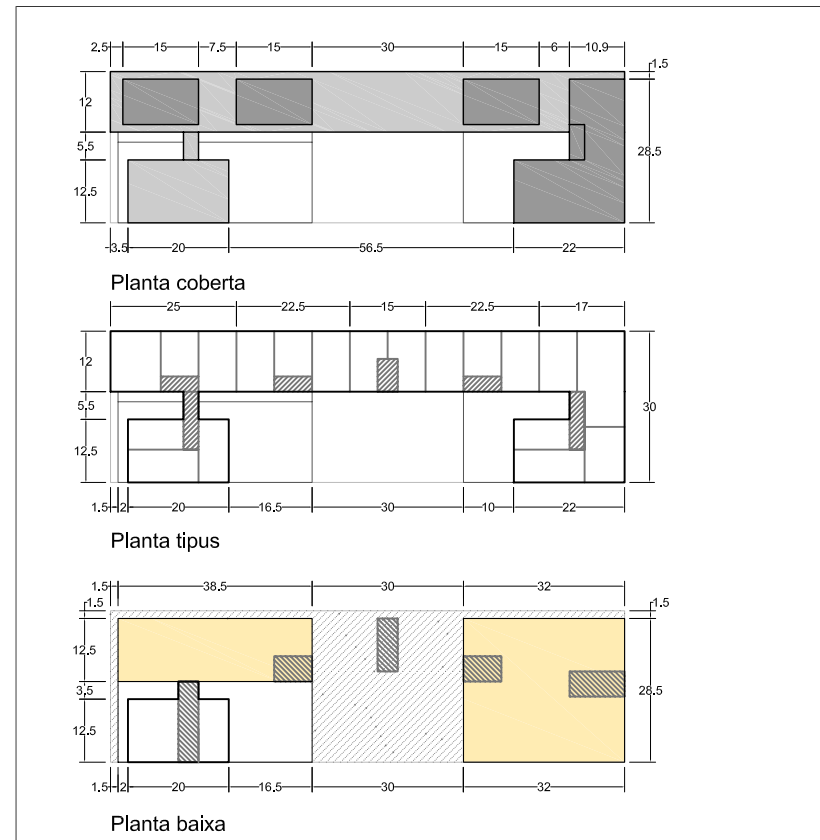
ILLA 3A1

Qualificació: 18
 Superfície: 3.060m²
 Sostre residencial: 6.355m²
 Sostre comercial: 1.400m²
 N° màxim d'habitages: 80m²

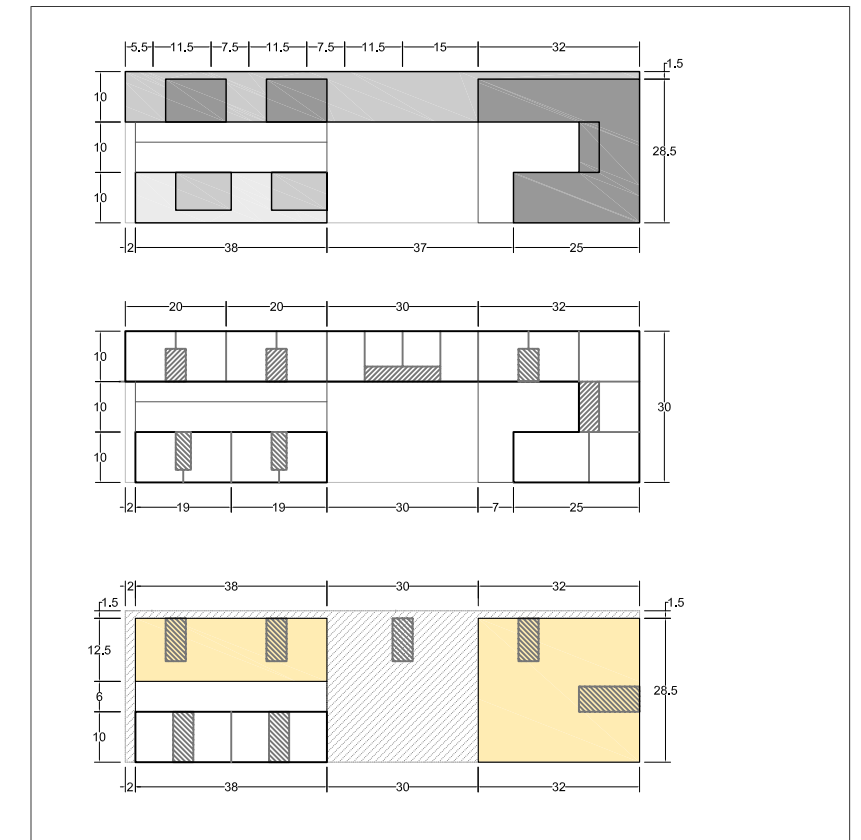


CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

TIPOLOGIA 1 Sostre comercial: 1.390m² Sostre residencial: 6.400m²



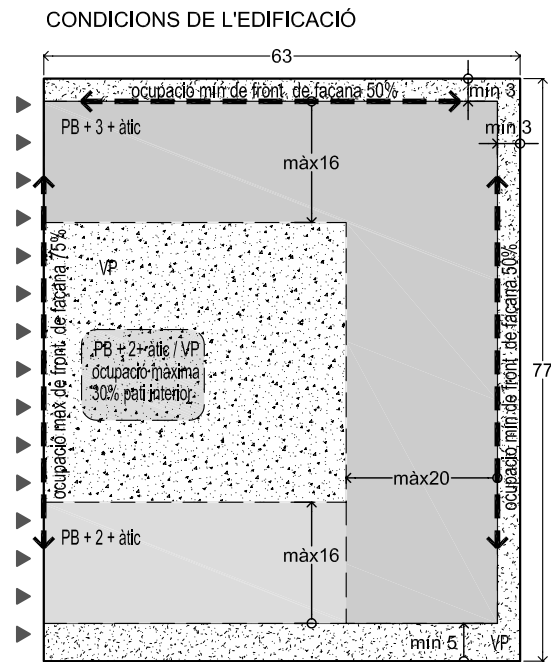
TIPOLOGIA 2 Sostre comercial: 1.385m² Sostre residencial: 6.320m²



ILLES RESIDENCIALS AMB ORDENACIÓ EN U

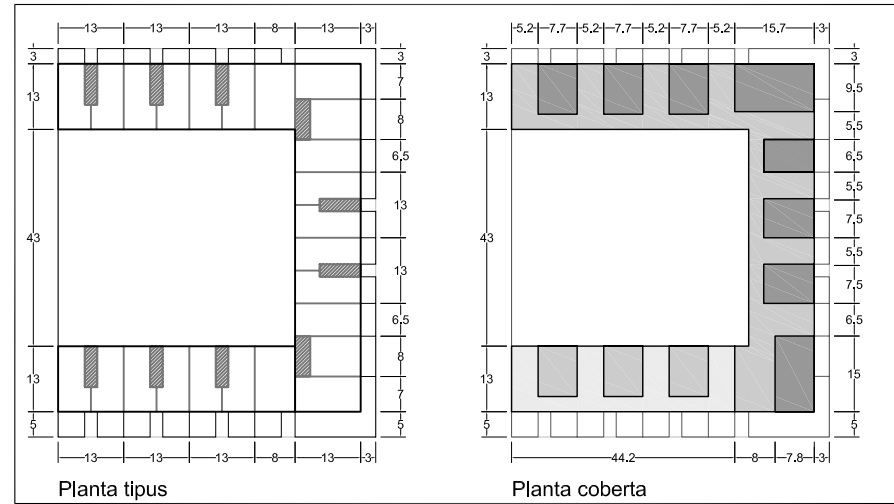
ILLA 2B1

Qualificació: 18
 Superfície: 4.851m²
 Sostre residencial: 8.850m²
 Sostre comercial: 0m²
 N° màxim d'habitatges: 111m²



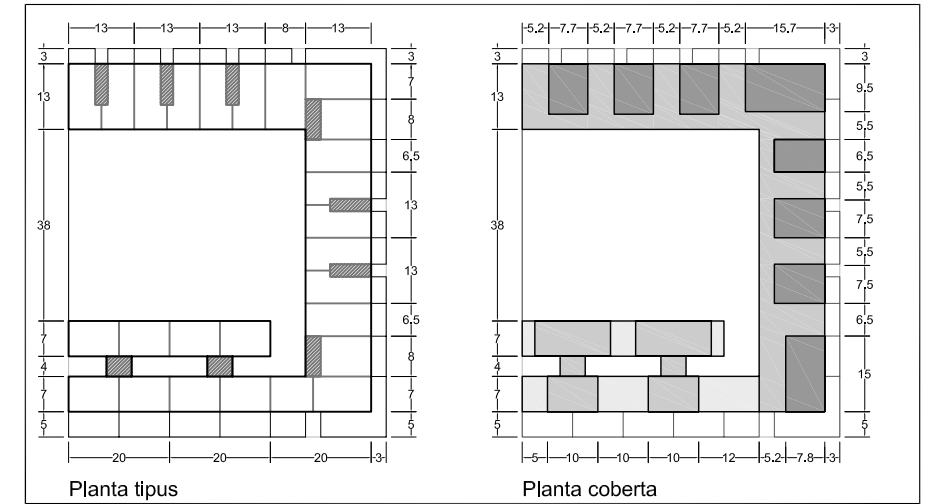
TIPOLOGIA 1

Sostre residencial: 8.850m²



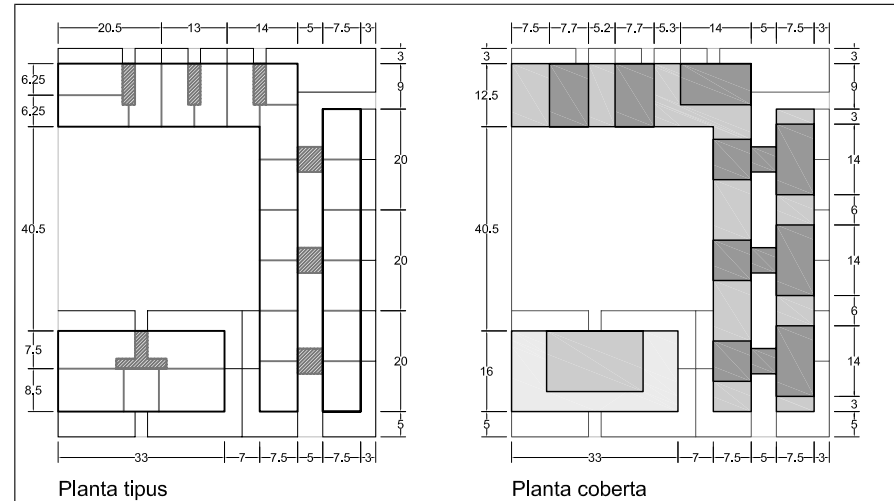
TIPOLOGIA 2

Sostre residencial: 9.090m²



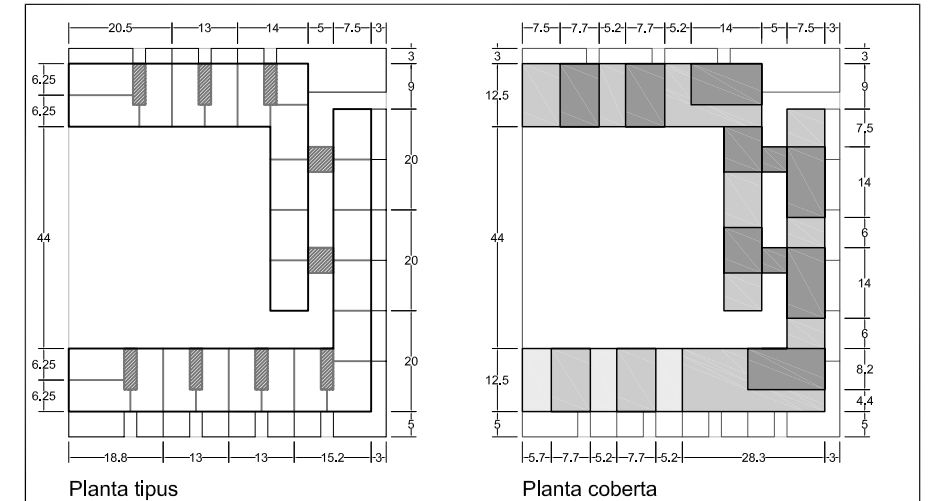
TIPOLOGIA 3

Sostre residencial: 8.785m²



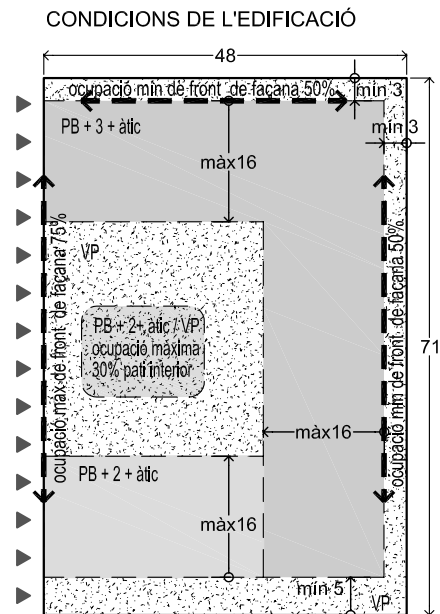
TIPOLOGIA 4

Sostre residencial: 8.660m²



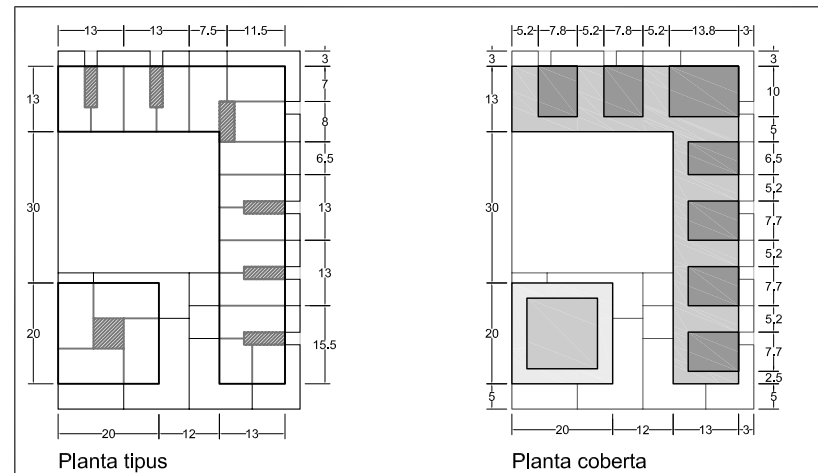
ILLA 2C1

Qualificació: 18
 Superfície: 3.408m²
 Sostre residencial: 6.770m²
 Sostre comercial: 0m²
 N° màxim d'habitatges: 85m²



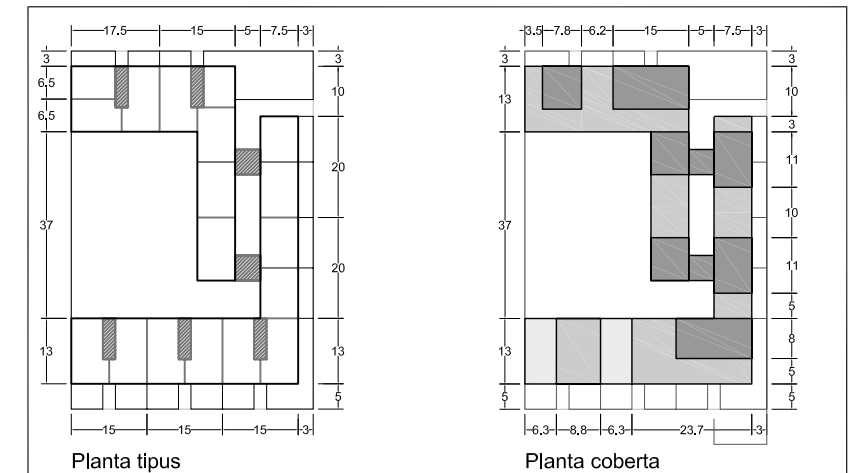
TIPOLOGIA 1

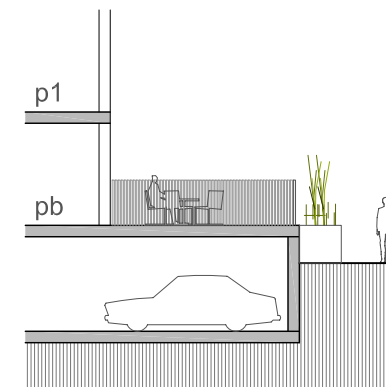
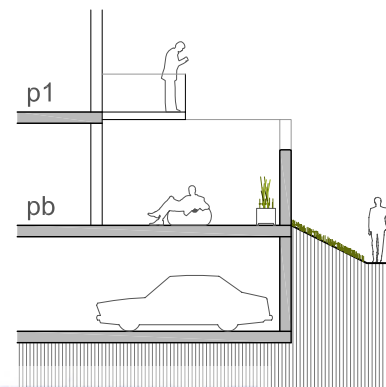
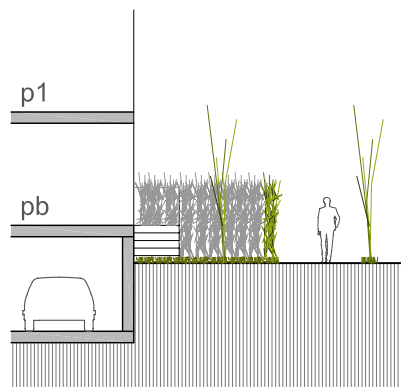
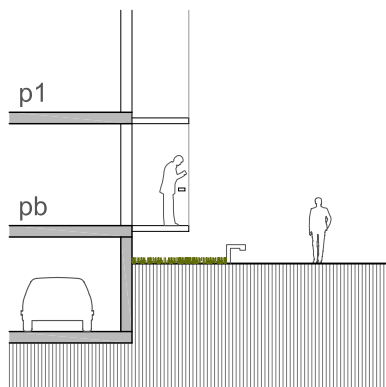
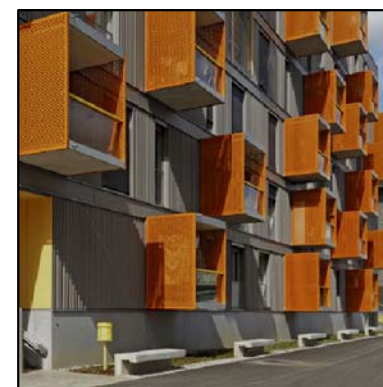
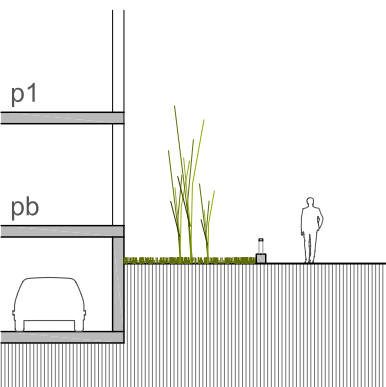
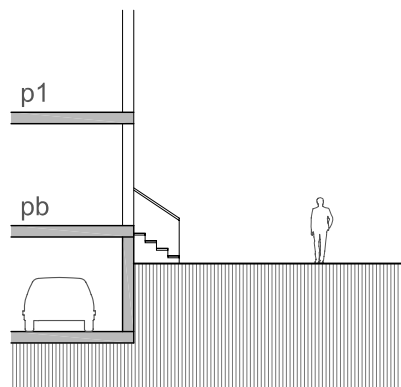
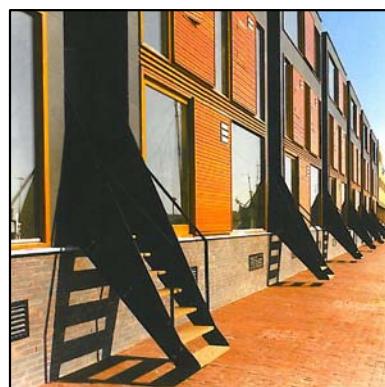
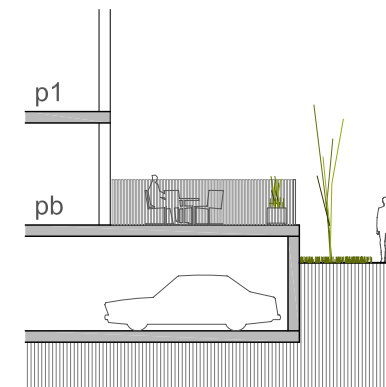
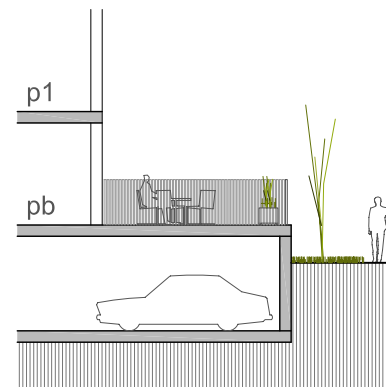
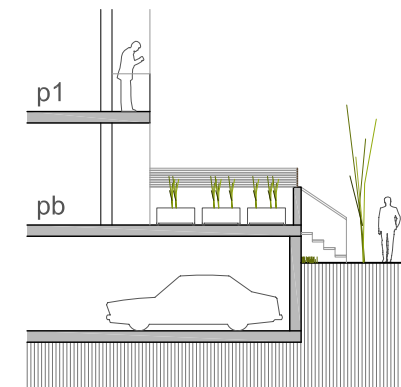
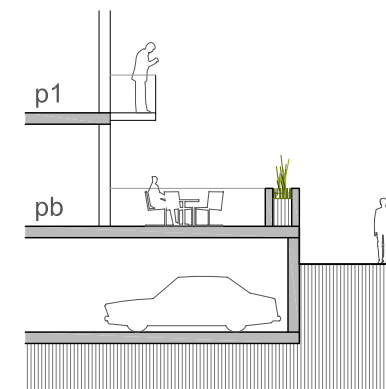
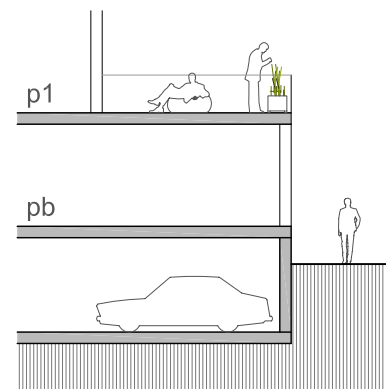
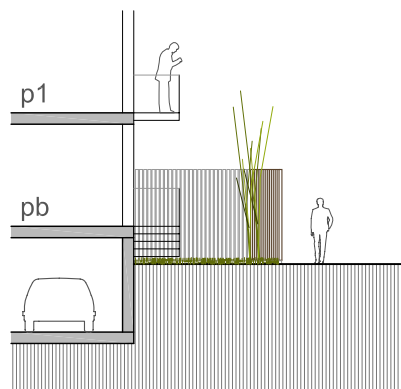
Sostre residencial: 6.925m²



TIPOLOGIA 2

Sostre residencial: 6.755m²





Crèdits

JORNET-LLOP-PASTOR, SLP

Arquitectes associats

Sebastià Jornet i Forner	arquitecte
Carles Llop i Torné	doctor arquitecte
Joan Enric Pastor i Fernández	arquitecte

Equip

Núria García i Soto	arquitecte
Camila Acosta Amador	arquitecte
María Ríos Carballeira	arquitecte
Anna Pastor i Fernández	arquitecte
Mònica Beguer i Jornet	arquitecte
Luca Mirandola	arquitecte
Marcela Caldas Mantilla	estudiant
Oriol Jané Abellan-Garcia	estudiant
Vania Fernandes Magalhaes	enginyer agrònom

Gabriel Jubete i Andreu	arquitecte
Xavier Matilla i Ayala	arquitecte
Napoleón Guerrero Flores	arquitecte
Montse Ferres Soler	arquitecte
Paula Sirvent i Raga	arquitecte
Eduard Antorn i Monseny	estudiant
Ricardo Alarcon i Gonzalez	arquitecte i arquitecte tècnic
Mireia Valls i Gil-Vernet	arquitecte
Arnau Bujons i Tomas	estudiant
Miriam Germeno	arquitecte
Claudia Peñaranda Fuentes	arquitecte
Manuel Güemes Menéndez	arquitecte
Albert Mampel i Cava	estudiant
Anat Chervinsky	arquitecte
Daniele Caron	arquitecte
Eduard Masip Marín	estudiant

Secretariat

Isabel Lacasa i Tíll	administrativa
----------------------	----------------