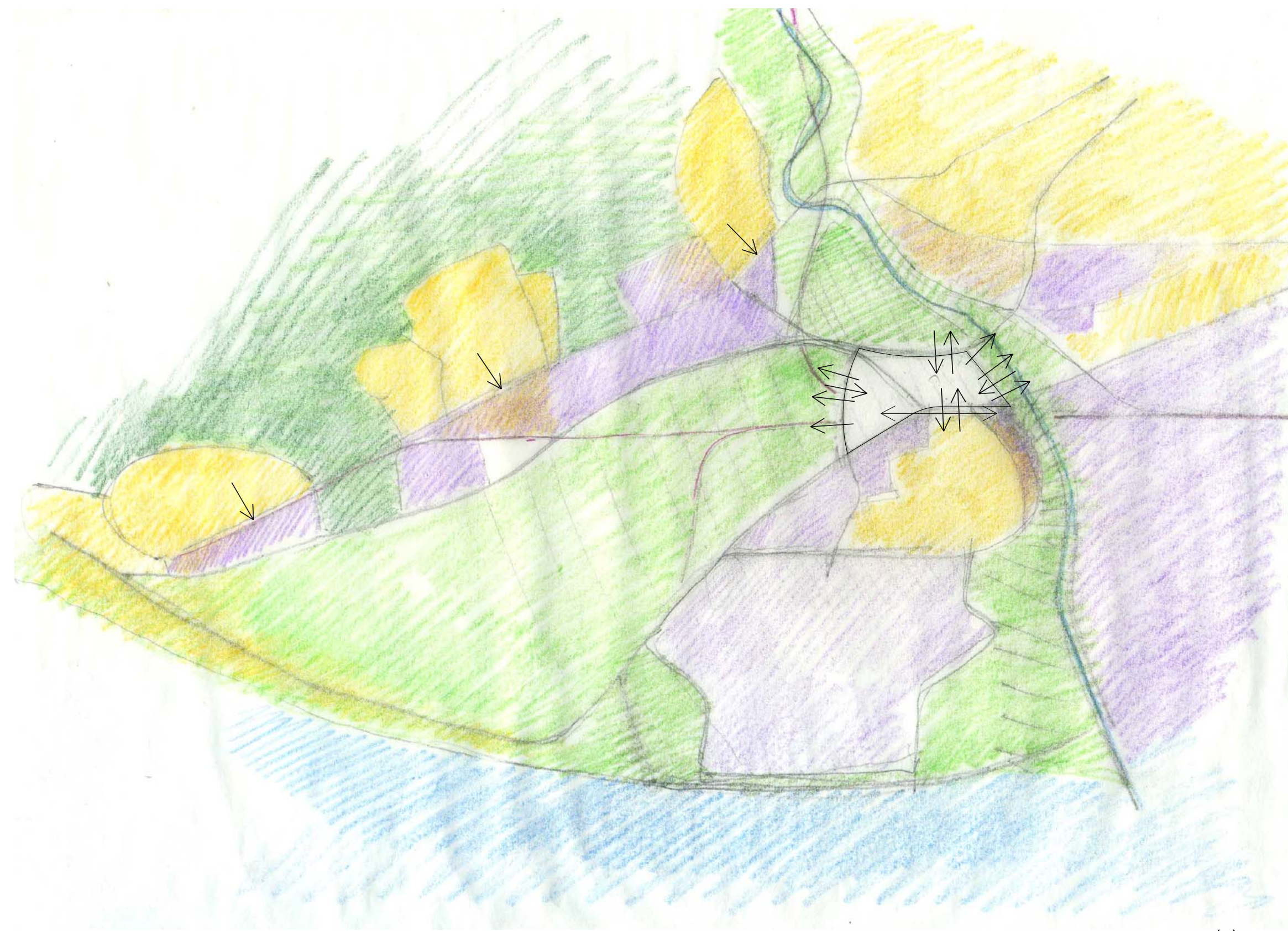


LA PORTA A.M. E:1/12.000



RELACIÓ AMB PARC AGRARI I FLUVIAL E:1/12.000



RELACIÓ ÀMBIT ACTUACIÓ I ENTORN

EL PRAT DE LLOBREGAT I L'ENTORN METROPOLITÀ

OBJECTIUS GENERALS

EL NOU CENTRE DEL PRAT COM A PORTA DE PONENT DE LA BARCELONA CENTRAL (Veure esquema 1)

La ruptura del continu urbà que generarà el Parc Agrari del Delta, farà que la ciutat metropolitana comenci, no al Llobregat, si no al costat ponent del nostre sector. Serà doncs, la porta de ponent de la ciutat metropolitana.

- L'autovia es constituirà com el nucli visual i funcional del Prat amb el territori metropolità, per aquesta raó es proposa:
 - Desplaçar el Centre Comercial a l'espèntre del sector, en continuïtat amb el centre de festació intermodal i de la plaça de la Vila.
 - Reforçar la imatge urbana del centre comercial amb el complement de facilitat turística i del centre cultural.
 - Garantir la connexió del centre cap a ponent (garint de la carretera de Can Llobet, i fent un paper de permeabilitat de paper sota l'autovia)

RESTABIR ELS NEXES DEL TÈXIT URBÀ AMB EL PARC AGRARI DEL DELTA I EL PARC FLUVIAL DEL LLOBREGAT (Veure esquema 2)

El sector ha de constituir-se a la connexió urbana entre el Parc Agrari del Delta i el Parc Fluvial del Llobregat, per aquesta raó es proposa:

- Que aquest argument sigui el que generi la proposta de restructura d'espais verds.

- Situar equipaments en contacte amb el Parc Agrari i Fluvial que cooperin a la interpretació d'aquells espais.
- Forçar la connexivitat entre el sector i aquests espais, utilitzant recursos topogràfics (connexió al nord aprofitant el nus viari de la C-32) o proposant passos sota les infraestructures viàries cap a ponent, a nivell o elevada cap el parc fluvial.
- Considerar el paper de les penetracions del Parc Agrari dins del sector (la sèquia del Prat, tram final del canal de la Dreta del Llobregat, que arriba a la base del Prat, el conjunt de massos, etc.) donant un sentit nou, ja sigui com a recolzament de les zones dels horts a les macro-illes i zones verdes, o com a integració dins del concepte de sostenibilitat del sector.

CARACTERITZAR LES DINTRES ÀREES DE L'ENTORN METROPOLITÀ D'ACTIVITATS ECONÒMQUES I PRODUCTIVES COMPLEMENTÀRIES

Ajutar a la seva direcció realitzant aquells objectius que l'entorn metropolità ha decidit i que pugui reforçar la idea de ciutat complexa que s'obre al territori. Cal ubicar el sector en relació a realitats no residencials com la ciutat, aeroportuària, el terriori de Mas Blau i il·l, la component comercial de Gavà-Viladecans, o la vocació del centre de la Plaça Europa de L'Hospitalet. D'acord amb aquest criteri, es proposa desenvolupar un model lligat a la recerca de suport a les activitats logístiques que envolten el Prat, o les que tinguin com a finalitat desenvolupar la societat del coneixement o el I+D+I. Model 22@.

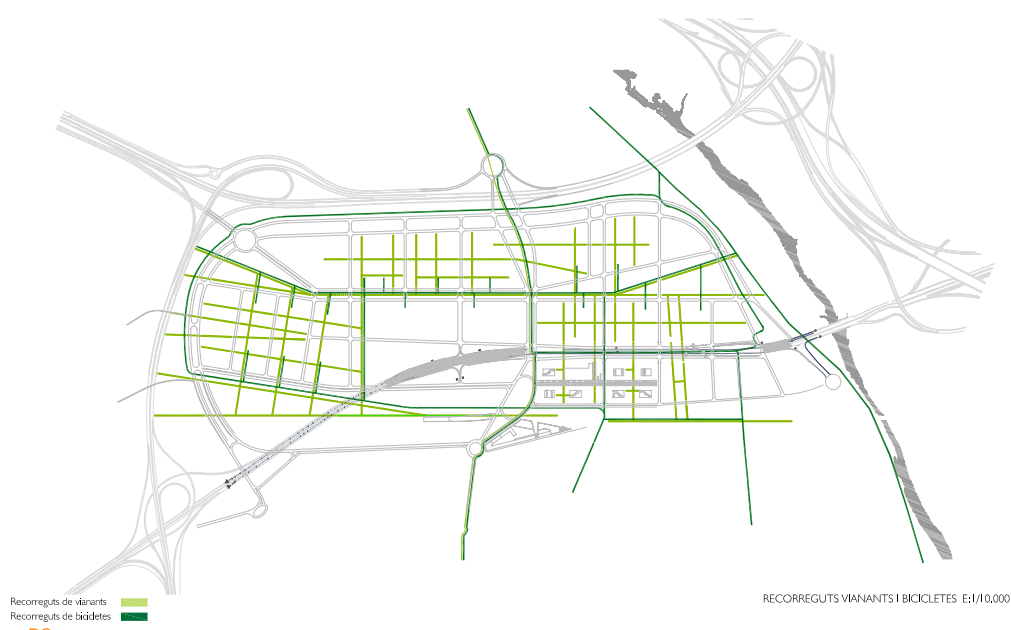
PRINCIPALS OBJECTIUS I PROPOSTES

- **DESPLAÇAMENT DEL CENTRE CAP PONENT**
Desplaçament del centre recollit a partir del nou Centre Comercial i reforçat per activitats terciàries, d'iques i culturals.
Formació de la porta a ponent de la Barcelona Central.
- **CONTINUITAT DEL CENTRE**
Continuïtat recollida a la carretera de Can Llobet i les propostes de permeabilitat de l'autovia. Continuïtat amb el centre actual amb l'estació Intermodal, facilitat facés central a l'autovia i acab el seu paper connectant la nova ronda i la C-32. (Replantejament de la solució a l'entorn de l'estació intermodal)
- **RECONEXIEMENT DEL PAPER ESTRUCTURADOR DEL FERROCARRIL**
Reconeximent que s'evidencia en el trajecte de l'avinguda del Ferrocarril i del seu pas al descobert com a part del paisatge de la ciutat. Evitar la imatge de la ciutat deteriorada al pas de ferrocarril.
- **LA CONNEXIÓ AMB EL PARC AGRARI I EL PARC FLUVIAL COM ARGUMENT DEL TRÀCTAT DE LES ZONES VERDES**

- **LA CONNEXIÓ DE LA RONDA DE LLEVANT I PONENT**
Proposta que completa la forma i l'entorn nord de la ciutat; permet la supressió del viaducte actual de connexió de la C-32 i C-31, i amb el seu caràcter urbà recull el viari bàsic de la ciutat.
- **CONVERTIR EL PERLLONGAMENT DE L'AVINGUDA DEL REMOLAR EN UN EIX ESTRUCTURANT DE LA VALIUTAT DE LA CIUTAT**
Eix que continuï recollir el trajecte E-O de la ciutat (Orze de Setembre, Carrer Lleida, Avinguda de Montserrat) i enllaça la ciutat actual amb l'estació Intermodal, facilitat facés central a l'autovia i acab el seu paper connectant la nova ronda i la C-32. (Replantejament de la solució a l'entorn de l'estació intermodal)
- **REMEDIACIÓ DELS NUSOS VIÀRIS D'ENTRADA I SORTIDA DEL PRAT**
Millorant l'accessibilitat viària a llevant des de l'autovia, i l'accés central a la mateixa des del centre (Centre-Comercial i centre ciutat).

- **CONTINUITAT AMB EL TÈXIT URBÀ EXISTENT O PREVIST DE LA CIUTAT ACTUAL**
Del viari a llevant del centre de la ciutat: c. de Les Moeres (que passa a jugar un paper estructurant); c. Borràs; c. Maragall; c. Major (Des de l'Arxipèl); Nou viari des de el sector de la Seda. De l'avinguda del Remolar al centre del sector i de la remodelació del pas de carretera de Can Llobet i la permeabilitat de l'autovia cap a ponent.
- **EL MODEL EDIFICATORI**
Model que es fonamenta en la continuïtat viària de les illes mides (macro illes) i en la discontinuïtat edificatòria. Les dimensions d'aquesta unitat permeten complir l'objectiu de la mixtura d'usos (residencial, terciari, productiu, comercial i d'equipaments de petit format o de proximitat). Model que es fonamenta en la seva capacitat de donar cabuda a la diversitat tipològica i d'usos. També permet unitats residencials (entre 500 i 1000 habitatges) amb un pes suficient per establir recursos eficients d'estalvi energètic i sostenibilitat; d'utilització del interior de les illes (horts de creació) i la concentració dels apartaments en alguds.
- **LA FACILITAT DE GESTIÓ URBANÍSTICA DEL SECTOR**
Dispositiu per un planejament obert basat en el desenvolupament de planejament derivat a l'hora de definir les característiques de les macro-illes.

- **SOSTENIBILITAT I PLANEJAMENT**
A més a més dels objectius programàtics establerts en la consulta, la proposta adreça els següents:
 - Reducció del viari a partir de les dimensions de les illes mides - macro-illes.
 - Concentració edificatòria i d'apartaments, de cara a assolir la màxima permeabilitat del terreny.
 - Abocament de les terres d'alt valor agrícola dins del sector. Formació del turó de ponent, fà del Parc Agrari del Delta.
 - Aprofitament dels recursos hídrics del sector, de cara al condicionament climàtic i als usos del sector (horts, parcs, etc.).
 - Connexió d'edificis terciaris i d'apartaments en alguds, concentrant les instal·lacions que permetin l'aprofitament del sol de l'aigua i d'energies amb criteris de sostenibilitat i estalvi energètic; concentració en el tractament de residus, etc.
 - La distribució homogènia dels equipaments generals i de proximitat, al com de la mixtura d'usos. Repercussió a la mobilitat.
 - Connexió edificatòria basada en la llibertat d'agrupar, en la independència dimensional respecte als valors, en l'assoliment i en les possibilitats de la ventilació transversal dels habitatges.
- **MODIFICACIÓ DEL PLA DEL SECTOR DE LA SEDA (ENTORN DE L'ESTACIÓ INTERMODAL)**
La proposta planteja la reconsideració de l'ordenació a ponent de l'estació, de cara a facilitar el paper estructurant de l'avinguda del Remolar i l'apropiació del centre cap a ponent.



CONCLUSIÓ D'IDEE PER A L'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT

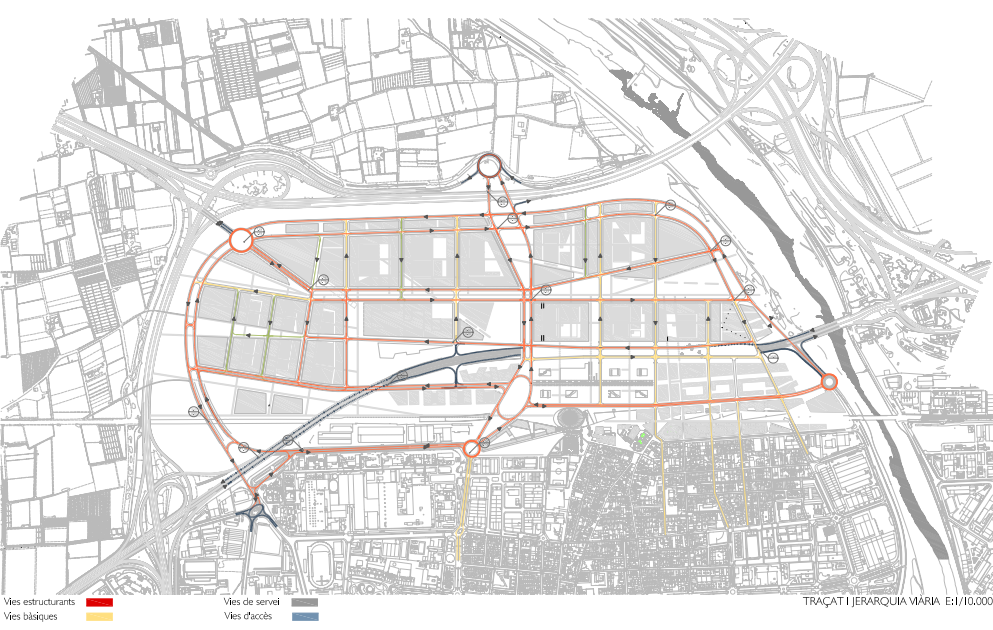
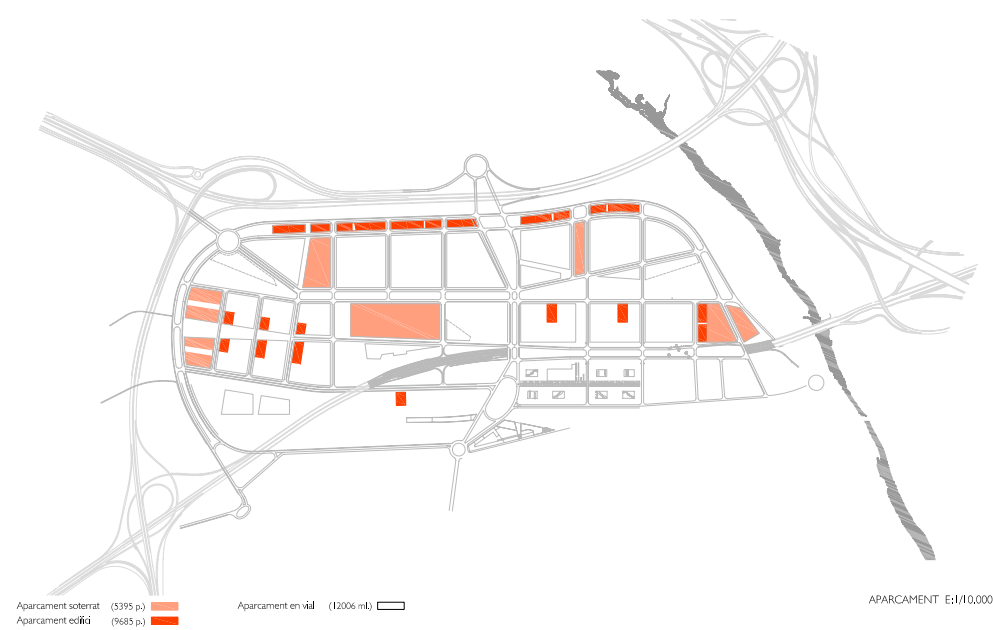
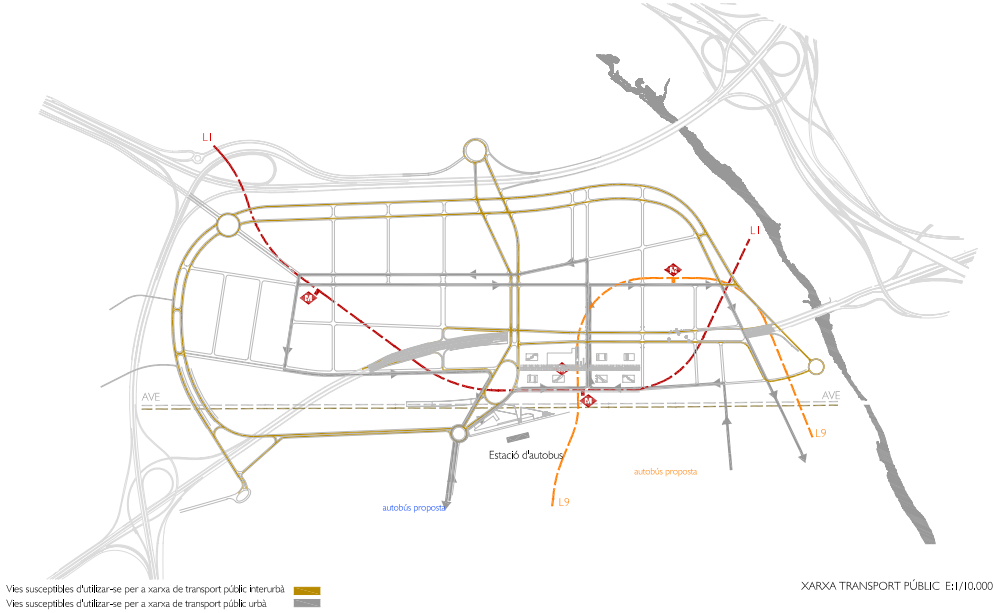
LA TRANSFORMACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES EXISTENTS

En una primera fase el Prat ha iniciat aquest procés de transformació amb la cobertura parcial del ferrocarril, Estació Intermodal i el futur semisoterrament de l'autobús.

Ara, convertir en ciutat el sector obliga a transformar o modificar algunes de les existents o projectades.

En concret:

- Supressió del nus de connexió entre la C-32 i la C-31 (aducte de Riu Vambó) ja que proposat el desenvolupament urbà cap a ponent de la ciutat. La connexió amb Sant Boi es realitza a través del viari urbà proposat.
- Modificació del traçat actual i del projectat, per la connexió entre l'avinguda de la Ronda de Ponent. La proposta consisteix a fer un nou traçat estructural del conjunt del sector i la ciutat, que travessa la Ronda de Ponent i de llevant, jugant el mateix paper de connexió prestat.
- Modificació de la connexió del Prat i l'autobús, llevant i el centre facilitat pel desplegament de la superfície comercial.
- Remodelació del pas de la carretera de Can Múls (futura permeabilitat de l'autobús).

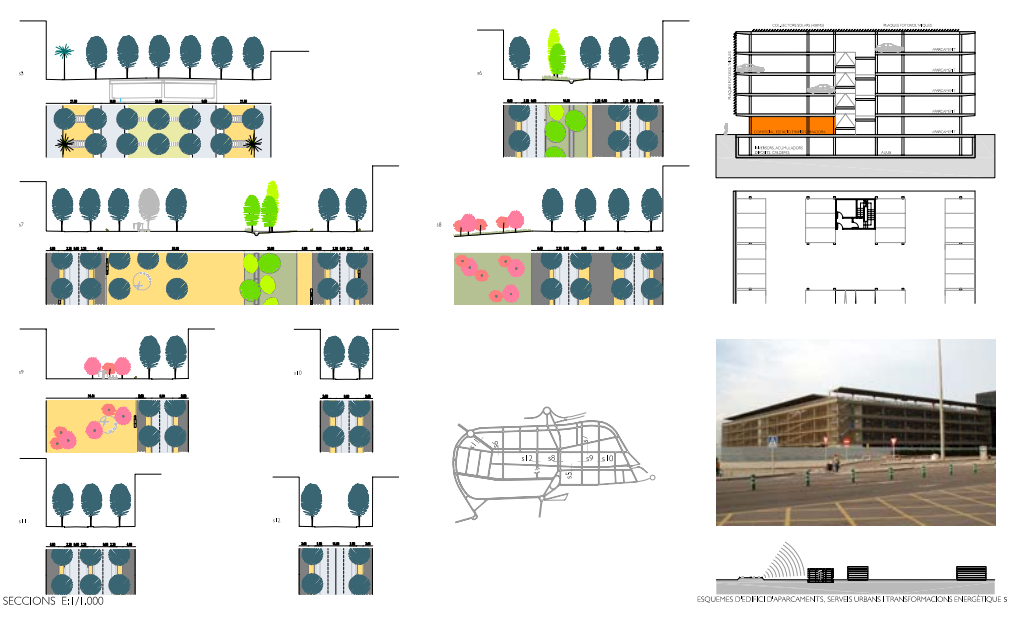
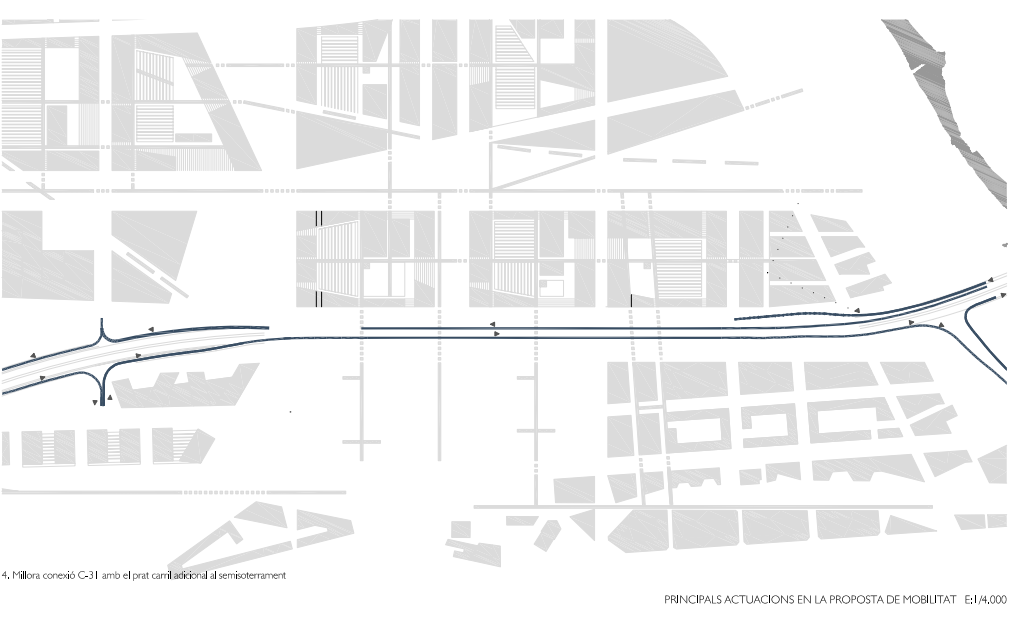


LA JERÀRQUIA VIÀRIA D'ESTABLEIX A PARTIR DE VIES ESTRUCTURANTS BILLOQUES

Les vies estructurants:

- El vià de ronda o de circumval·lació, que connectarà amb la ciutat a ponent i llevant del sector, permet adaptar les actuacions previstes en el projecte de connexió entre l'avinguda de la Ronda de Ponent i l'autobús de llevant. Aquesta és, es projecta desdoblada, amb la finalitat de facilitar el moviment de camió de sentit amb el vià bàsic del sector i donar cabuda al edifici Ronda i l'aparcament en alçada. Es connecta amb el vià bàsic del sector. Aquesta solució facilita la connexió amb la Ronda de Ponent i el nus del carrer Nou i l'autobús de llevant. Ha l'estructura al nucli viari del desenvolupament del carrer de les Pinyes i la Ronda de llevant.
- L'avinguda nord-sud, continuació de l'avinguda del Remolcar, que travessa el municipi i es preveu que s'integri al sistema viari estructural de les grans infraestructures que afecten al sector. Aquesta solució permet completar el caràcter Intermodal de l'estació, incorporant els flusos de la ciutat actual a partir de dues rotondes de gran capacitat.
- El vià est-oest, que perllongant el prestat pel sector de la Seda, segueix la traça de la carretera de Can Múls, travessant per sota l'autobús i connectant la Ronda de Ponent i la de llevant.
- El vià est-oest, com una desviació que uneix el Parc Nord del Llobregat i el parc Agrari.

Aquest sistema de ronda, perllongament de l'avinguda del Remolcar i els eixos est-oest orientats, permeten la superació del plaçat actual que uneix Sant Boi i la C-31. Aquest plantejament preveu suprimir el tràfic passant en direcció Barcelona, que troba a la via d'alta capacitat com la C-32 al seu pas natural.



ELS APARCAMENTS

Les necessitats d'aparcament al sector es situen al voltant de 15.400 places, demanda que, de construir-se una planta d'aparcament soterrani, ocupi una superfície de quasi 37 hectàrees (la meitat en dues plantes). La voluntat d'obtenir el mínim possible d'edifici i fer-ho, aconseguir la més gran permeabilitat del terreny i fer mantenir l'estructura històrica del sector, va aconseguir la construcció d'edifici en alçada.

Una sèrie d'alternatives dissenyades d'una manera:

- Per cobrir les necessitats de les illes mitjanes o macro-illes, es disposaran d'edificis d'aparcament.
- Per cobrir les necessitats de les illes caracteritzades exclusivament com d'ús terciari, produïu o comercial (centre comercial) es disposaran d'aparcaments soterranis.

El edifici d'aparcament en alçada concentraran els serveis urbans i de transformació energètica que donaran servei a les macro-illes i contribuiran part de les infraestructures urbanes previstes a l'edifici. Les raons de desenvolupar aparcament en alçada són les següents:

- És més econòmic construir en alçada que en soterrani. A més de les edificis destinats a aparcament poden ser reutilitzats per altres usos.
- L'aparcament s'integra amb un servei urbà al servei de la macro-illa o la ciutat, no com un servei addicional a cada habitatge.
- Aquesta solució permet alliberar les plaques dels habitatges dels condicionaments derivats dels vehicles. A més de ser un criteri que facilita la llibertat distributiva i la racionalitat de la estructura postural i dels més petits adequats a les necessitats distributives, ofereix una més gran flexibilitat a l'hora d'escollir models edificatoris adients a la diversitat existent de programes residencials (habitatges tradicionals, per a col·lectius especials, etc.).
- No necessiten despeses energètiques per la ventilació i renovació d'aire.
- La situació dels edificis contribueixen a una barriera acústica respecte a la C-32.

TRANSPORT PÚBLIC

La proposta de transport públic es planteja a nivell bàsic i es dedica a l'assessoria i el recorregut intern d'autobusos que circulen en el sector central connectat les estacions de Metro. La proposta també suggereix l'emplaçament d'una estació d'autobusos urbana i l'integració al nou espai del carrer Dr. Soler i Torrens en relació amb l'aparcament de l'estació, l'emplaçament, cal dir que el disseny de tot el vià (estructurals i bàsics) permeten la circulació i el gir d'autobusos.

ESQUEMES D'EDIFICI D'APARCAMENT, SERVEI URBÀ I TRANSFORMACIÓ D'ENERGÈTICA