

PRAT NORD

DIRECTRIUS I ESTRATÈGIES D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT
DEL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT DE LLOBREGAT.

consorci  prat nord

FEBRER 2010

DIRECTRIUS I ESTRATÈGIES D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DEL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT DE LLOBREGAT

CONTINGUT DEL DOCUMENT

0. Antecedents. Introducció al projecte Prat Nord.	2
1. L'estratègia de les infraestructures: Pla bàsic d'infraestructures viàries i de sanejament.	15
2. L'estratègia del parc. Directrius d'ordenació.	43
3. Directrius d'ordenació. Les magnituds de la transformació.	73
4. Les estratègies i directrius ambientals.	113
5. L'estratègia de la viabilitat econòmica.	147
6. Plànols.	151
7. Annexos.	159

0.1. ANTECEDENTS

El sector conegut com a "Eixample Nord" del Prat de Llobregat és un àmbit d'aproximadament 160 hectàrees, qualificat pel Pla General Metropolità vigent com a Centre Direccional (clau 11), i ubicat en una zona de gran potencialitat, on convergeixen importants infraestructures: la Carretera C-31 (autovia de Castelldefels), la línia del ferrocarril, la nova estació intermodal, la Pota Sud de la Ronda de Dalt -que connecta amb l'aeroport de Barcelona- així com la futura línia 9 del Metro i la prolongació de la línia 1. El referit planejament general preveu per aquests terrenys una edificabilitat bruta de 0,43 m²st/m²s, un sostre màxim de 559.000 m² i un nombre màxim d'habitatges de 400.

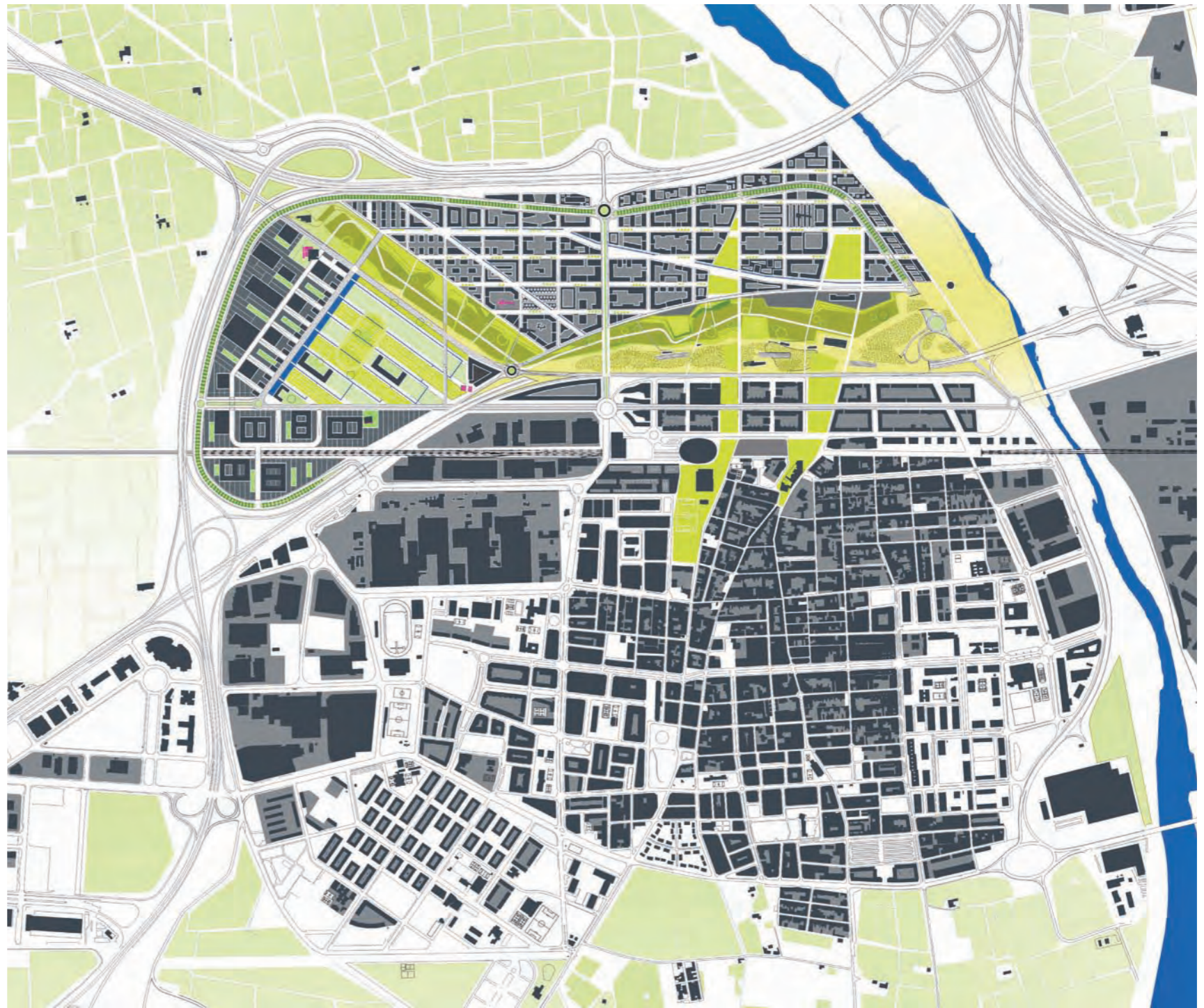
La Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament del Prat de Llobregat, davant l'interès de transformar urbanísticament l'àmbit i de què aquest desenvolupament es fes de forma conjunta i coordinada, van establir un marc de col.laboració que, finalment, es va materialitzar amb la constitució del denominat "ConSORCI Urbanístic pel Desenvolupament del Sector Eixample Nord, del terme municipal del Prat de Llobregat"(*), conegut com a Consorci Prat Nord, que, configurat com a entitat urbanística especial, esdevindrà l'Administració actuant en l'esmentat desenvolupament urbanístic .

Mitjançant anuncis publicats al DOUE (30 de gener de 2008), al DOGC (31 de gener de 2008) i al BOE (1 de febrer de 2008), el Consorci Prat Nord va convocar un concurs d'idees amb intervenció de Jurat i en dues fases, per a la selecció d'una proposta que hauria de servir de base per a redactar un document que recollís les directrius i estratègies que ordenaran l'àmbit del centre direccional i entorn.

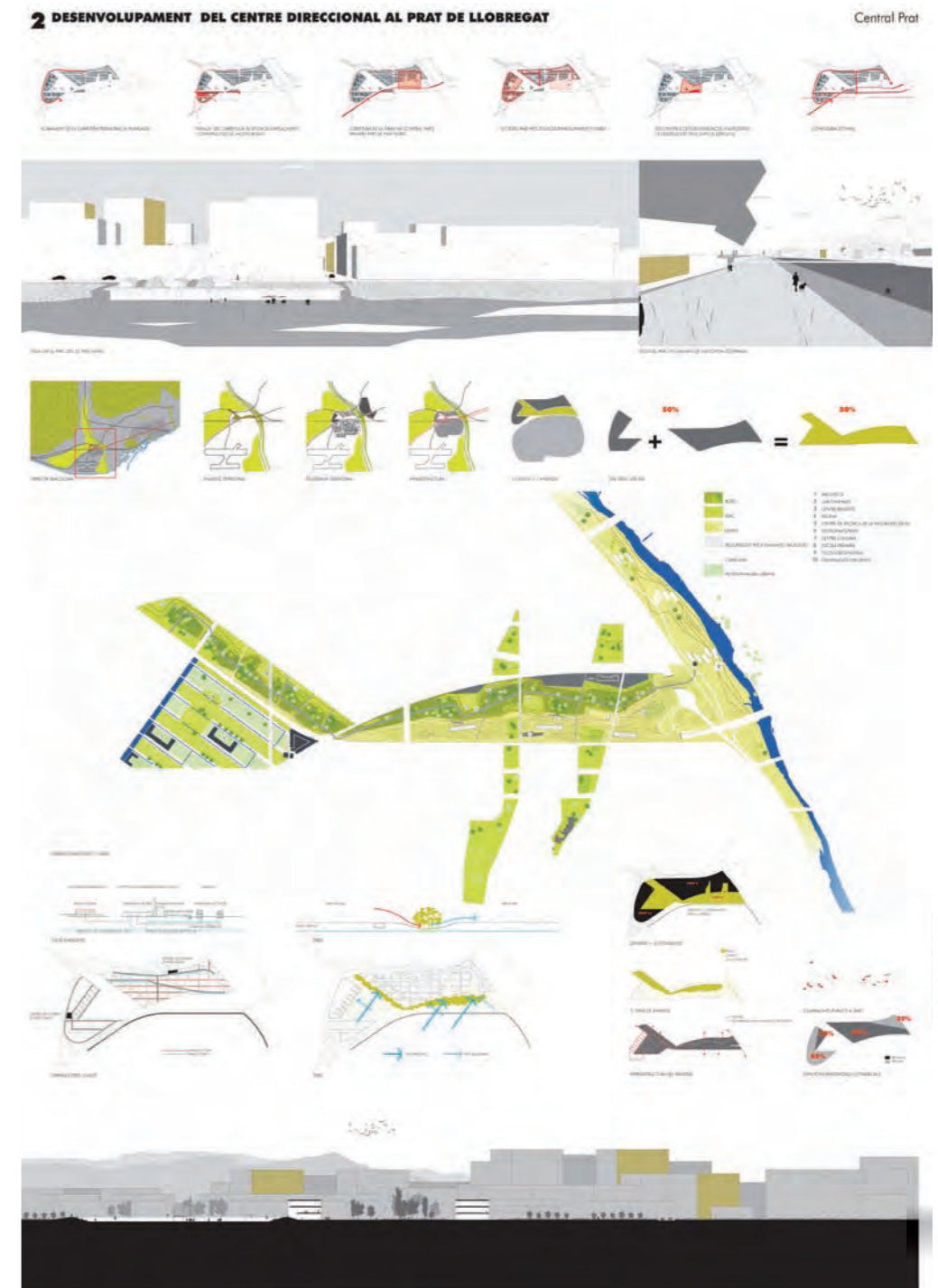
En la primera fase del Concurs es van presentar 30 equips multidisciplinaris. En data 7 de maig de 2008, el Jurat, presidit per l'Honorable Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, va seleccionar deus equips per a la segona fase. Finalment, en un acte que va tenir lloc en data 16 de gener de 2009, es va declarar com a única guanyadora del concurs d'idees la proposta presentada per l'equip integrat per Jaume Carné i Claus en Kaan Architecten sota el lema "Central Prat".

D'acord amb el Plec de clàusules administratives que va regir l'esmentat concurs, el Consorci Prat Nord va adjudicar a l'equip guanyador la redacció del document de directrius i estratègies d'ordenació de l'àmbit del Centre Direccional del Prat de Llobregat que, sobre la base de la proposta guanyadora, ha de definir l'ordenació urbana, de transformació i d'incorporació al sistema de ciutat de l'àmbit del Centre Direccional del Prat, tenint en compte tot allò que s'expressà en l'Acta del Jurat.

(*Actualment, i després de la modificació estatutària aprovada per l'Ajuntament del Prat de Llobregat en data 8 d'octubre de 2009 i pel Govern de la Generalitat de Catalunya en data 16 de desembre de 2009, el Consorci Prat Nord es denomina Consorci Urbanístic per al desenvolupament del Sector Eixample Nord i les Àrees residencials estratègiques Eixample Sud i Ronda del Sud-Aeroport del Prat de Llobregat.

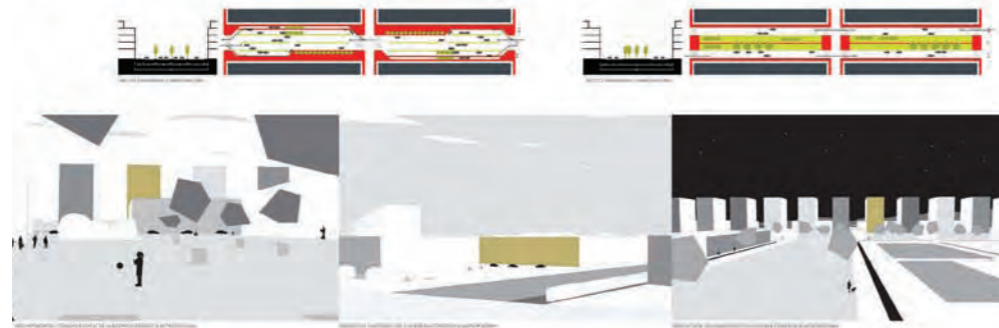


Plànol general del projecte guanyador del Concurs.



3 DESENVOLUPAMENT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT

Central Prat



Servici Prat Nord

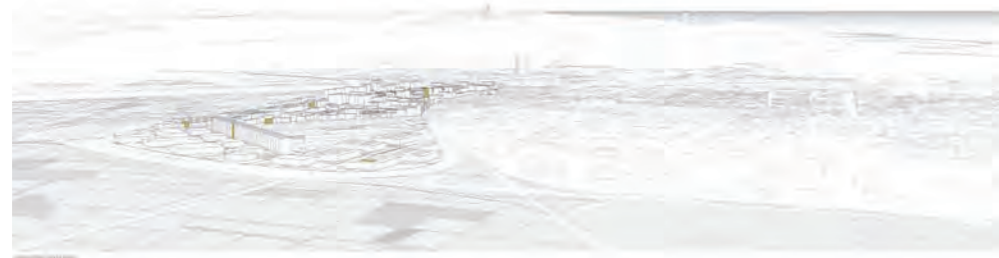
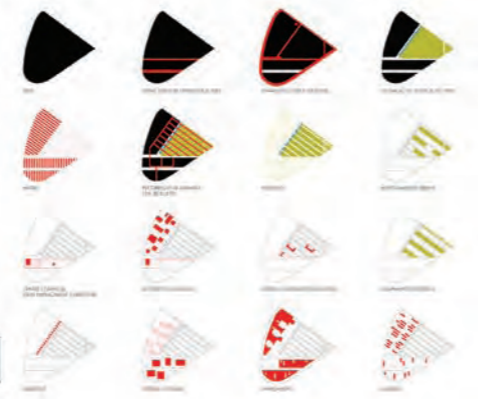
Prat Nord com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural. El projecte consisteix en un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.

Servici Prat Sud

Prat Sud com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.

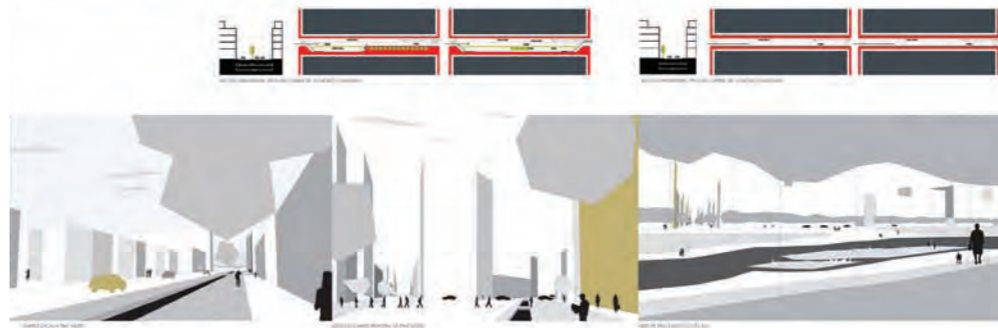
Servici Prat Est

Prat Est com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.



4 DESENVOLUPAMENT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT

Central Prat



Prat Nord

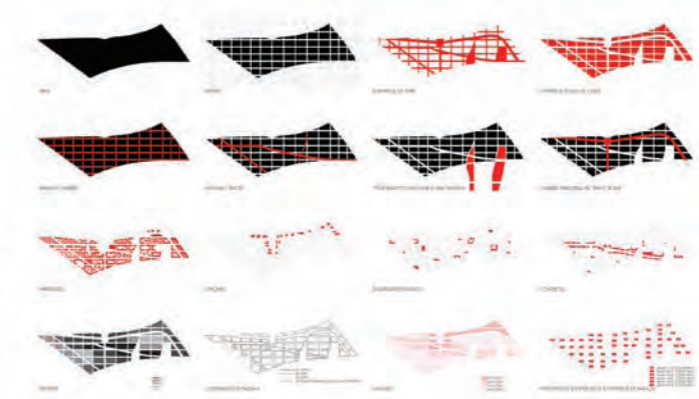
Prat Nord com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.

Prat Sud

Prat Sud com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.

Prat Est

Prat Est com a desenvolupament del centre direccional del Prat de Llobregat, té un caràcter urbanístic i arquitectural. L'objectiu principal del projecte és aconseguir un edifici que respongui a les característiques de l'entorn i que sigui capaç de generar un espai públic de qualitat i de qualitat arquitectural.

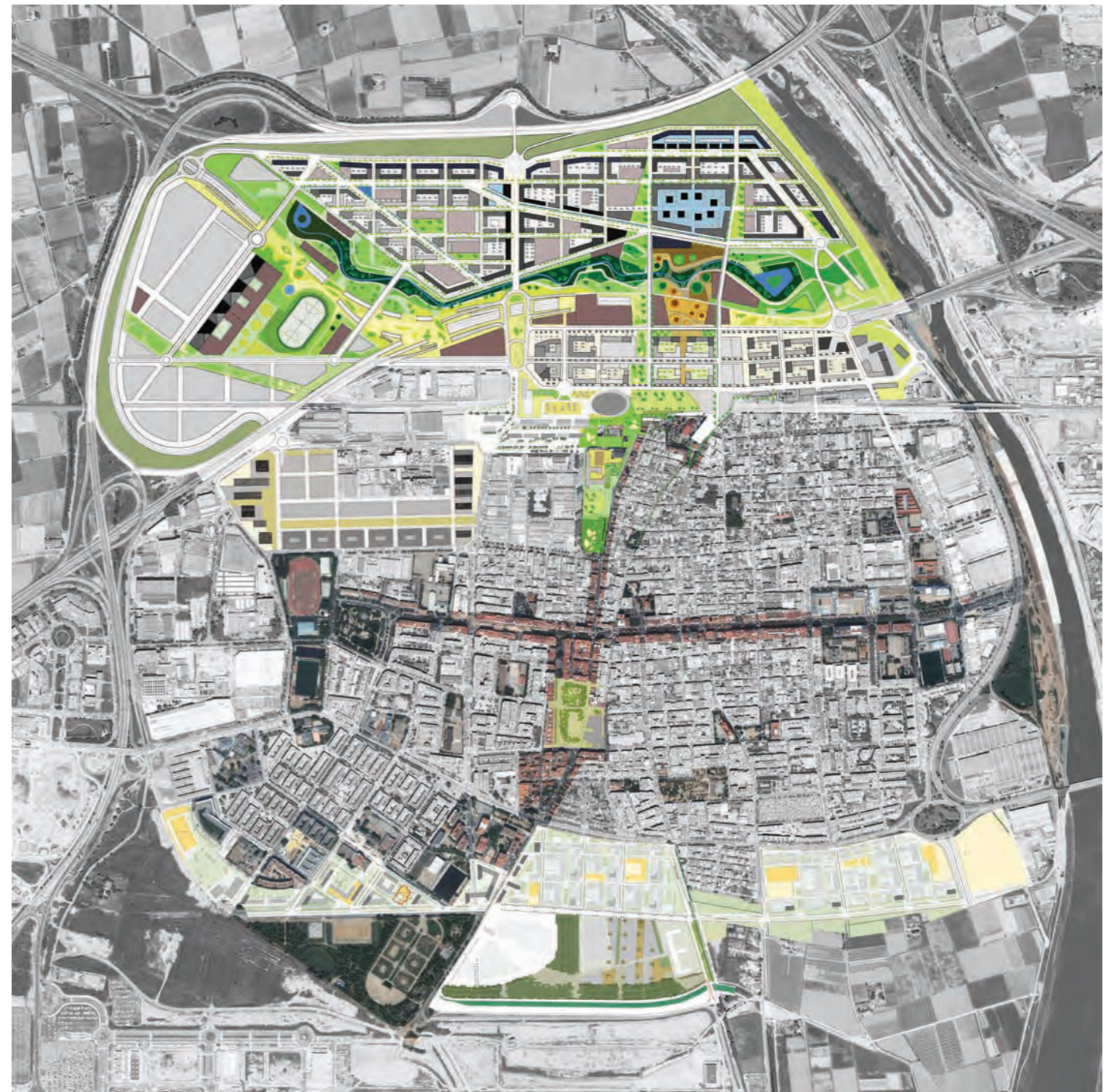


Làmines del Concurs. (originals en DIN A1).

0.2. INTRODUCCIÓ AL PROJECTE PRAT NORD

El Prat de Llobregat ha estat fins ara una ciutat oculta darrera les indústries i les infraestructures, una ciutat que no es veia des de les principals vies d'accés. Però ni aquest fet, ni la seva evident relació amb l'aeroport, no han impedit que s'hagi desenvolupat com una ciutat amb un gran sentit d'identitat i de comunitat, que ha sabut combinar perfectament l'escala petita d'una ciutat mitjana amb els elements de gran escala del paisatge del delta i els seus voltants.

En l'actualitat, una vegada executat el soterrament de la línia ferroviària que transcorre pel municipi i acordat el semisoterrament de l'autovia C-31, s'han eliminat les barreres que impedièn la visualització del Prat i el seu creixement cap al Nord. D'aquesta manera, ja s'ha aprovat la transformació urbanística dels sectors de sòl urbà industrial que llindaven amb la C-31, tot preveient el seu destí residencial (La Seda-Estació i Paperera). Aquesta transformació suposa la primera fase de desenvolupament de l'Eixample Nord del Prat. A més, s'ha comprovat que els usos que el Pla General Metropolità havia previst per la peça que havia qualificat de Centre Direccional de comunicacions del Prat han trobat altres posicions més avantatjoses, i aquest tros del municipi, adjacent al centre històric, s'ha confirmat com una enorme oportunitat de desenvolupament.



Desenvolupament del nucli urbà del Prat de Llobregat.

En els darrers anys, a moltes ciutats d'Europa la perifèria ha estat descoberta com un àrea de gran potencial. S'ha descobert que tot i que el centre depèn de la perifèria per a absorbir els serveis de grans dimensions i superfícies, la perifèria no ha de dependre sempre del centre. És cert que sense centre no hi ha perifèria i en molts casos és el centre el que s'emporta tots els elogis, com si fos la "prima donna" de l'espectacle. Però en la condició metropolitana actual aquest model està desapareixent. Es tracta de vells paràmetres que aniran canviant per la influència dels canvis econòmics. L'augment de la mobilitat i de la prosperitat que estem assolint, ens permeten passar d'un ús extensiu del sòl cap a un model basat en un continu intercanvi entre centre i perifèria. Els límits de les ciutats s'estan bellugant constantment, i, com a resultes de la globalització també les relacions socials, culturals i mentals estan movent-se. Una de les tendències de l'escala metropolitana és la marxa dels seus habitants cap a les zones residencials de les ciutats de la perifèria. A la gent li agrada tenir el millor dels dos móns, la intimitat i la seguretat de la petita comunitat de veïns combinada amb el potencial econòmic i cultural del contenidor metropolità.



El ferrocarril com a límit pel creixement urbà.



L'autovia C-31 com a límit pel creixement urbà.



Un motor d'identitat que pot créixer.



La construcció d'una nova centralitat.

Els terrenys que ens ocupen constitueixen l'únic sector de sòl de més de 150 hectàrees de superfície disponible per a ser desenvolupat urbanísticament en la primera corona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. A més, el referit àmbit, dotat d'un alt valor estratègic derivat fonamentalment de la seva ubicació i de la facilitat de la seva connexió a la vista de les diferents infraestructures que hi convergeixen, exigeix un desenvolupament que s'insereixi en el conjunt de dinàmiques que caracteritzen el sistema metropolità i que, en un marc d'equilibri territorial i ambiental entre els sistemes de comunicacions i els sistemes naturals que l'envolten, contempli una diversitat d'usos i activitats compatibles amb la residència.

En aquest context, el projecte Prat Nord té tots els trumfos a la mà. El projecte permet que els serveis urbans contemporanis es puguin situar just al centre de la ciutat, de tal manera que ambdues escales, la de la comunitat i la de la metròpoli poden desenvolupar-se, i es fa possible la sinèrgia entre el sentit de comunitat que identifica El Prat amb els avantatges de la vida metropolitana.

Una situació guanyadora, si o sí, està preparada per a poder ser desenvolupada i això ocorre no solament per la capacitat del transport públic, en aquest cas, especialment per la nova línia 9 de metro i per la perllongació de la L1, sinó també per la possibilitat de crear un nou cor per aquesta comunitat que estarà a tocar de l'autovia que serveix d'entrada a la metròpoli.

El projecte Prat Nord, guanyador del concurs d'idees convocat pel Consorci Prat Nord, aposta per construir ciutat en l'àmbit que ens ocupa i situa l'espai públic, en forma de gran parc, com el *leit motiv* de tota la proposta, com el centre i l'element de referència de tota la nova ordenació que planteja. En efecte, es presenta el buit d'un gran parc, d'aproximadament 42 hectàrees, com un ple que dotarà de sentit tota la franja construïda i que permetrà la total integració de l'àmbit amb el sòl urbà i amb les mateixes infraestructures existents. Un cinturó verd sobre l'autovia constituirà un parc animat per a la metròpoli i en aquest parc, el seu centre èpic serà l'Àgora, emmarcada pels seus dos ponts germans, el nou cor del Prat que físicament i programàticament connectarà els teixits existents amb els nous.

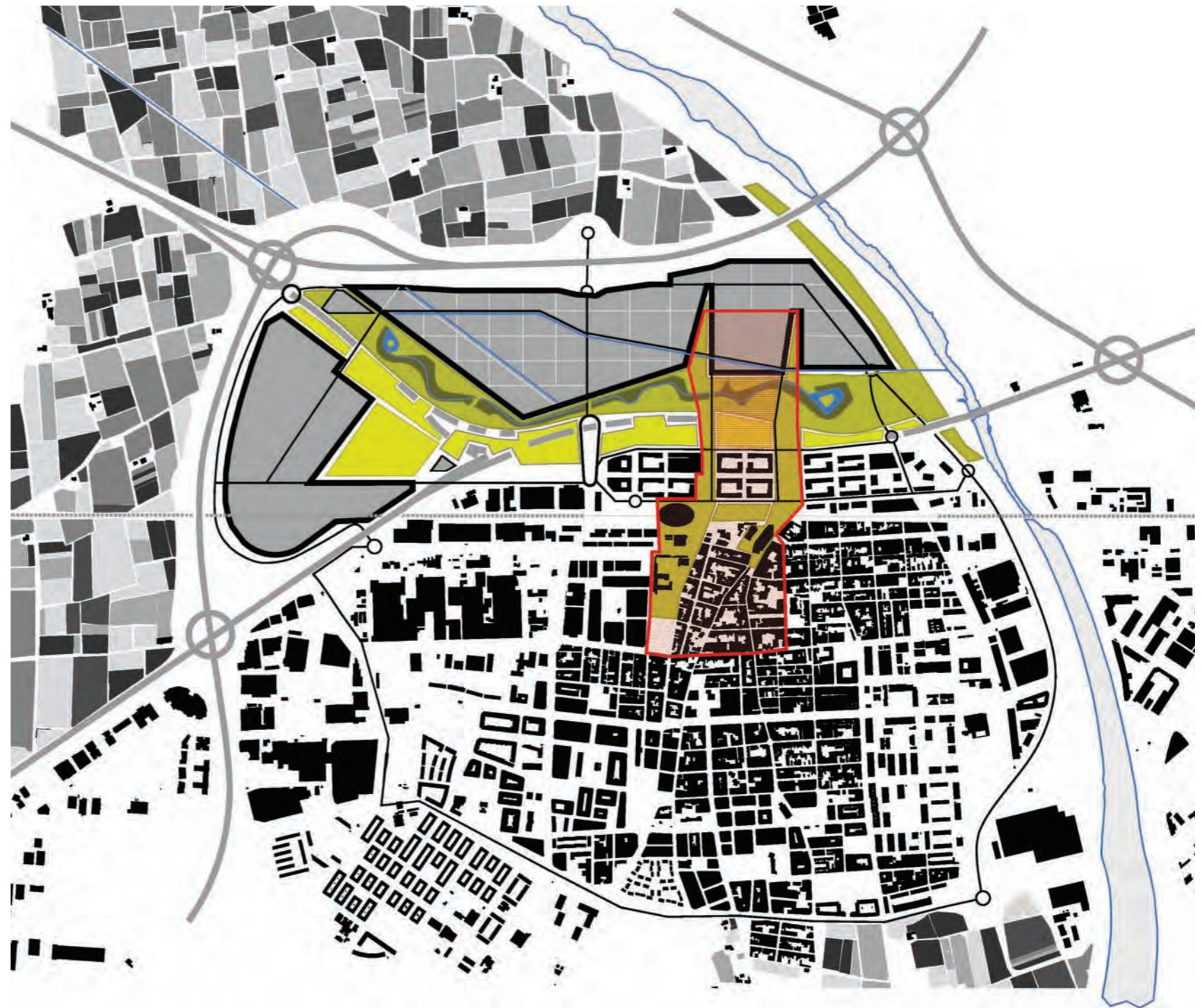
Doncs bé, és precisament aquest projecte el que es desenvolupa en aquest document amb l'objecte d'assentar les bases sobre les quals s'hauran d'elaborar tots els instruments de planejament urbanístic que permetran concretar la solució formulada. Es tracta de fixar les directrius i estratègies tant conceptuals, tècniques com econòmiques que seran el fonament del desplegament futur d'aquest tros de ciutat del Prat de Llobregat en un procés que, davant la seva magnitud, es preveu que s'haurà d'executar per fases i amb el ritme que vagi imposant el context socioeconòmic.



L'àmbit de projecte. Situació actual.



L'àmbit de projecte. L'extensió d'una centralitat consolidada.



Prat Nord, un nou cor pel municipi.

És important insistir en què l'objectiu del present document és tan sols establir els principis que hauran de seguir les propostes d'ordenació que es concretaran en els corresponents instruments urbanístics, i si bé és cert que en determinats aspectes s'ha hagut d'arribar a un cert nivell de detall per tal de poder extreure les directrius i estratègies d'ordenació, els elements d'elaboració que es poden trobar en els diferents capítols s'han d'entendre exclusivament com exemples de concreció de les directrius i estratègies que es plantegen, de tal manera que res impedirà que en el futur les mateixes bases d'ordenació establertes es materialitzin en altres propostes d'ordenació.

Prat Nord, preveu un creixement del municipi del Prat de més de 8.000 habitatges i de més de 600.000 m² de sostre destinat a activitat econòmica, creixement aquest que es cosirà, a través del gran parc, amb el que ja està previst que es dugui a terme en els sectors situats a l'altra banda de l'autovia de la C-31, denominats Seda-Estació i Paperera, i pels quals es preveuen més de 4.000 nous habitatges. Però el projecte no es limita a contemplar aquest creixement a escala local, sinó que preveu una ordenació que permetrà el reposicionament del municipi en la geografia de la plana deltaica i de l'àrea metropolitana, en termes d'atracció, visibilitat i identitat.

Prat Nord contempla l'expansió de la ciutat més enllà de l'autovia C-31 aportant un valor afegit al creixement: perseguint els objectius d'una reordenació urbana, d'un desenvolupament sostenible i d'una recuperació de les relacions que el teixit edificat de la ciutat pot instaurar amb el propi territori.

En efecte, el projecte es fonamenta amb els valors que deriven dels principis d'igualtat, de sostenibilitat i d'identitat, els quals es garantiran en el marc del context en el que s'insereix l'àmbit i que es caracteritza per la presència de grans infraestructures que caldrà domesticar; per l'existència d'un teixit consolidat amb el qual caldrà mantenir una coherència de continuïtat; per una situació ambiental amb la presència del parc fluvial i del parc agrari del Llobregat que caldrà assumir i per una localització estratègica a l'interior de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Així, pel que fa a les infraestructures que, per bé que atorguen una enorme potencialitat al sector -en oferir una accessibilitat inigualable-, s'han de fer compatibles amb la nova expansió i, per tant, es preveu la seva integració. La gran transcendència de la qüestió fa que el document dediqui íntegrament el seu primer capítol a la presentació d'un pla sobre les mateixes que permeti no sols la reducció de l'impacte que generen, sinó també la seva adequada acomodació.

El segon capítol es consagra exclusivament al gran parc, el qual no sols permetrà absorbir gran part de les infraestructures, sinó que actuarà de cremallera entre els nous teixits del Prat Nord i els de La Seda-Estació i Paperera. En efecte, el parc es presenta amb un marcat caràcter agregatiu i s'ubica en el lloc que esdevindrà el centre del municipi i que el dotarà d'identitat. Però és que, a més, en tant que el verd, lluny de configurar-se com un sistema d'espais articulats i distribuïts de forma uniforme, es presenta com un únic element que permetrà lligar el Prat amb el territori al qual pertany, unint el parc fluvial i el parc agrícola i permetent oferir una imatge

deltaica del municipi, es converteix en un element identitari del Prat i d'atracció per la resta de municipis de l'Àrea metropolitana.

Certament, com es veu dient, el gran parc equipat, d'aproximadament 42 hectàrees, caracteritzat fonamentalment per la presència d'una gran arbrada, única en la plana del Delta i per l'establiment de quasi 5 hectàrees d'equipaments locals i supralocals, esdevé l'element fundacional del projecte, permetent la pacificació de les infraestructures on la seva presència és més invasiva i al mateix temps convertint-se en pol i porta d'un sistema més ampli que, englobarà els parcs fluvial i agrari del Llobregat i que serà la cremallera dels teixits urbans.

L'altre element que es posa a la base de la solució d'ordenació, i que constitueix l'objecte del Capítol III del present document, és la concepció i articulació que s'atribueix a l'expansió edificada, tant residencial com d'activitat econòmica, i que es planteja en el benentès que, malgrat la seva unitat, haurà de permetre un desenvolupament per fases i amb diferents graus de flexibilitat per la qual cosa es presenta en dos grans àmbits que, coherentment articulats en les relacions recíproques i amb la resta del context a partir de la xarxa de vialitat primària i del programa funcional col·lectiu, comercial i dels equipaments, assumeixen identitats diferents.

Al Nord dels teixits de La Seda-Estació i Paperera i a continuació del nou parc, se situa l'Eixample Prat Nord, amb una superfície aproximada de 65 Ha.. Aquesta expansió, que es configura com un mirall contemporani del Prat existent i que acull fonamentalment



Prat Nord. Vista aèria general des del Nord.

usos residencials, es genera a partir d'una malla ortogonal que s'orienta paral·lela a la via fèrria. El nou barri, que també tindrà presència d'usos terciaris i comercials, haurà de satisfer nombrosos perfils d'usuaris, per la qual cosa ofereix una heterogeneïtat d'espais, freqüents equipaments de qualitat i promocions de diferent proporció edificatòria. L'Eixample Prat Nord es presenta com una continuïtat dels teixits urbans existents, amb els que es connecta a través del parc i a partir de l'element d'atracció que suposarà el gran centre comercial que es planteja colindant amb l'estació de la línia 9 de metro i que, amb un caràcter urbà supralocal, arrossegarà el desenvolupament del sector sencer, aglutinant usuaris que provindran tant del municipi com de l'àrea metropolitana.

En el Sud del traçat de la C-31c es configura un sector denominat "Reserva Estratègica Metropolitana" (REM). Aquest, gaudint de la mateixa privilegiada accessibilitat que beneficia l'Eixample Prat Nord i amb clara connexió amb els motors econòmics del port i de l'aeroport, s'ubica més aïllat que la resta del nou teixit, i podrà albergar parcel·les amb un calibre dimensional de rang superior. Per aquesta raó, serà preferentment utilitzat per l'establiment d'activitats econòmiques i d'equipaments que necessitin de grans superfícies, cuidant que els espais en contacte amb el gran parc en respectin el seu caràcter. No es pot obviar en aquest punt que l'evolució del Prat de Llobregat del primer quart del segle

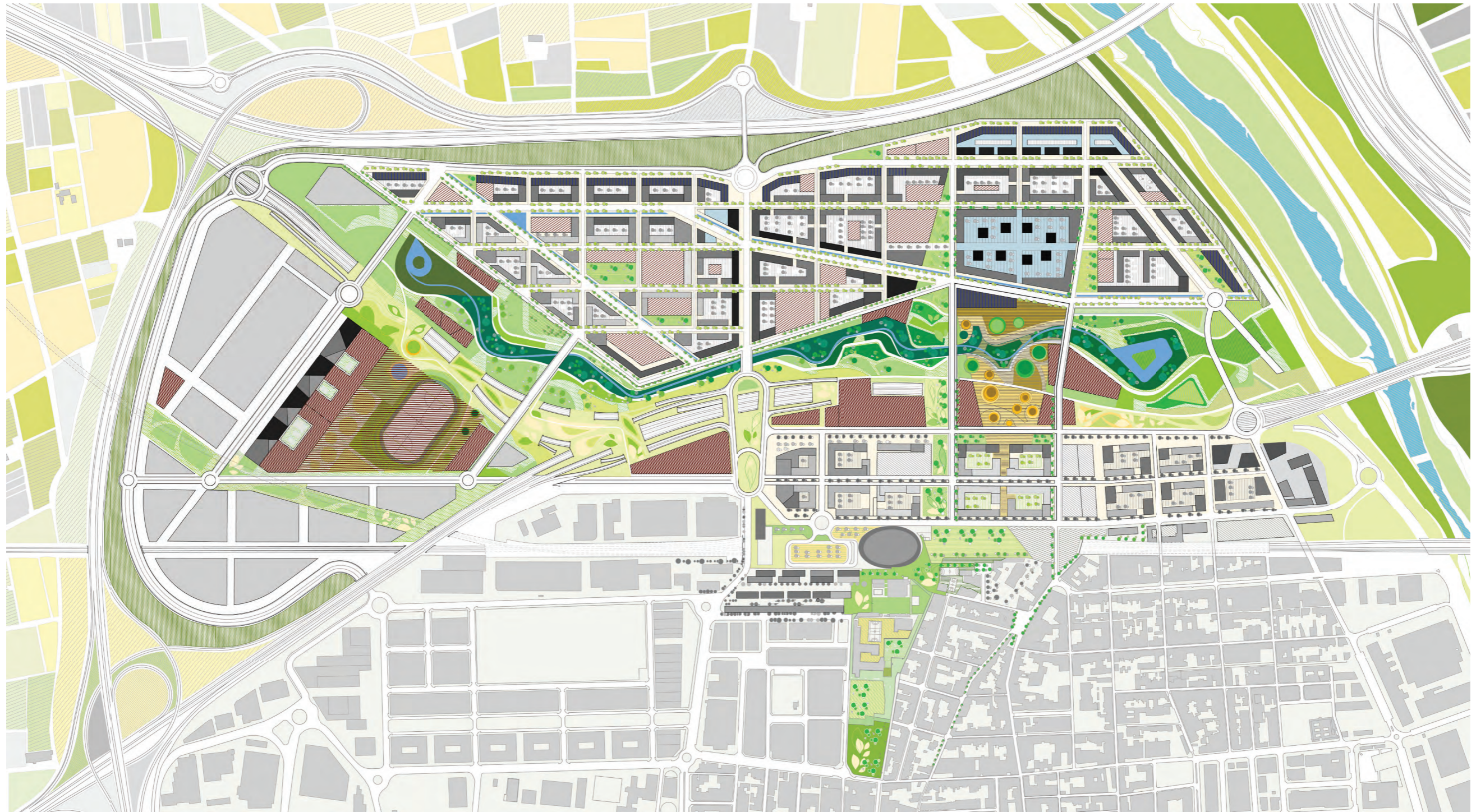
XXI passarà per transformar el seu potencial industrial actual, cap als serveis adreçats al nou eix econòmic en el que es troba. Es tracta de posicionar-se correctament respecte al gran eix de comunicacions internacionals de l'Àrea Metropolitana de Barcelona: l'eix que formen l'aeroport i el port units pel renovat polígon industrial de la zona franca, i de permetre construir un centre direccional que respongui a les demandes actuals.

La consideració i la integració dels valors i condicionaments que provenen del territori amfritrió és un altre dels elements estratègics que impregnen cada decisió assumida pel projecte i que es desenvolupen en el Capítol IV d'aquest document. Cal posar de manifest en aquest punt que des del primer moment que es planteja una reordenació de l'àmbit del Centre Direccional del Prat de Llobregat s'afirma que tot el procés s'ha d'inspirar en el criteri de l'ordenació urbanística sostenible, de tal manera que tant l'aprofitament climàtic, com l'arquitectura passiva, la mobilitat sostenible i l'eficiència energètica hi han d'estar presents. Certament, una nova expansió com la que ens ocupa només és admissible si és sostenible i les formes de la seva sostenibilitat seran més apropiades en la mesura que aquestes no consisteixin en l'aplicació de metodologies genèriques, sinó que caldrà personalitzar-les a la realitat local. Aquesta directriu té resposta en la utilització de l'aigua com a motor actiu de sostenibilitat ambiental; en la recuperació de les traces dels canals agrícoles a l'interior de

la malla urbana; en la utilització de la gran arbreda com element pal·liatiu de l'"efecte illa de calor" i en el modelatge de la topografia del parc per resoldre de forma natural (a més que escenogràfica) les problemàtiques relatives a la hidrologia i a la gestió de les aigües pluvials. Però a més, en el document es planteja que els edificis s'han de dissenyar de manera ecoeficient i s'elaboren estratègies sobre energia que provenen de l'adaptació al clima i de la incorporació de la tecnologia més avançada en el disseny de sistemes eficients de climatització.

El darrer Capítol del present document es dedica a constatar la viabilitat econòmica de la proposta a partir d'un càlcul dels costos que arrosseguen les diferents actuacions que es plantegen.

Únicament afegir per tancar aquesta breu introducció, que el projecte es basa en una sòbria espectacularitat que ha buscat en la honesta majestuositat d'algunes formes i llocs (infraestructures, vegetació, bosc) l'element tractant que portarà un gran valor afegit a la planificació de l'àrea. En la coherència de formes, funcions i identitat residiran les raons per les quals tant el futur ciutadà del Prat Nord, com el simple visitant podran reconèixer i apreciar l'originalitat del lloc en el qual es troben, i se sentiran part del territori, de la cultura i del sistema natural del qual la ciutat del Prat n'és expressió.



Planta general del projecte.

