

3. DIRECTRIUS D'ORDENACIÓ. LES MAGNITUDS DE LA TRANSFORMACIÓ.

3.0. Introducció	74
3.1. L'Eixample Prat Nord.	74
3.1.1. Configuració de l'Eixample Prat Nord.	74
3.1.2. Àmbit i disseny de l'Eixample Prat Nord.	76
3.1.3. La malla.	78
3.1.4. Els carrers.	84
3.1.5. Els usos i la seva disposició: les diferents àrees de l'Eixample Prat Nord.	92
3.1.6. L'espai buit.	93
3.1.7. Les illes.	98
3.1.8. El cor comercial.	102
3.1.9. Els equipaments	104
3.2. La reserva estratègica metropolitana (REM)	105
3.2.1. Configuració i aspectes generals.	105
3.2.2. La façana de la REM cap al parc. L'ús residencial.	107
3.3. Els edificis icònics	108
3.4. Conclusions: les directrius d'ordenació i les estratègies de transformació	110
3.4.1. Eixample Prat Nord	110
3.4.2. Reserva Estratègica Metropolitana.	111

3.0. INTRODUCCIÓ.

En les properes dècades, i en execució del projecte Prat Nord, el municipi del Prat no només es visualitzarà des dels seus accessos sinó que esdevindrà una ciutat de cent mil habitants que reforçarà el seu sentit de comunitat i les seves relacions amb l'entorn. A més, El Prat de Llobregat es reforçarà com a porta d'entrada a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

El Parc del Prat Nord, que ha estat detalladament examinat en el capítol precedent, formarà part d'aquesta identitat, com a façana cap a l'àrea metropolitana i com a espai pel municipi, oferint un programa d'activitats públiques que el convertirà en un pol d'atracció tant pels habitants del Prat de Llobregat com pels residents i visitants de Barcelona.

Certament, el projecte Prat Nord opera i intermèdia a totes les escales, entre l'existent i el nou, entre la comunitat i l'abstracció de la població metropolitana, i entre la intimitat de la petita escala dels entorns domèstics residencials i la dura gran escala de la metròpoli. En aquest marc, a l'interior dels nous volums previstos s'aplicaran dues estratègies per generar teixits específics i promoure el seu posterior desplegament:

- L'Eixample Prat Nord (EPN), que es comporta com un mirall contemporani de la ciutat existent. El carrer és el generador d'aquesta part de l'ordenació. Es tracta d'una elecció deliberada per a connectar i relacionar intensament el nou desenvolupament amb el centre actual i permetre connectar-s'hi de manera natural. Ha de comprendre's com una evident continuació del Prat que ja coneixem.
- La Reserva Estratègica Metropolitana (REM), que és l'àrea

situada a la conjunció de la C-32 i de la C-31. Tindrà capacitat per a desenvolupaments de gran escala conduïts des de la seva estratègica proximitat a l'aeroport en l'artèria que connecta amb Barcelona. El nom amb el qual el projecte designa l'àmbit no és baladí. Ens trobem davant d'una veritable reserva estratègica que pot ser un punt de trobada per a demandes que ara són desconegudes.

3.1. L'EIXAMPLE PRAT NORD

3.1.1. CONFIGURACIÓ DE L'EIXAMPLE PRAT NORD.

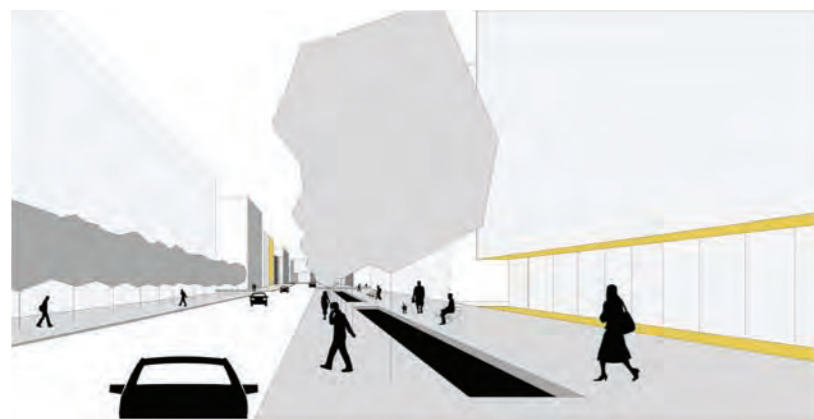
Com s'ha dit, l'Eixample Prat Nord es configura com un mirall contemporani de la ciutat existent creat a partir del carrer. L'ordenació que en aquest sentit es planteja es basa en una graella neutra rectangular, en una malla que guanyarà especificitat en tots els seus límits i punts on ha estat alterada per empremtes existents, tals com les diagonals que deriven de les traces originals dels canals de reg, i que permet una definició precisa de l'espai de domini públic al mateix temps que genera un àmbit objectiu pel futur desenvolupament.

El carrer és l'element vinculant, l'instrument que dóna força a la malla i facilita, sense imposar, l'adequada distribució dels usos i és que les relacions entre el que és públic, col·lectiu i privat seran paràmetres de disseny essencials en el posterior desenvolupament del projecte. La idea és, més que oferir una imatge característica, generar una estructura que proposi les condicions per a obtenir el balanç entre ordre i caos, entre normes i llibertat, entre coherència i varietat.

D'aquesta manera, les regles pel posterior desenvolupament de les illes es basen de manera estricta en el carrer. Tant les illes, de les que es facilita el programa de sostre a construir, com el programa comercial i el d'equipaments es configuraran per diferents projectes, per edificis diversos dissenyats per múltiples arquitectes. Però el carrer és la garantia de la urbanitat. El programa funcional i la seva densitat a l'interior de les illes es direcciona des del carrer.

La il·limitada aparença dels carrers que corren d'Est a Oest, des de la mota del parc fluvial i de Nord a Sud, des de les rondes perimetrals fins al límit del parc i connecten amb el teixit existent del Prat contrasta rotundament amb la intimitat i privacitat dels interiors d'illa. Aquí trobem la vida col·lectiva, espais semi-privats, públics i fins i tot completament privats. L'èxit final del projecte dependrà d'alguna manera de com es defineixin aquestes relacions.

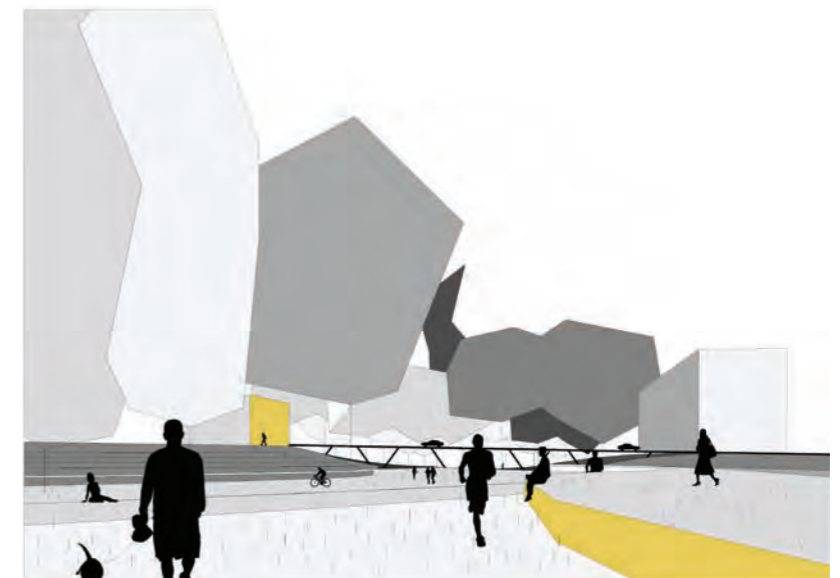
Més enllà d'aquestes directrius i estratègies bàsiques que senten les bases per la futura ordenació de l'Eixample Prat Nord, cal insistir en què el nivell de detall i de disseny al qual s'arriba en aquest capítol s'ha de considerar únicament com un exemple de concreció de les directrius proposades, sense que en absolut pretengui ser una ordenació fixa d'obligat compliment pels futurs instruments de planejament.



Prat Nord. Eixample. Localització i vista.



Prat Nord. Reserva Estratègica Metropolitana (REM). Localització i vista..



Prat Nord. Parc equipat. Localització i vista.

3.1.2. ÀMBIT I DISSENY DE L'EIXAMPLE PRAT NORD.

El disseny de l'Eixample Prat Nord comença amb la definició dels seus límits. Al Nord, l'autovia C-32, que defineix el límit de tot l'àmbit i a la vegada és el límit de la massa edificada que configura el nou barri. El límit Oest, és una línia paral·lela a l'autovia C-31c que va a Sant Boi. Aquesta directriu és també una empremta en el paisatge feta per un dels canals de reg existents. A l'Est, es troba el Llobregat i l'Eixample Prat Nord s'acaba el més pròxim possible a la mota del riu tot seguint la direcció del mateix per definir la seva façana. L'Eixample Prat Nord limita pel Sud, amb el nou parc per sota del qual transcorre la C-31.

La façana final de l'Eixample Prat Nord està definida per diferents paràmetres. El punt situat més al Sud es troba el més pròxim possible a la cobertura de l'autovia deixant l'espai suficient per a permetre el pas de la part més profunda del parc. Des d'aquest punt, el següent extrem més al Nord és el punt d'aterratge del pont Est de l'àgora, i des d'aquí segueix en direcció a la parada del metro de la L9 que actualment està en construcció. Llavors el límit segueix en la direcció de la malla seguint l'edifici on s'allotjarà l'estació de metro i ja fins al riu.

Aquest contorn està ordenat per una malla. La direcció de la mateixa segueix la del projecte del Sector Seda - Estació que confirma la unificació en el futur de l'Eixample Prat Nord amb la ciutat existent i la part de ciutat que es desenvoluparà en el futur més proper. Aquesta direcció ha estat escollida també pels seus efectes beneficiosos per a l'orientació dels habitatges i perquè permet actuar com a mirall del Prat actual. Les dimensions de la malla han estat decidides després d'acurats estudis sobre la grandària de la illa, dels carrers i d'una optimitzada interferència amb les empremtes existents i la topografia.

En la malla, els carrers tenen les seves pròpies mides que varien de 16 a 32 metres d'amplada depenent del seu paper en l'organització de l'Eixample Prat Nord o del seu rol en la mobilitat global de l'esquema.

Les avingudes en diagonal segueixen les traces existents dels canals de reg. Aquest nou nivell que s'afegeix a la malla enriqueix les qualitats espacials de l'espai públic, a la vegada que crea major varietat en les illes.

Els "dits verds", a tots dos costats de l'àgora, en el centre del projecte connecten el parc amb l'Eixample Prat Nord i a la seva vegada amb els sectors de la Seda -Estació i la Paperera.

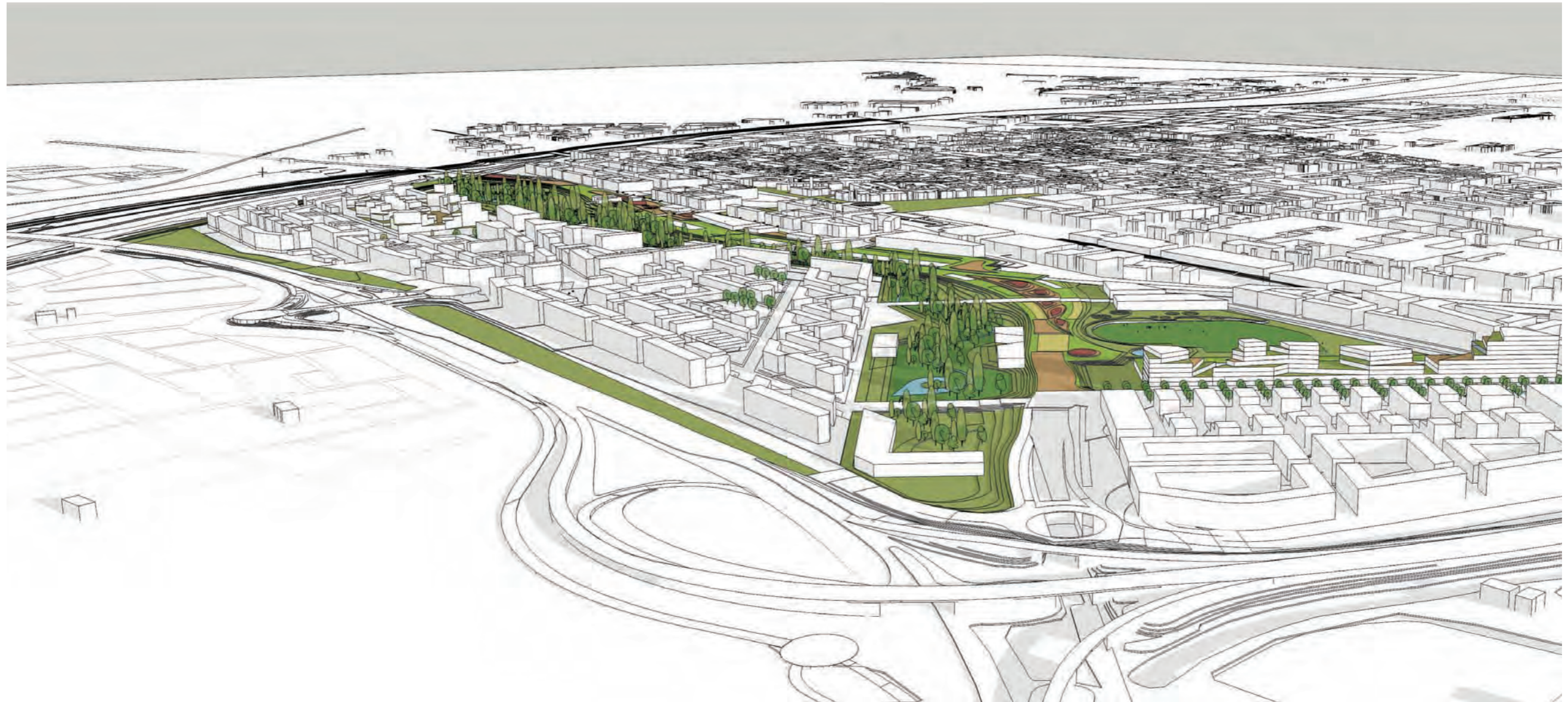
Les traces del sistema principal de tràfic són la ronda interior i la principal artèria diagonal que dona ràpid i fàcil accés al centre neuràlgic (hub) de l'estació intermodal.

El resultat de tot aquest entramat és un dispositiu que permet fixar per a cada illa que es genera les seves principals determinacions: l'alçada, el volum i l'envolvent en 3 dimensions (3D) que més endavant podrà ser desenvolupat d'acord amb el programa funcional i segons les ordenances edificatòries.

Les illes es subdividiran en diferents edificis, residencials (públics i/o privats), comercials i d'oficines, i finalment, es definiran espais privats lliures d'edificació i reserves de sòls per a equipaments.



Prat Nord. Vista del parc des del teixit de la Seda-Estació



Prat Nord. Vista general.

3.1.3. LA MALLA.

La malla a la qual ens venim referint està organitzada sobre dues coordenades en angle recte. Pren la seva orientació de la traça del ferrocarril al seu pas pel nucli urbà del Prat. És a dir, el costat principal de la malla és paral·lel a la línia del tren. A més, és el costat primordial perquè és el més llarg de la quadrícula i per tant dóna a les façanes principals de les illes. S'ha triat aquesta orientació i no la seva contrària perpendicular perquè d'aquesta manera queden ben orientades, respecte de l'asolellament i els vents, les façanes llargues, on hi haurà més edificacions.

Els carrers també es diferencien per amplades, corresponent els de més amplada (16 m.) als paral·lels al tren i els de menor (12 m.) als perpendiculars. Els carrers perpendiculars a la traça del ferrocarril se situen prenent com eix generador el carrer que porta de l'estació fins a la rotonda d'enllaç amb l'autopista. I els carrers horitzontals es situen a partir d'aquell que utilitza el canal de rec com a matriu directora.

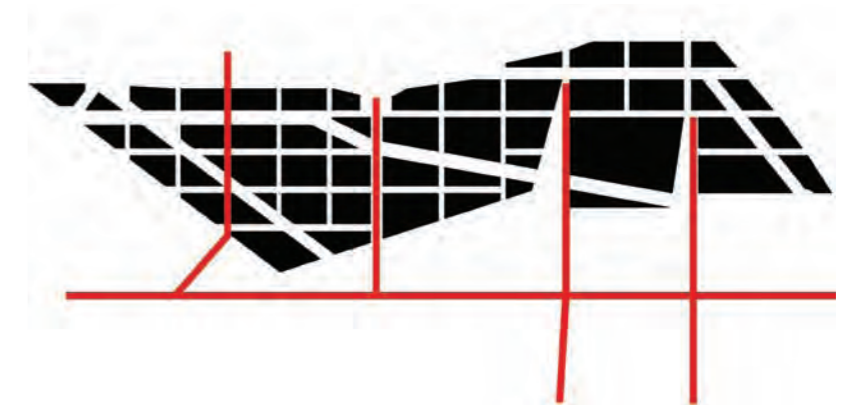
El carrer principal que porta des de l'estació de ferrocarril fins a l'enllaç amb l'autovia C-32, a més diferencia dues zones de l'Eixample, la del Sud - Oest, amb illes més petites i la del Nord - Est, amb illes més grans.

En el sentit del carrer de l'estació a l'autopista, totes les illes tenen la mateixa dimensió: 68 metres de longitud de façana. En canvi, a les illes del costat Sud-Oest se li donen 100 metres de façana i a les altres, del costat Nord-Est, 125 metres, generant un total de 59 illes.

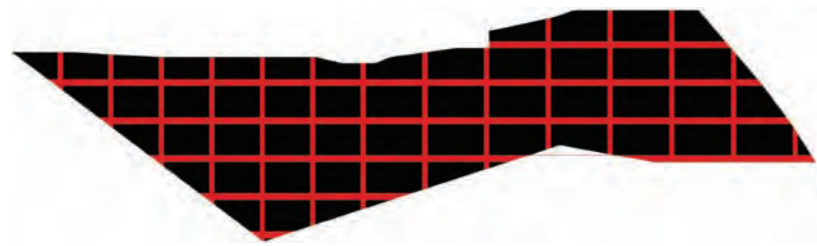
Cal remarcar que el perímetre que defineix els marges de l'edificació permet l'aparició de nombroses illes irregulars, gairebé triangulars. S'ha respectat l'aleatorietat del resultat perquè aquest serà un dels altres aspectes que donarà diversitat a les façanes de l'eixample. Finalment, les illes més grans a un costat i les no tan grans a l'altre també tenen una explicació. Les illes grans quan es construeixin tindran una parada de metro de la L-9 en funcionament i un centre comercial al seu voltant. Per tant, rebran major mobilitat i intercanvi d'usuaris al seu voltant.



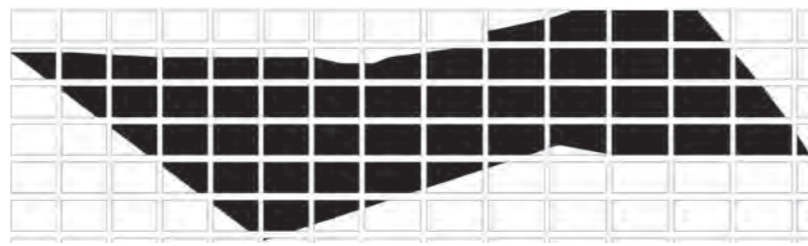
Eixample Prat Nord. Àmbit.



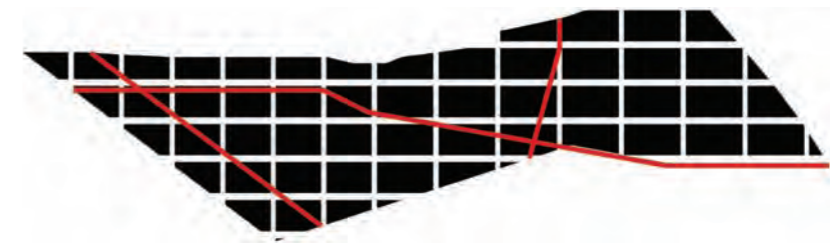
Eixample Prat Nord. Vies de connexió amb la trama consolidada.



Eixample Prat Nord. Viari ortogonal.



Eixample Prat Nord. Malla.



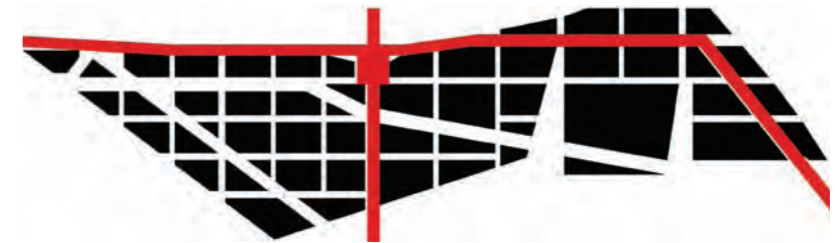
Eixample Prat Nord. Traces de reconeixement històric del territori



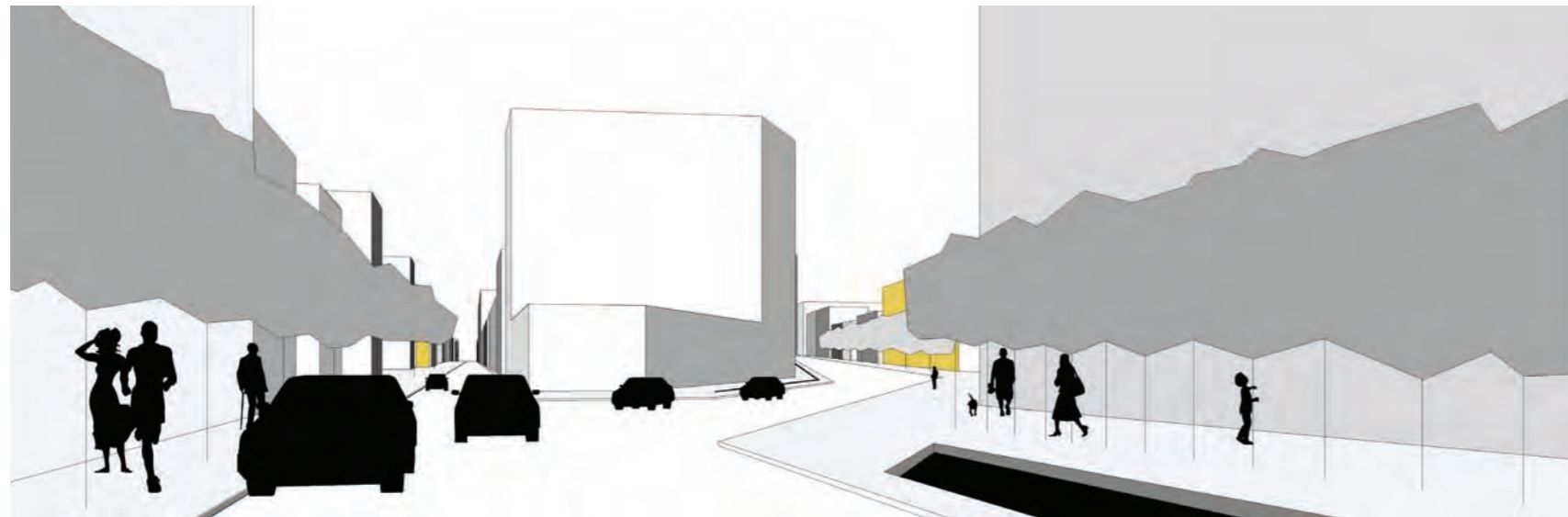
Eixample Prat Nord. "Dits" verds i programàtics de connexió.



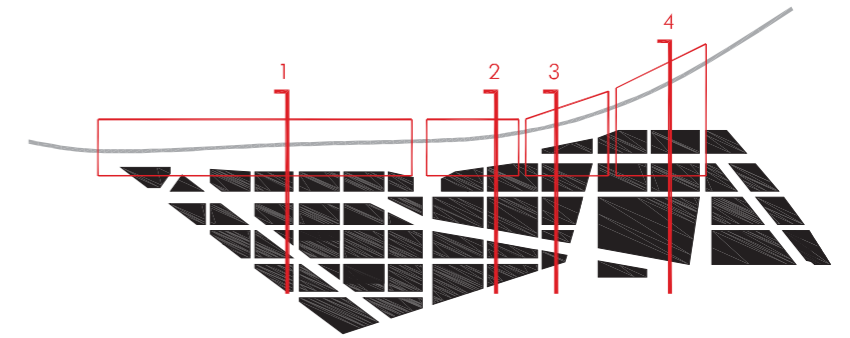
Eixample Prat Nord. Illes.



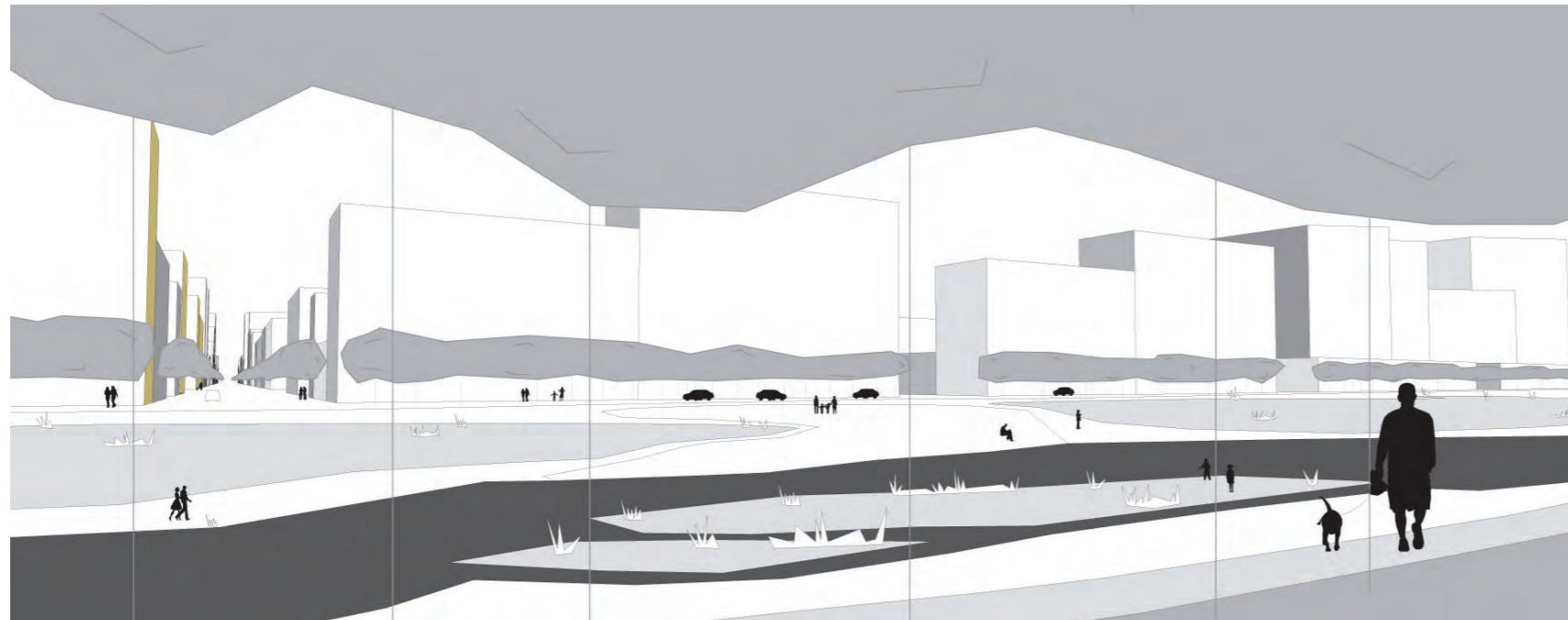
Eixample Prat Nord. Vies principals per a vehicles rodats.



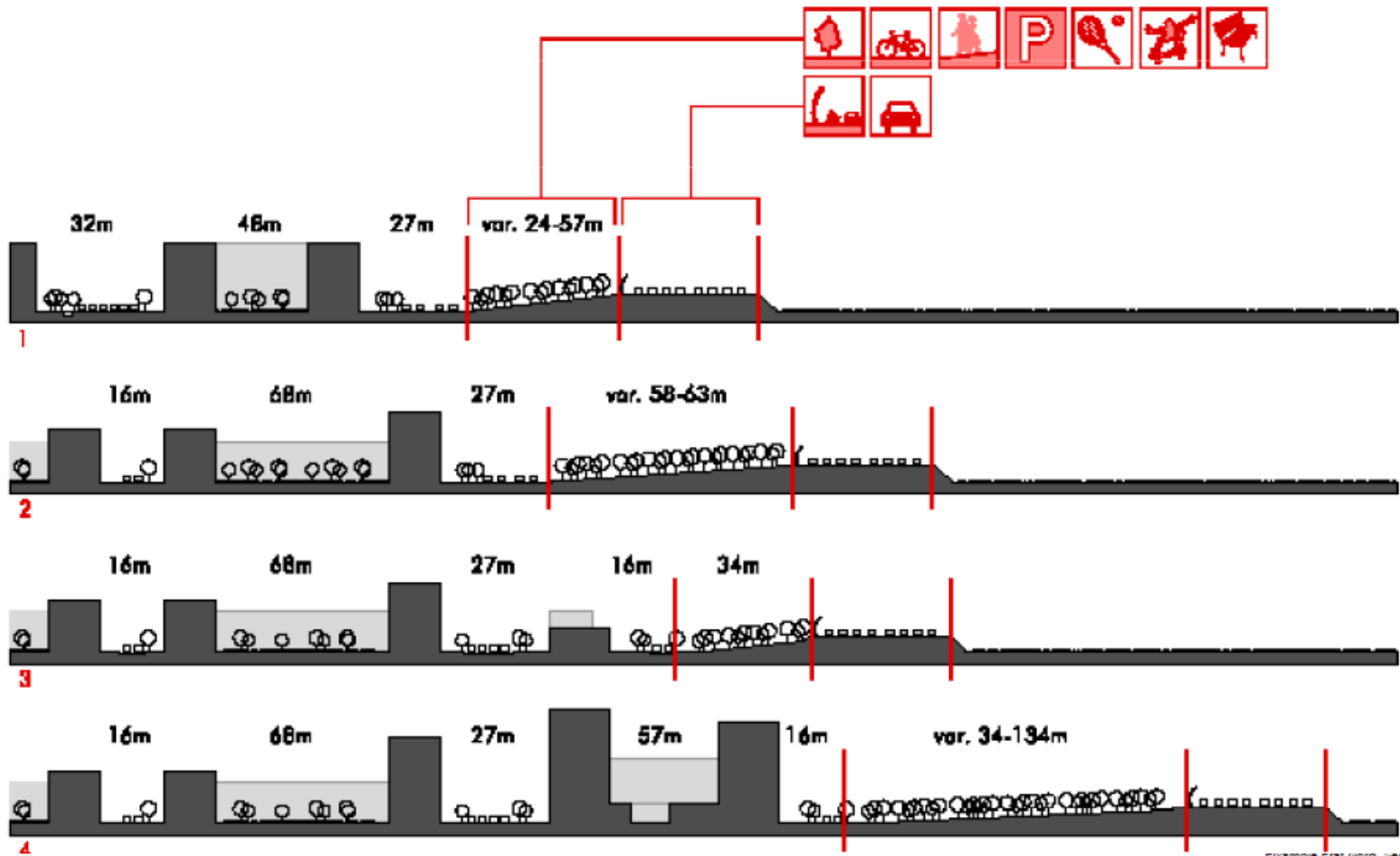
Eixample Prat Nord. Vista del nucli urbà de l'Eixample Prat Nord



Seccions transversals al talús de la C-32.
Franja de protecció entre infraestructura i edificació.



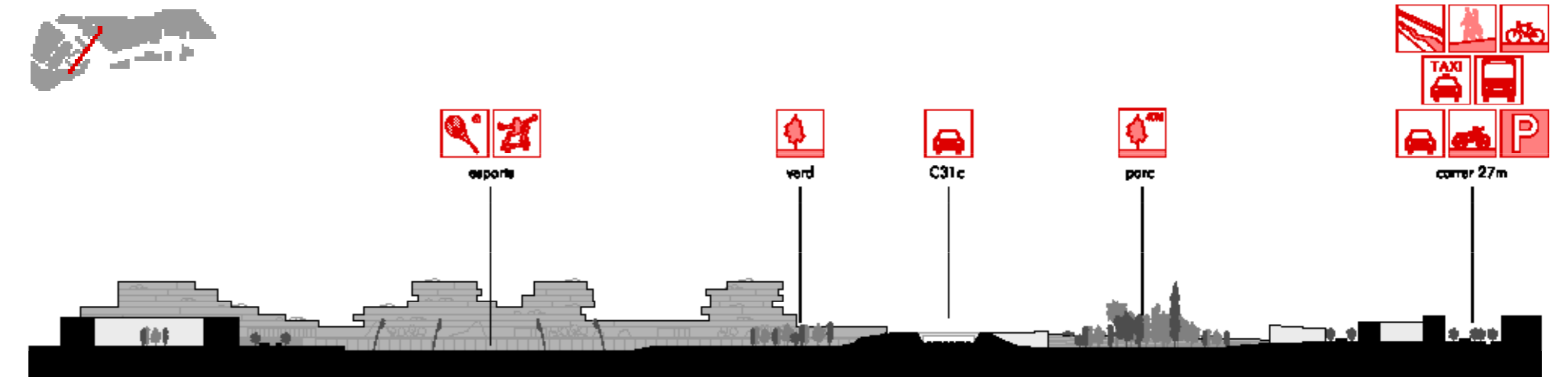
Eixample Prat Nord. Vista des del parc



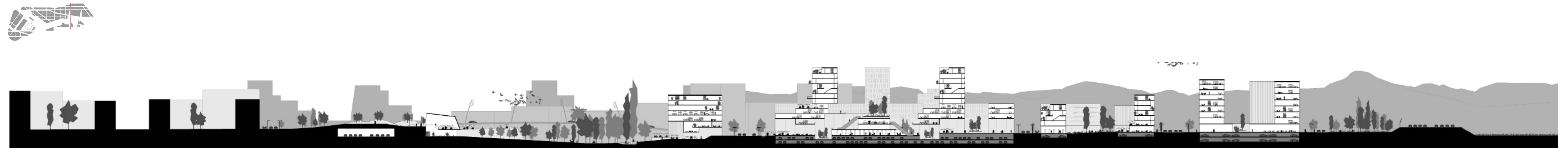
exemple Prat nord, seccions de carrers.



Secció transversal A - A.



Secció transversal B - B.



Secció transversal C - C.

3.1.4. ELS CARRERS.

Com s'ha dit, el carrer alimenta el cor dels valors de la nova ordenació. És l'espai públic per excel·lència i organitza les relacions entre la ciutat i les edificacions de l'interior d'illa, i també actua de mediador entre les llars i la ciutat. Les adreces i principals estances de la vida domèstica i del treball se situen amb façana al carrer.

Els carrers es plantegen espaiosos i ben enllumenats. La majoria tenen rengleres de plantació d'arbres i tenen voreres grans, com a mínim de 5 metres d'amplada.

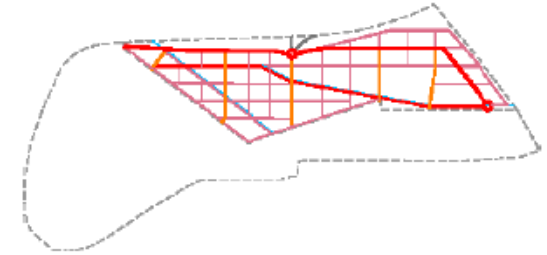
L'aparcament per a residents i usuaris dels edificis es situa a l'interior de les construccions mentre que l'aparcament pels visitants es preveu al carrer.

El carrer és, en primer lloc, un espai públic i forma part d'un continu, el de la fàbrica urbana. La norma principal a respectar en el futur disseny dels edificis s'adreçarà a les façanes que configuren el carrer per tal de donar una forma més natural a les que donen als patis de llums i als patis d'illa. L'alçada dels edificis al llarg dels carrers haurà de ser el més contínua possible.

El carrer més llarg en la direcció Est - Oest mesura 1595 metres. Aquest passeig o bulevard té 32 metres d'amplada entre façanes i amplies voreres a ambdós costats.

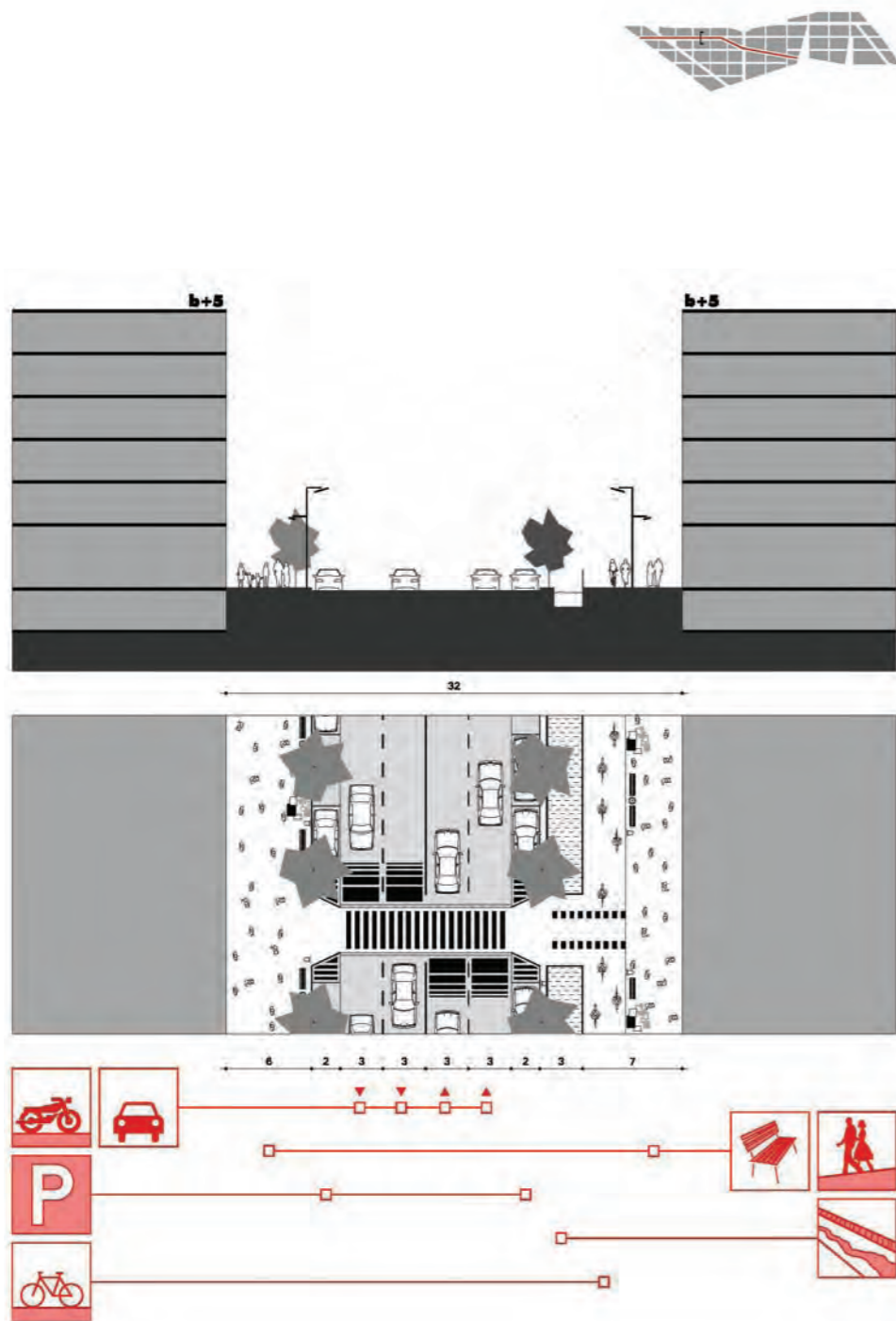
Els carrers tipus que corren d'Est a Oest es preveuen amb 16 metres d'amplada, amb dues bandes d'aparcament, una a cada costat de la calçada a tocar de la vorera. Els seus perpendiculars, de Sud a Nord, són de 12 metres d'amplada amb una sola banda d'aparcament situada preferentment al costat menys assolat (ponent) per tal que la vorera Est gaudeixi de les millors condicions d'il·luminació els dies d'hivern. Tots dos tipus de carrers han de poder disposar de rengleres de plantació d'arbres.

Tots els carrers Est - Oest tenen un final obert cap a la banda Oest, obrint-se cap al parc; els carrers Nord - Sud tenen un caràcter més privat en la part Oest de l'Eixample Prat Nord, especialment en el Cor Interior, l'àrea en la que es troba l'àrea residencial amb l'atmosfera més íntima; a la part més a l'Est d'aquests carrers estan oberts cap al Sud i oberts cap al parc.

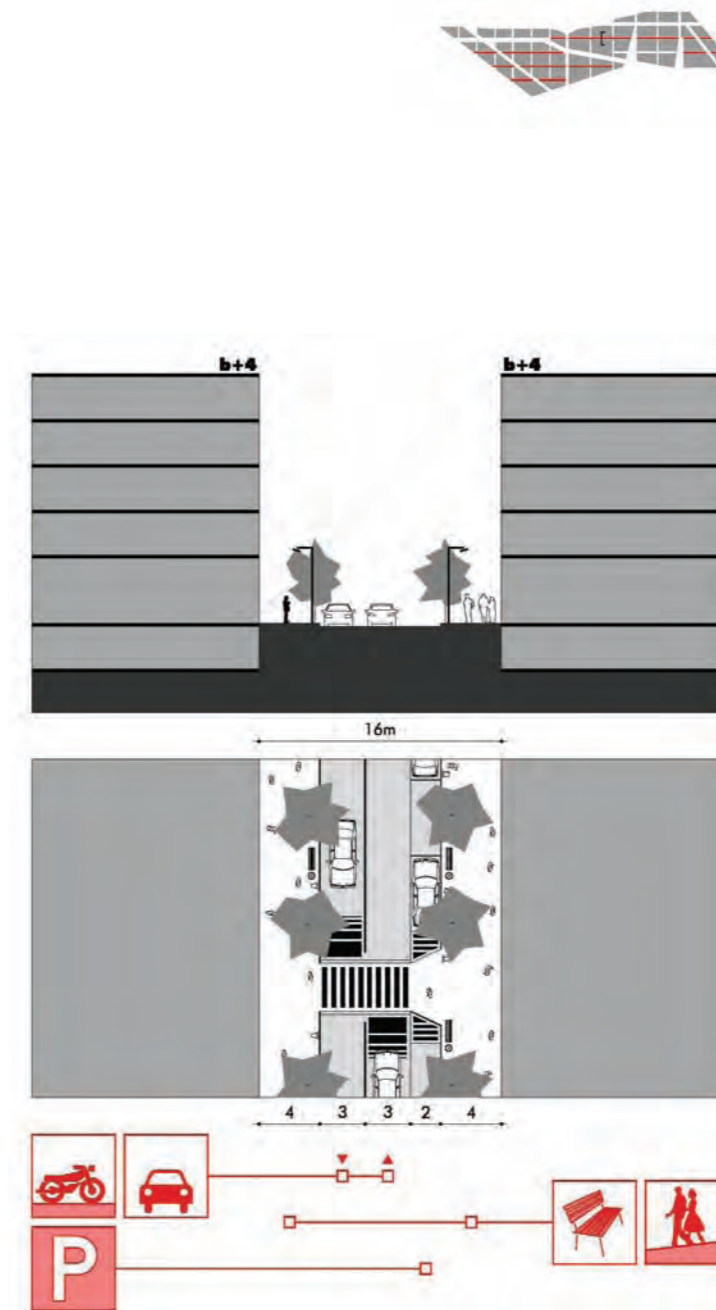


Esquema del viari de l'Eixample Prat Nord.

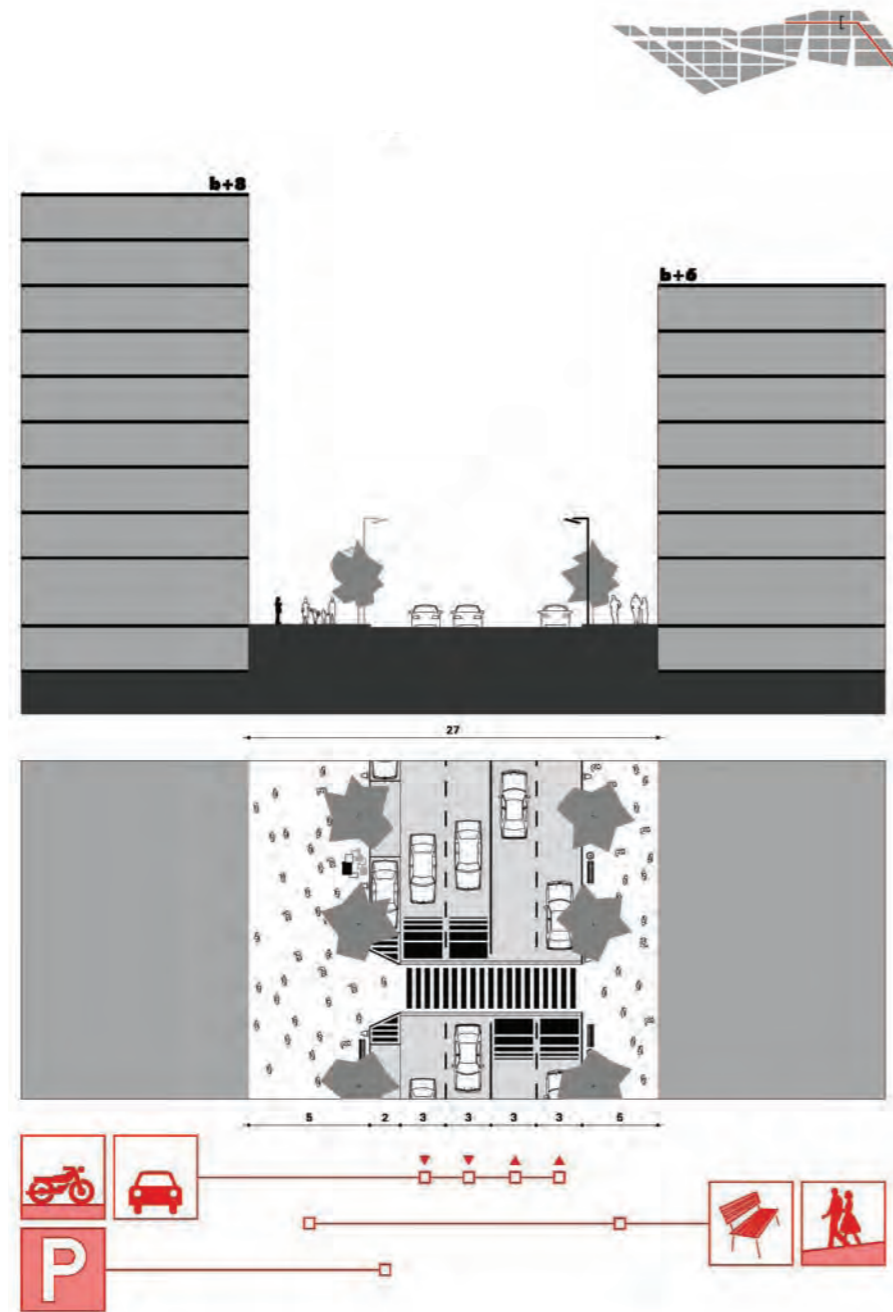
- carrers principals de connexió
- carrers transversals de connexió
- xarxa local
- canals



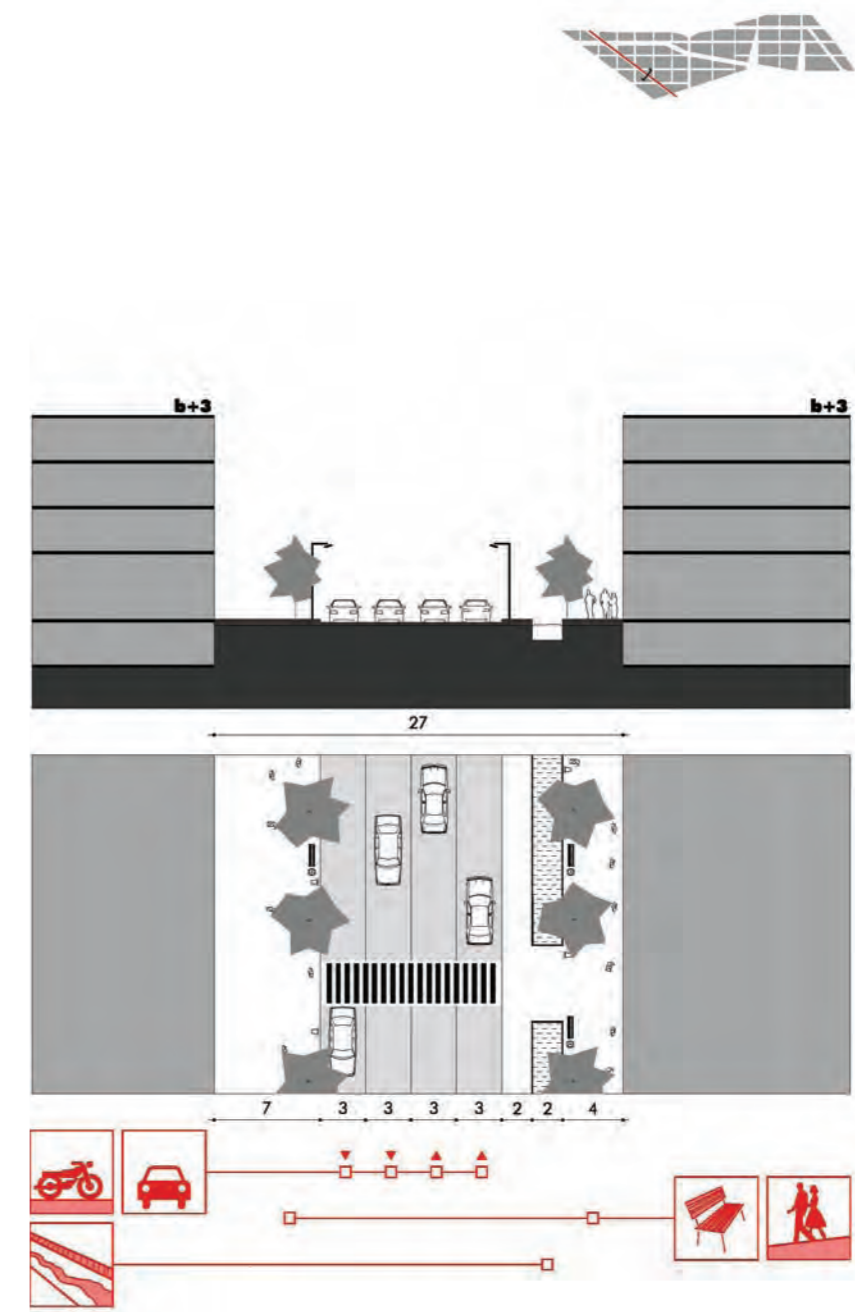
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



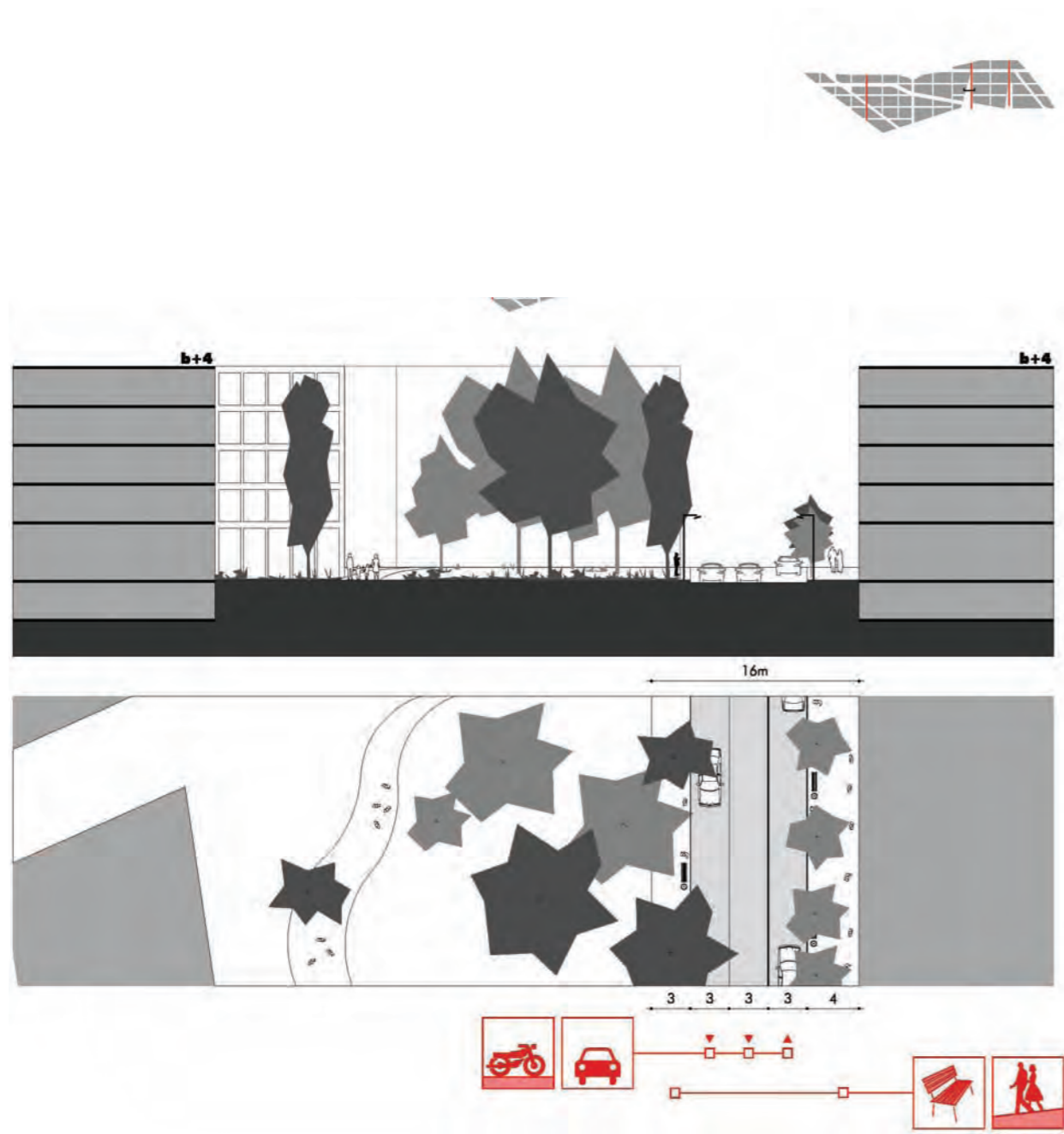
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



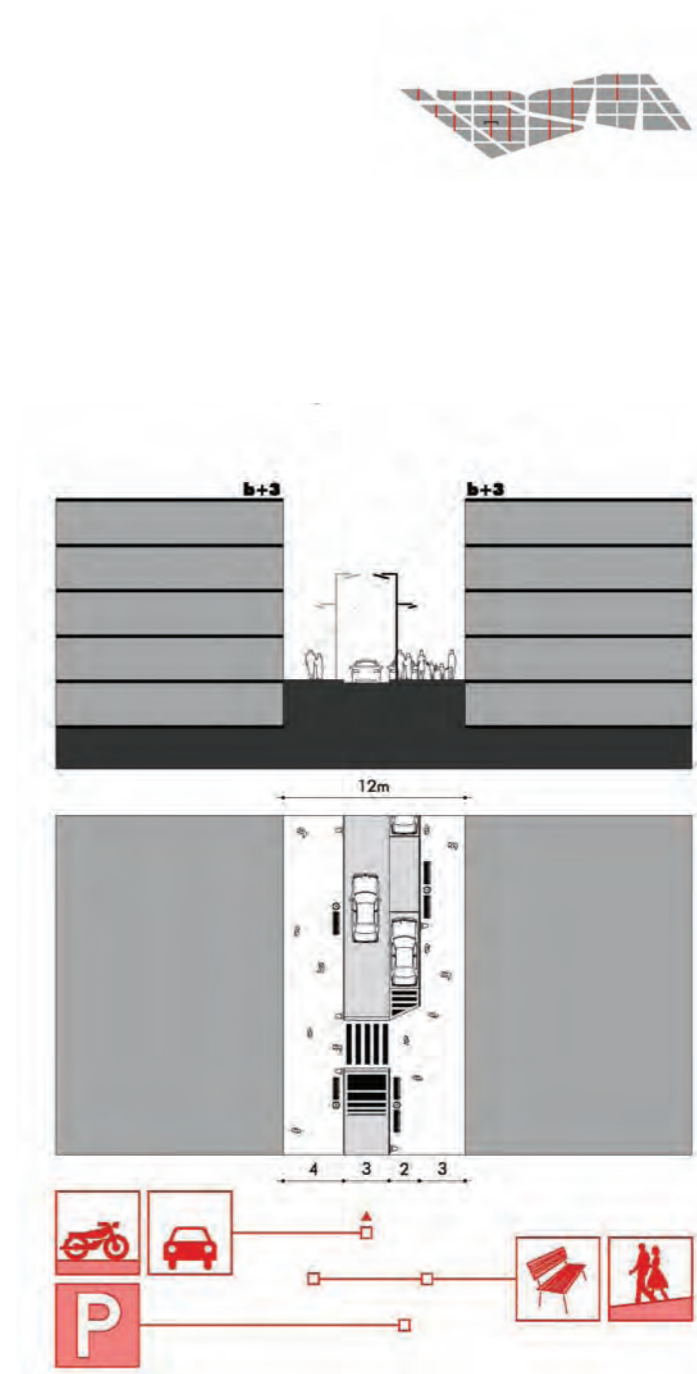
Eixample Prat Nord. Secció de carrer



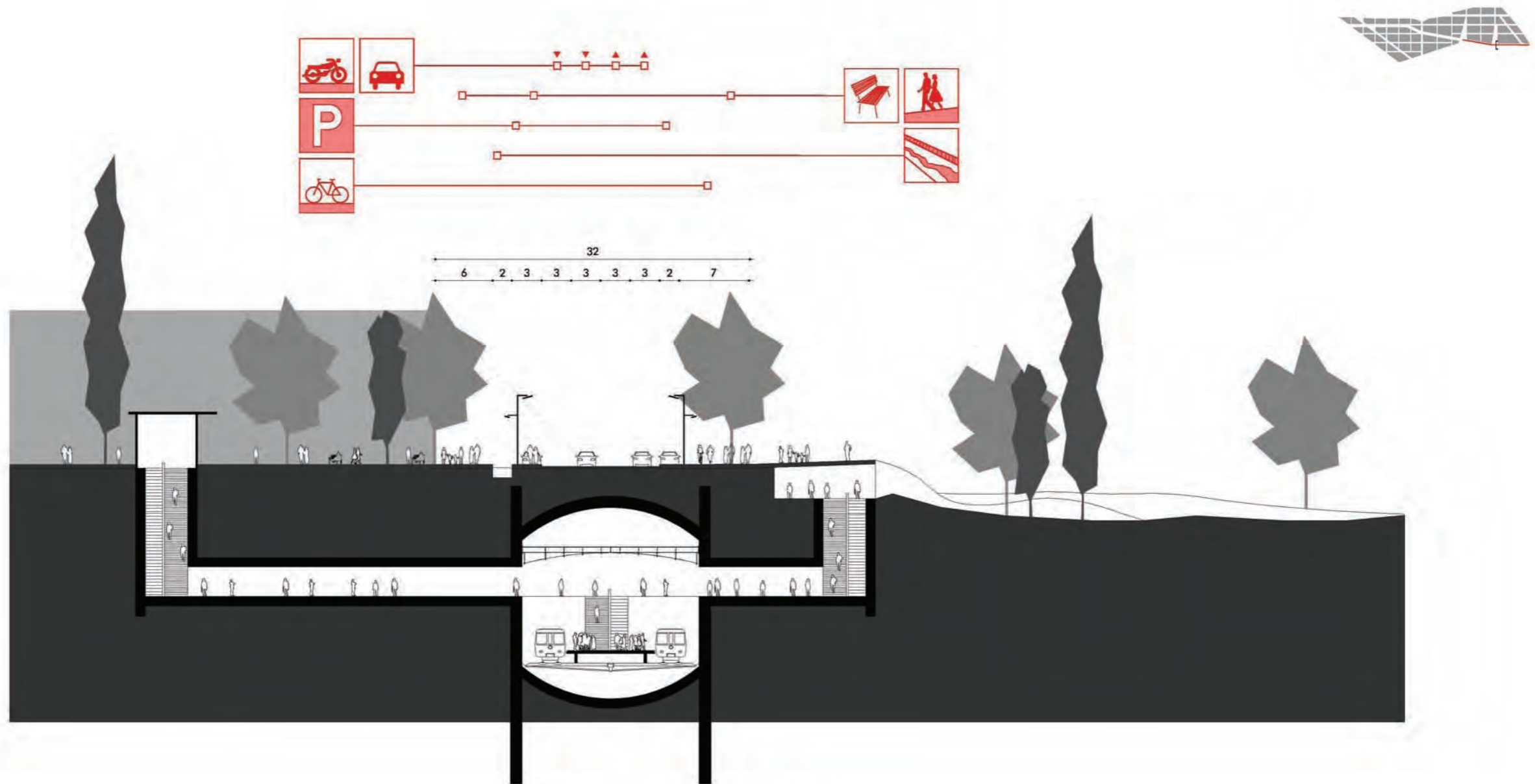
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



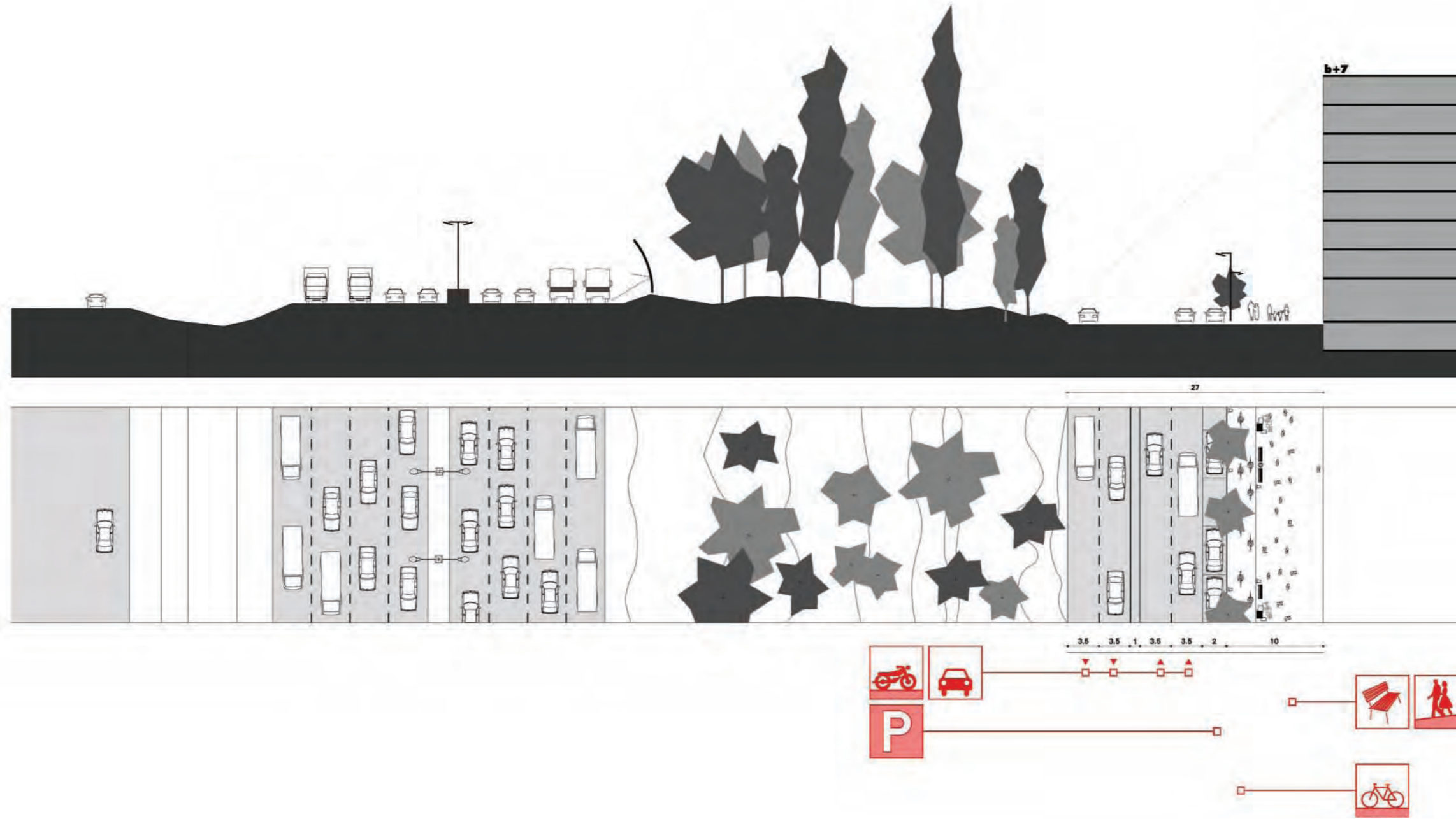
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



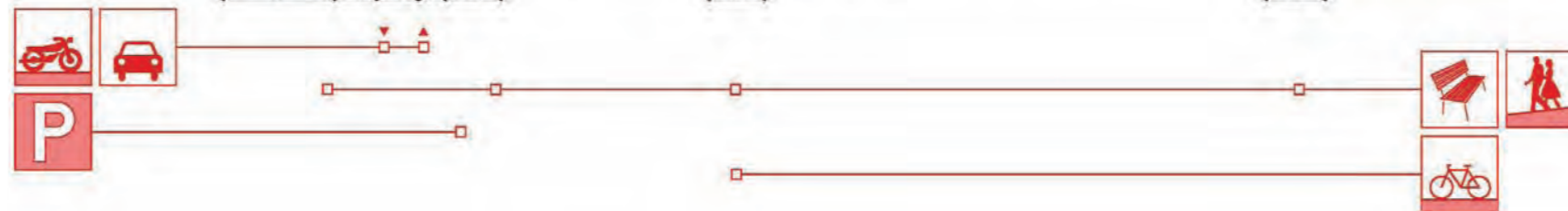
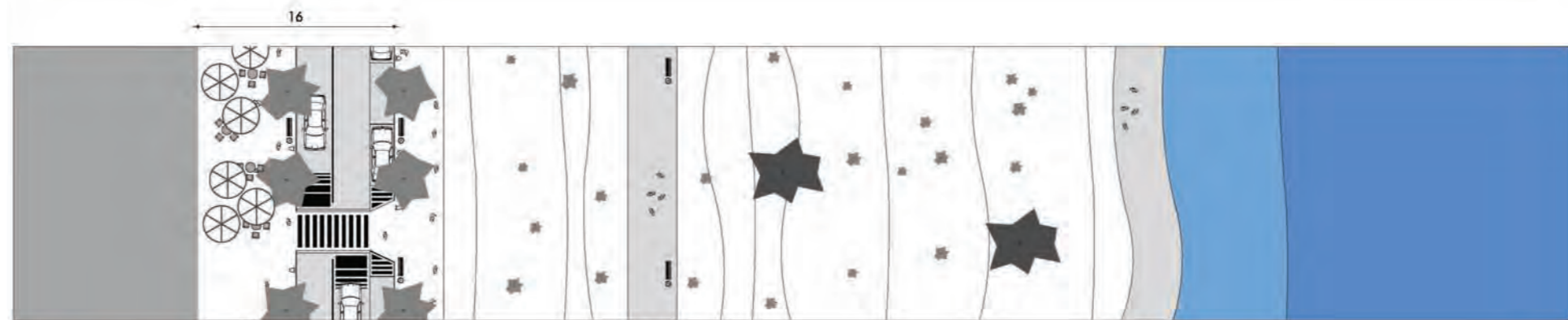
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



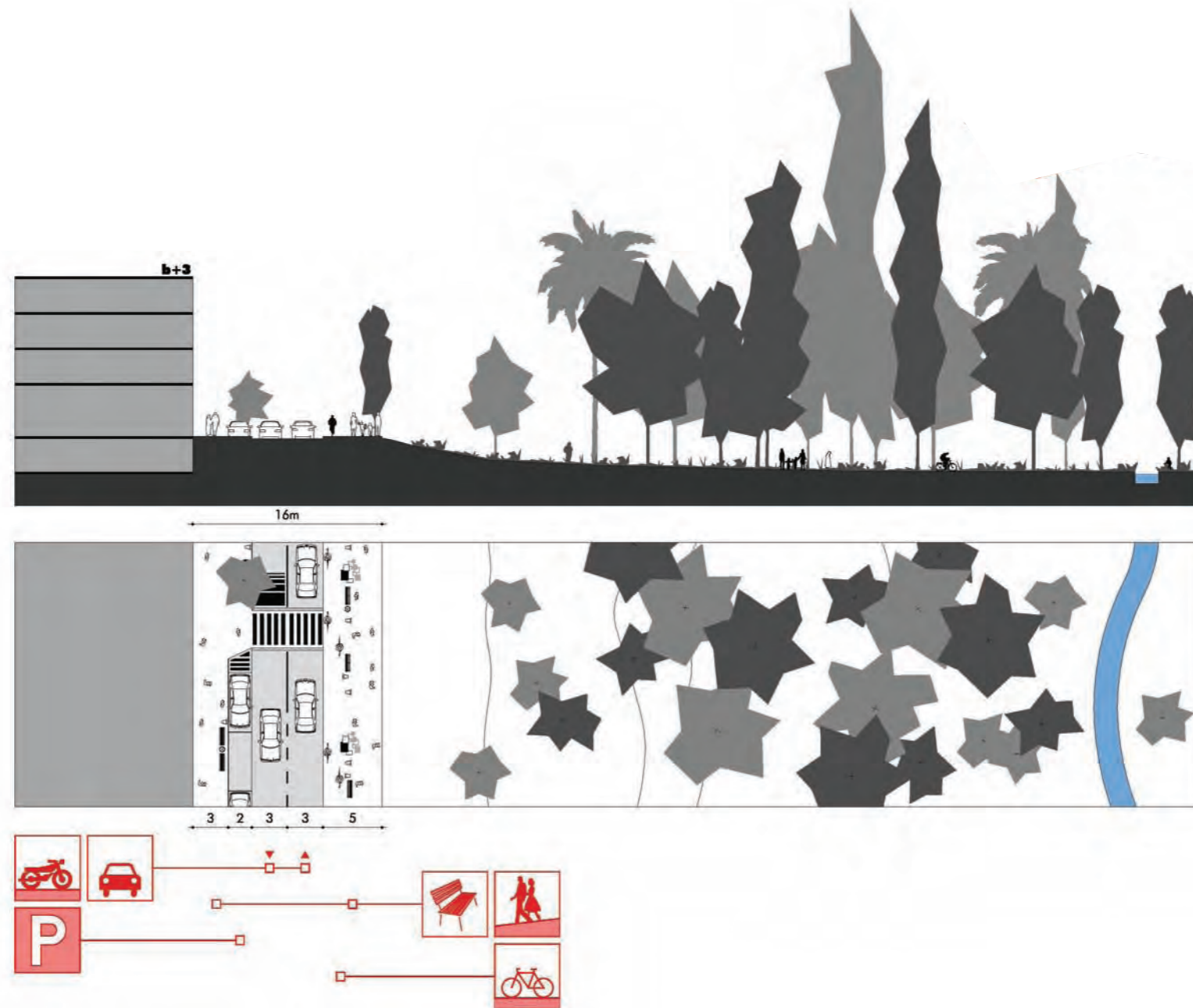
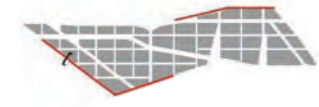
Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



Eixample Prat Nord. Secció de carrer.



Eixample Prat Nord. Secció de carrer.

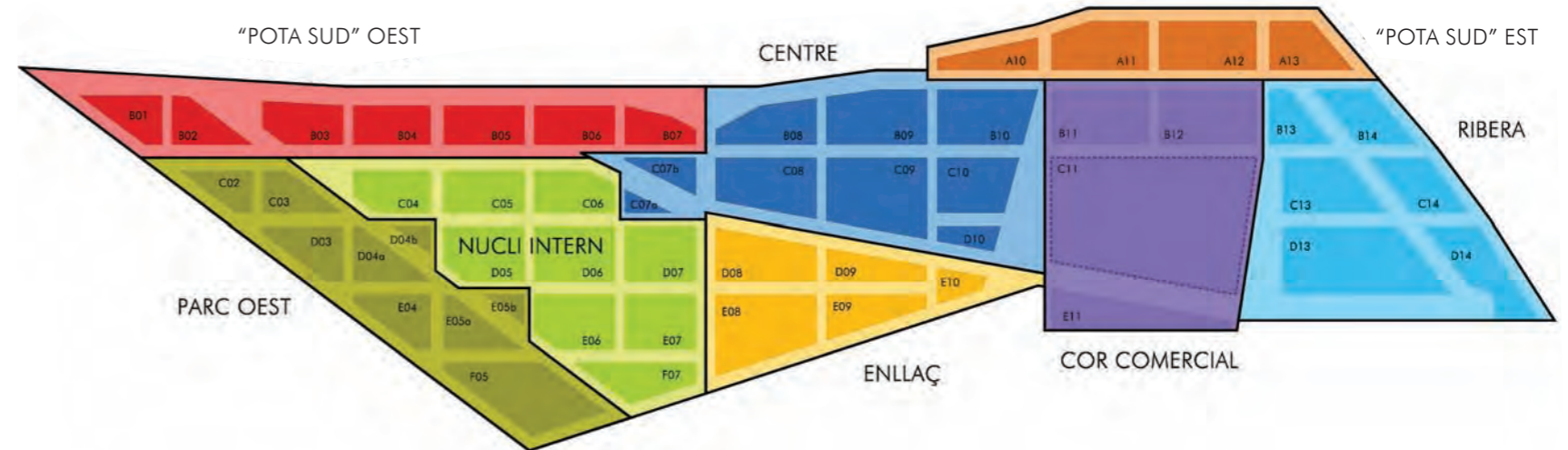
3.1.5. ELS USOS I LA SEVA DISPOSICIÓ: LES DIFERENTS ÀREES DE L'EIXAMPLE PRAT NORD.

L'Eixample Prat Nord té uns 7.100 habitatges distribuïts per illes. La divisió és deliberadament no homogènia. Hi ha clarament diferents àrees dins l'àmbit. El caràcter i la distribució de les àrees ve condicionada per la seva localització en el conjunt i s'utilitza el potencial de cada una per a preveure diversos programes de desenvolupament i per a establir diferenciacions segons densitats. El futur desenvolupament especificarà la identitat de cada una de les àrees, en proposar diferents solucions tipològiques tant pels usos residencials com pels usos terciaris que es plantegen.

Els edificis que donen a la part Nord - Oest de la "Pota Sud", es disposen en blocs que facilitaran una barreja d'usos residencials amb un programa d'oficines. Els habitatges es disposaran més aviat orientats cap al Sud i cap a l'interior de l'Eixample Prat Nord, mentre que les oficines estaran situades als edificis que donen façana a Nord cap a l'autovia perquè siguin clarament visibles des de la mateixa, actuin com a efecte reclam i, a més, serveixin com a pantalla acústica dels usos residencials.

Els edificis que donen a la part Nord-Est de la "Pota Sud" formen part d'una renglera d'illes situades entre l'autovia i la part Nord de la Ronda de Llevant. El programa és el mateix que en la part Oest: oficines i habitatges. En aquest cas, alguns dels habitatges es beneficiaran de les magnífiques vistes cap al paisatge fluvial, el Tibidabo, Montjuïc i el centre de Barcelona.

La façana a riu és la situada més a l'Est del sector. El seu caràcter ve determinat per la seva localització entre el Llobregat i la Ronda de Llevant. Al llarg de la Ronda trobarem oficines i programa comercial. A la part que dona a l'Est dels apartaments es produeix



Eixample Prat Nord. Diferents àrees de l'Eixample Prat Nord

l'esplèndida vista que ha estat descrita en relació amb les façanes que donen al Riu Llobregat. A la part que dona a Llevant els habitatges es disposen gaudint de l'ample espai verd del parc.

El Cor Comercial és l'àrea més excepcional. Es presenta com un gran projecte amb un programa híbrid d'aparcament soterrani, comercial, oficines, i habitatges, que es barrejaran en un contemporani complex d'alta densitat.

El Centre és l'àrea que es troba a l'Oest del Cor Comercial, la part més cèntrica de l'Eixample Prat Nord amb una alta densitat de programa residencial i una més petita part d'oficines i de reserves per equipaments. El límit d'aquest àmbit és la Ronda Llevant, el Centre Comercial, la diagonal i l'espina Nord - Sud.

La zona localitzada a la part Sud de l'Eixample Prat Nord, adjacent al parc es preveu amb una barreja d'activitats per a viure

i treballar-hi. Alguns habitatges tenen façana cap al Sud amb fantàstiques vistes cap al nucli històric del Prat i cap a l'Àgora.

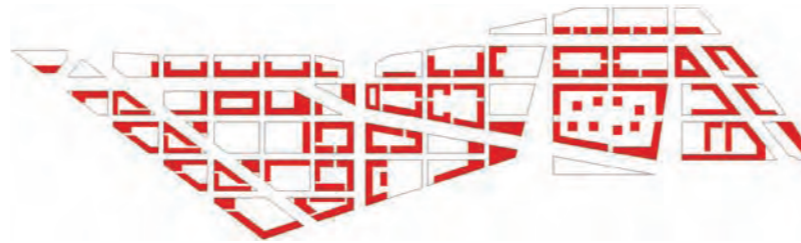
L'àrea situada més a l'Oest delimitada per l'espina Nord - Sud, l'entrada principal a l'estació des de la C-31 i la C-32, cap a l'est i el límit del parc paral·lel a la C31c al Sud - Oest, es conforma principalment per habitatges de mitja densitat. És un àmbit on es pot pensar en experimentar amb noves tipologies edificatòries que permetin una alta densitat en baixa alçada. En aquesta àrea trobarem espais públics amb una atmosfera molt íntima i és que l'espai públic combinat amb els equipaments proveirà d'una confortable i segura atmosfera domèstica.

En la zona que dona façana a la part Oest del parc, les illes es preveuen triangulars i contenen habitatges amb una relativa baixa densitat.

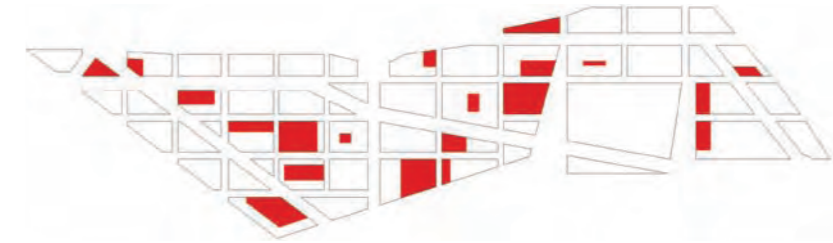
3.1.6. L'ESPAI BUIT.

Els espais buits, places i/o petits parcs domèstics de l'eixample varien d'un costat a l'altre. En el costat Sud - Oest, s'aprofiten com a espais buits els nombrosos triangles que genera la diagonal del canal al seu pas per l'eixample. Es tracta d'espais petits, d'una superfície que en cap cas supera els 1.000 m², pensats per a l'ús dels veïns més immediats. En canvi, al bell mig del conjunt es deixa un espai buit de 8.000m² que actuarà com a element de referència d'aquesta part. Cal remarcar que es preveu que moltes de les façanes sobre aquest espai es qualifiquin d'equipaments amb la intenció d'emfatitzar l'ús públic del lloc.

A l'altre costat, en canvi, l'argument ha estat ben diferent. Es tracta de fer que el Parc del Prat Nord entri a l'Eixample i viceversa, que s'influeixin mútuament. Aquest concepte, col·loquialment, el venim anomenant "dits" del parc que es fiquen en l'Eixample. A la seva vegada, illes i, per tant, façanes interiors de l'Eixample donen al parc. Aquesta idea ve reforçada amb el fet que els "dits" puguin complir la seva funció a l'altre costat del parc. Tot i no formar part del projecte, en els sectors de planejament de La Seda i de la Paperera s'han previst esclatxes d'espais buits que permeten portar itineraris del Parc del Prat Nord fins al bell mig del centre del nucli urbà actual.



Eixample Prat Nord. Habitatges.



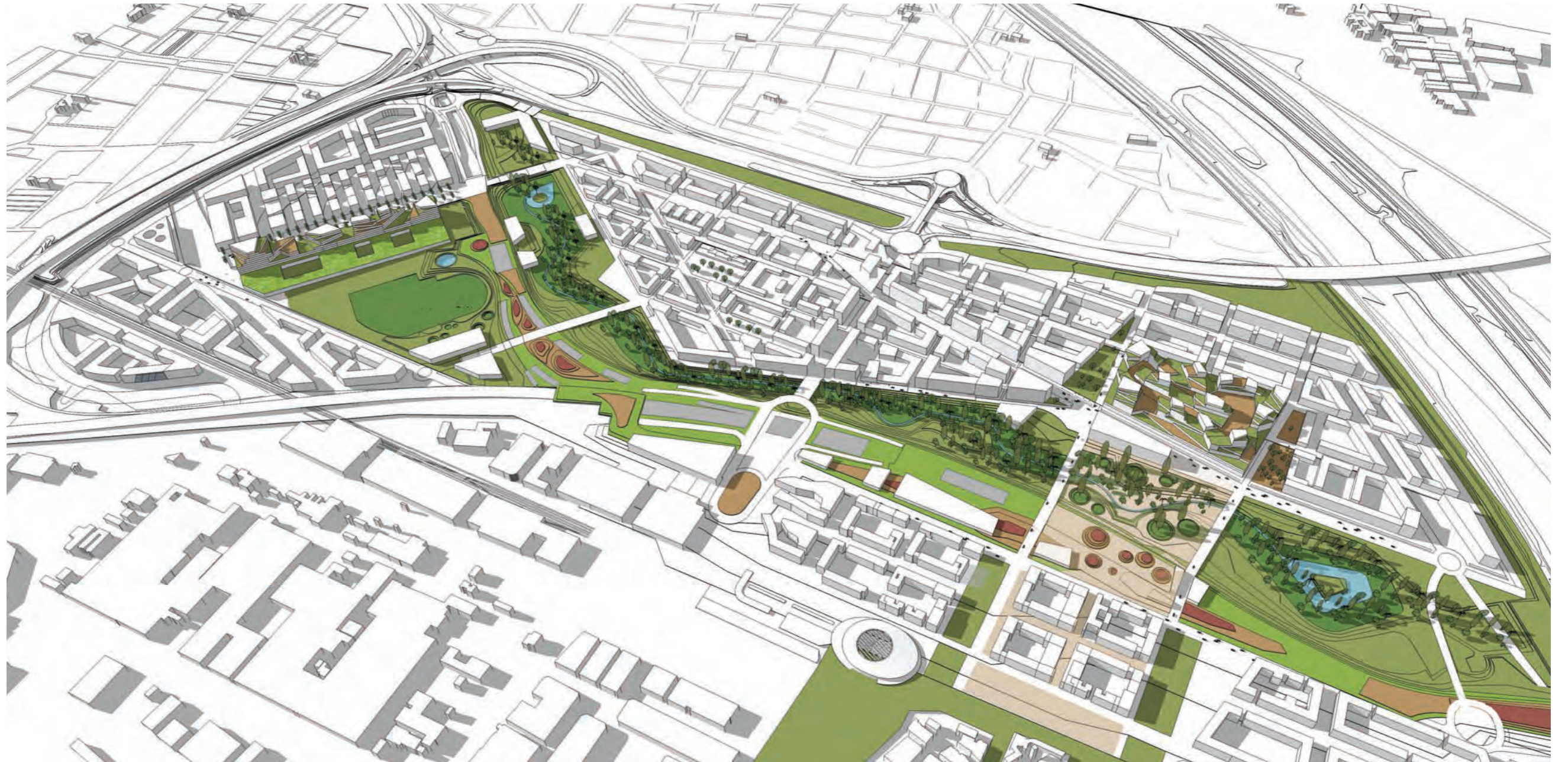
Eixample Prat Nord. Equipaments.



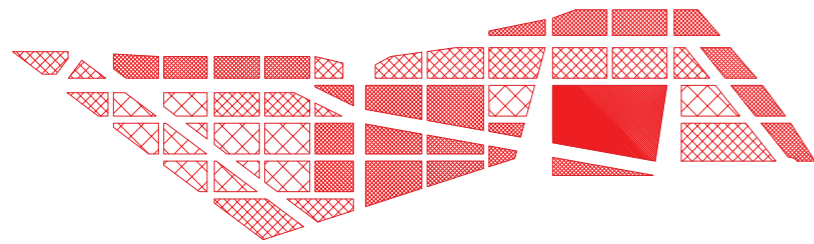
Eixample Prat Nord. Espais d'oficines.



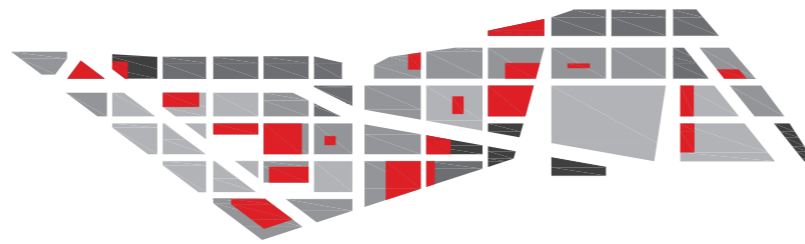
Eixample Prat Nord. Espais comercials.



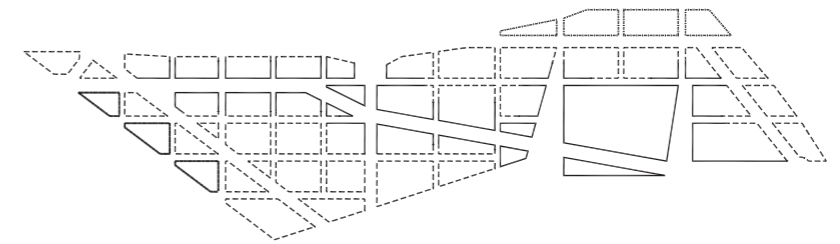
Prat Nord. Vista general.



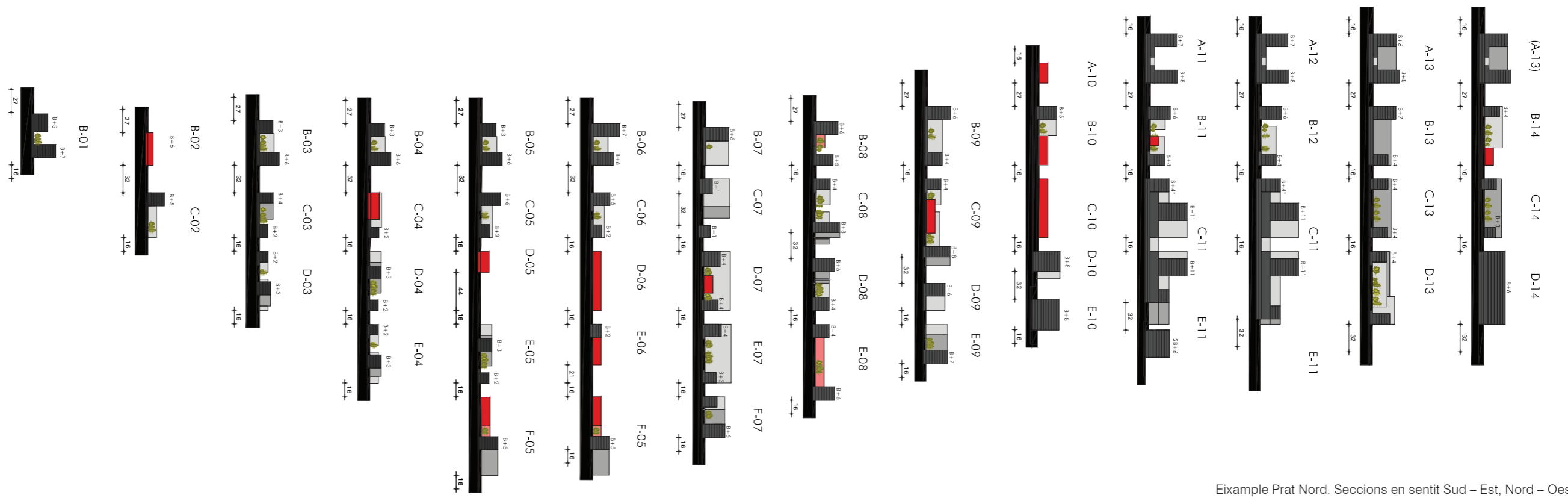
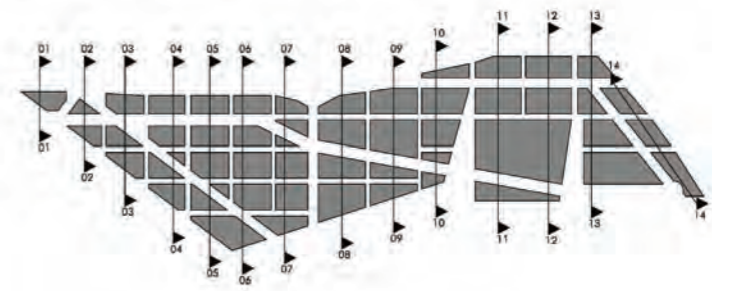
Eixample Prat Nord. Esquema d'alçades.



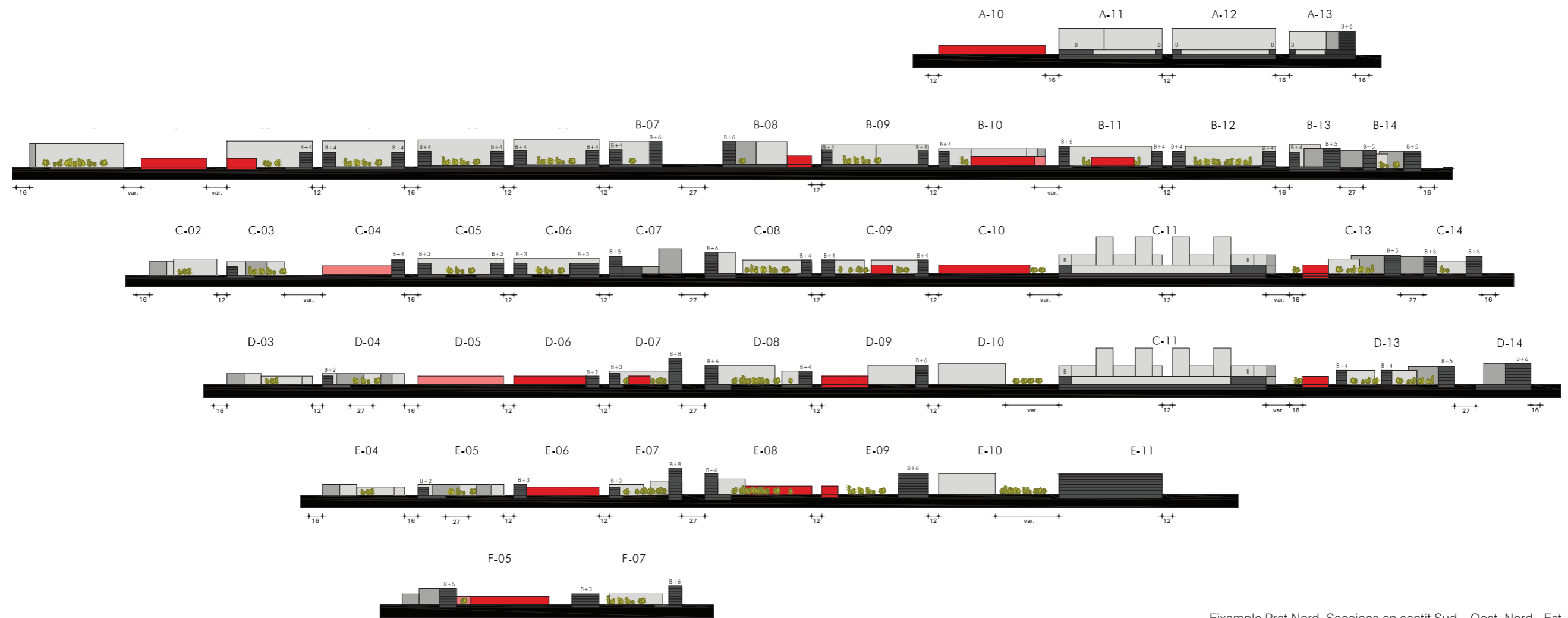
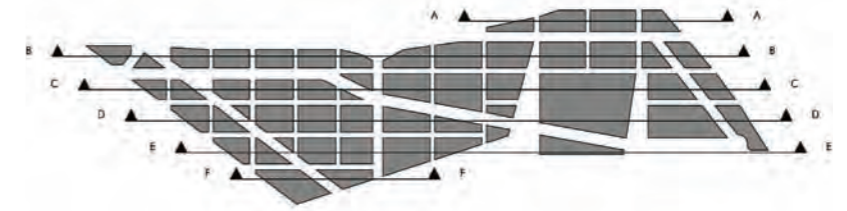
Eixample Prat Nord. Esquema de coeficient d'edificabilitat.



Eixample Prat Nord. Esquema de continuïtat en les façanes de les illes.



Exemple Prat Nord. Seccions en sentit Sud – Est, Nord – Oest



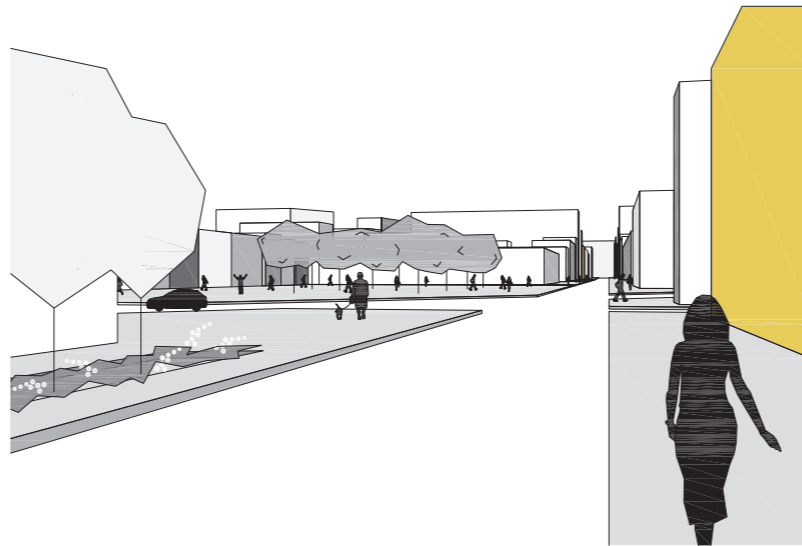
Eixample Prat Nord. Seccions en sentit Sud - Oest, Nord - Est

3.1.7. LES ILLES.

La illa desenvoluparà la seva superfície segons el perímetre delimitat pels carrers que l'envolten. Cada illa té un programa específic. Aquest programa és una barreja de vida domèstica i d'espais de treball i, a vegades, una superposició d'un altre programa: el comercial. D'altra banda, parts de les illes es tracta com a cessions de sòl per a equipaments públics d'acord amb la legislació urbanística.

Sobre la base de la identitat de cada àrea i de la seva corresponent densitat, el programa total de l'Eixample Prat Nord està dividit en diferents illes i aquestes agrupades entre sí formen barris o àrees. Les dades resum de superfícies i sostre es donen per illa i per barri-àrea.

Una illa consisteix en diferents edificis i patis. Se suposa que es dissenyarà com una configuració de diferents edificis amb diferents firmes, però tenint en compte l'alta qualitat en relació a la seva arquitectura, de tal manera que aquesta expressi l'ambició que El Prat ha posat en el projecte.



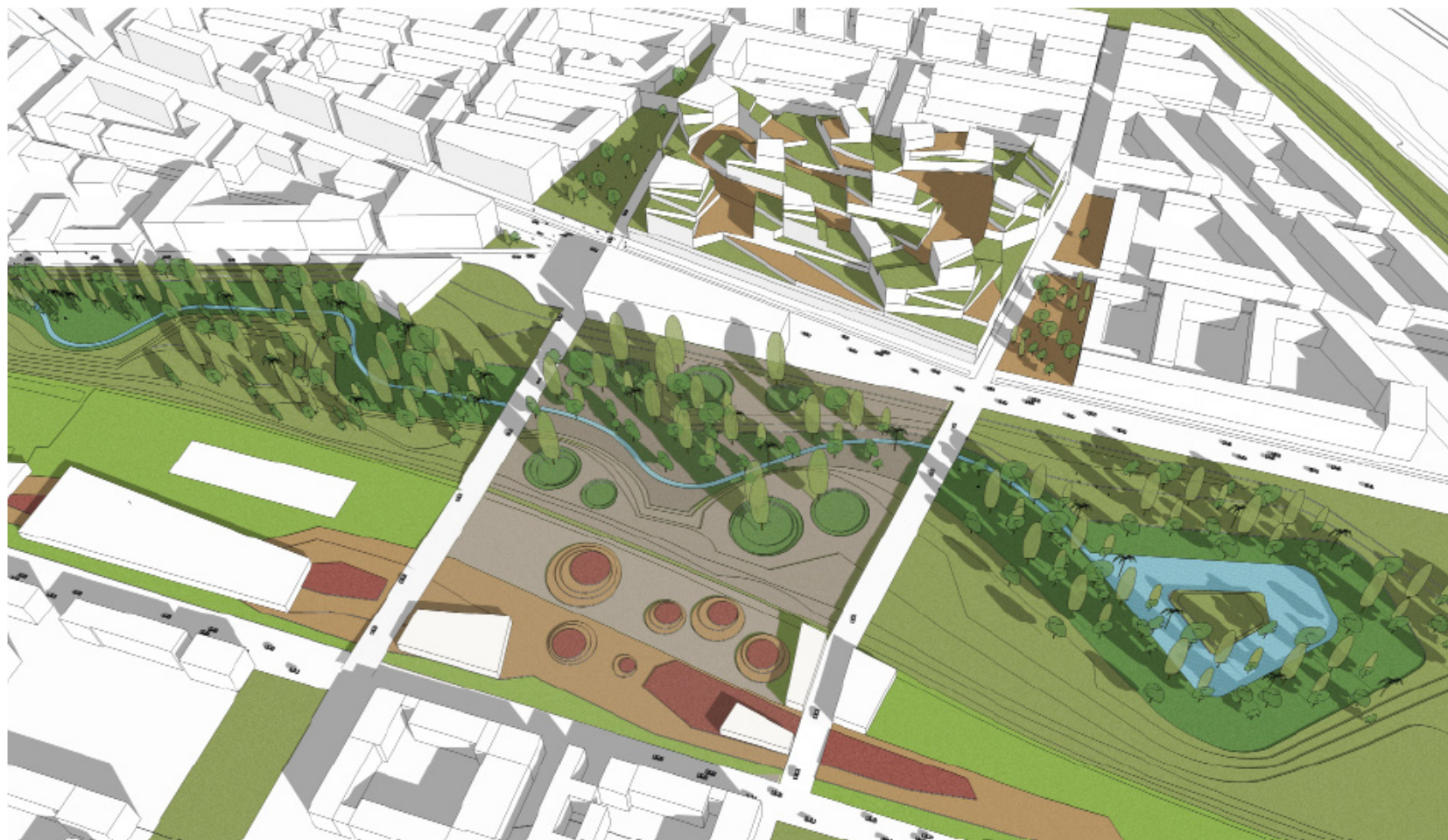
Eixample Prat Nord. Vista del teixit edificat. Un espai públic.



Eixample Prat Nord. Vista del teixit edificat. Un carrer.



Eixample Prat Nord. Vista del teixit edificat. El "dit" verd



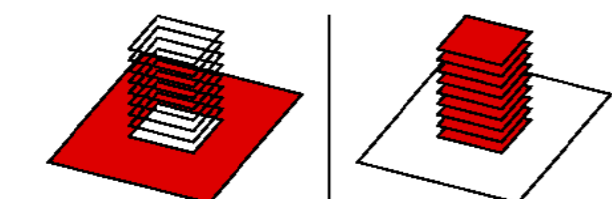
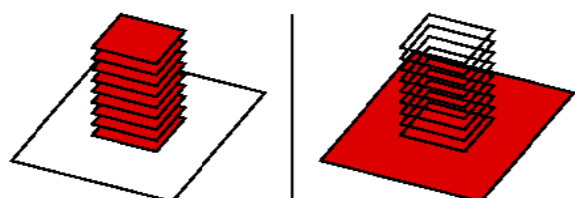
Vista de l'Àgora urbana i del centre comercial.

Amb el programa funcional i de superfícies resultant s'ha fet una distribució pilot basada en els principis anteriors. El test mostra el potencial de l'Eixample Prat Nord i com el programa pot ser distribuït d'acord amb la desitjada diferenciació.

El test és també una prova de com el programa es pot desenvolupar utilitzant l'estructura actual. És essencial que en el futur desenvolupament del projecte s'investigui la forma per a crear un ambient urbà real amb façanes contínues i un programa mixt. Cal destinar especial atenció a la manera com els edificis públics han d'encaixar en el sistema. Donada la gran quantitat de sòl destinat a reserves per a equipaments públics, cal advertir del risc seriós de què provoquin una desintegració de la massa urbana si no es pensa correctament en la integració de les seves façanes al conjunt.

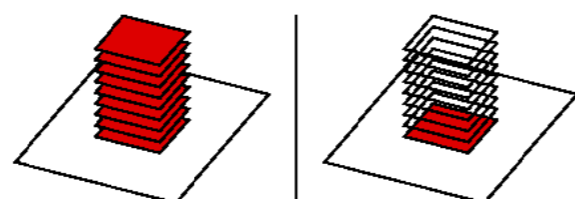
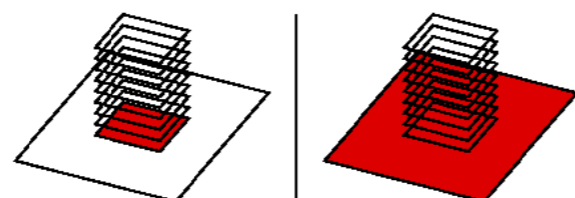
El desenvolupament del projecte haurà de proveir major detall a les possibilitats tipològiques en relació amb les diverses atmosferes desitjades a cada una de les àrees, optimitzant la diversitat dels serveis als habitatges i als llocs de treball, la qualitat de l'espai públic de l'Eixample Prat Nord i dels espais semipúblics dels interiors d'illes.

CE = COEFICIENT D'EDIFICABILITAT

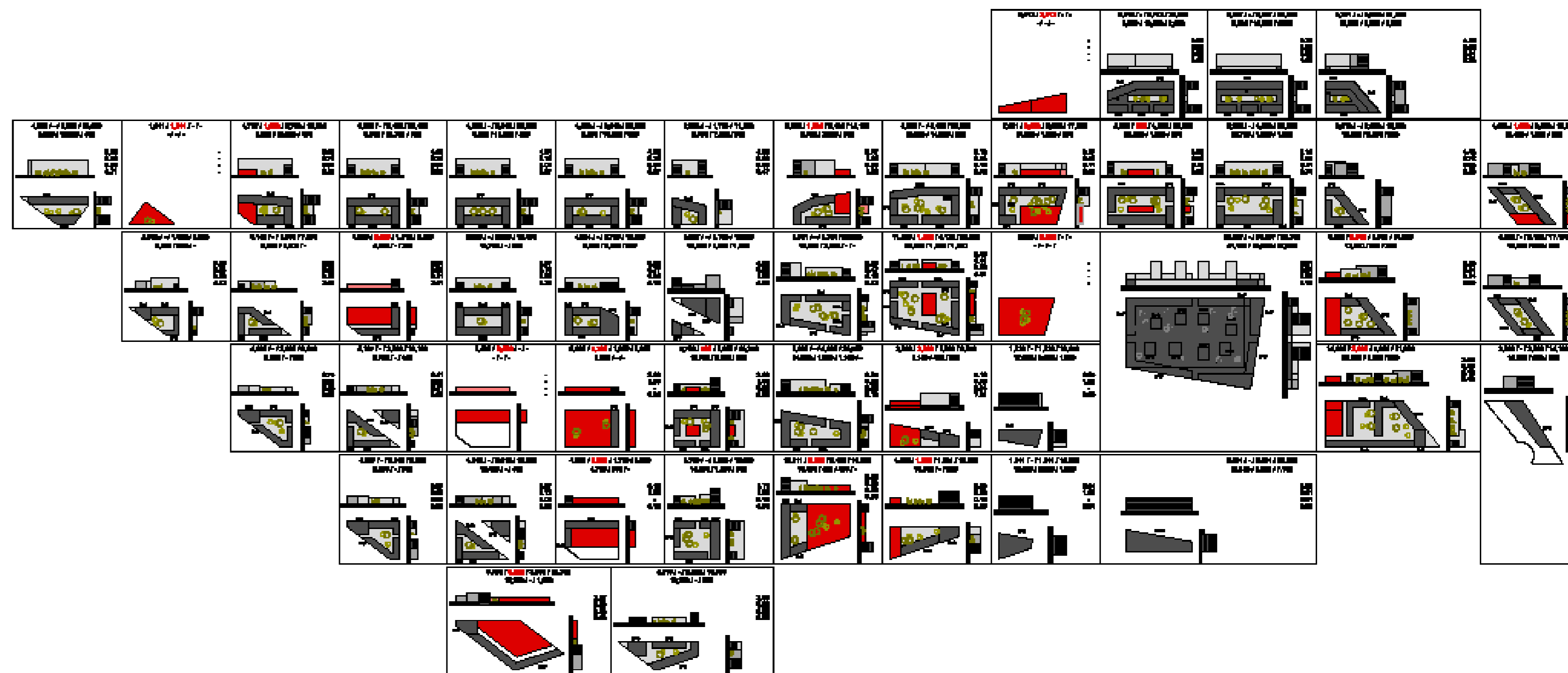
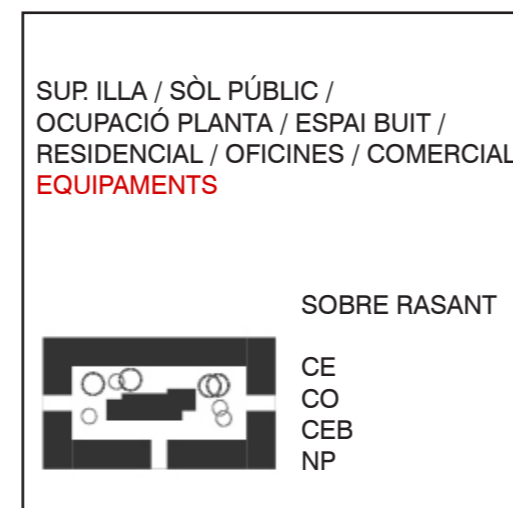


CEB = COEFICIENT D'ESPAI BUIT

CO = COEFICIENT D'OCUPACIÓ



NP = NOMBRE DE PLANTES

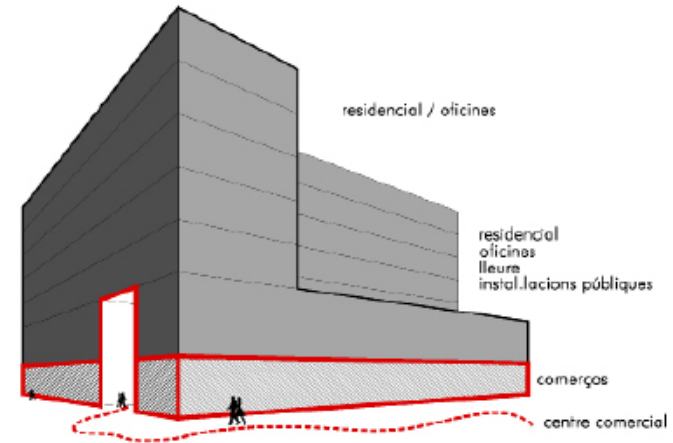
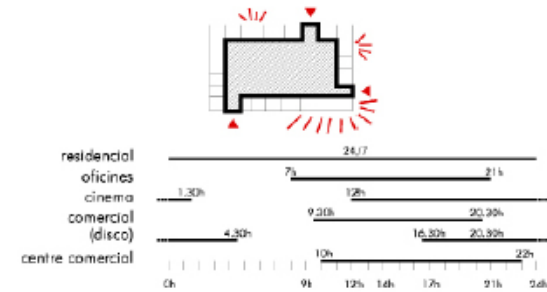


Eixample Prat Nord. Esquema de tipologia de les illes

3.1.8. EL COR COMERCIAL.

El cor comercial és excepcional. Es preveu desenvolupar un gran projecte amb un programa híbrid d'aparcament, comerç, oficines i habitatges barrejat en un contemporani complex d'alta densitat. Aquest híbrid urbà donarà energia pel desenvolupament de l'Eixample Prat Nord.

Inicialment, i sens perjudici de tornar a insistir en què més enllà de les directrius i estratègies, el present document només pretén exemplificar l'ordenació que proposa sense que el nivell de detall es pugui considerar en absolut d'obligat compliment pels desenvolupaments futurs, es preveu amb 40.000 m2 de sostre comercial, 400 habitatges, 10.000 m2 de sostre d'oficines i 2.000 places d'aparcament en soterrani. Al damunt de tot es proposa que hi hagi un edifici públic com una biblioteca, un teatre, un centre cívic. Tot això compartit amb d'altres serveis privats com sales de cine, teatres, etc.



CENTRE COMERCIAL URBÀ

Centralitat urbana. Connectivitat i programa funcional actiu les 24 hores del dia.

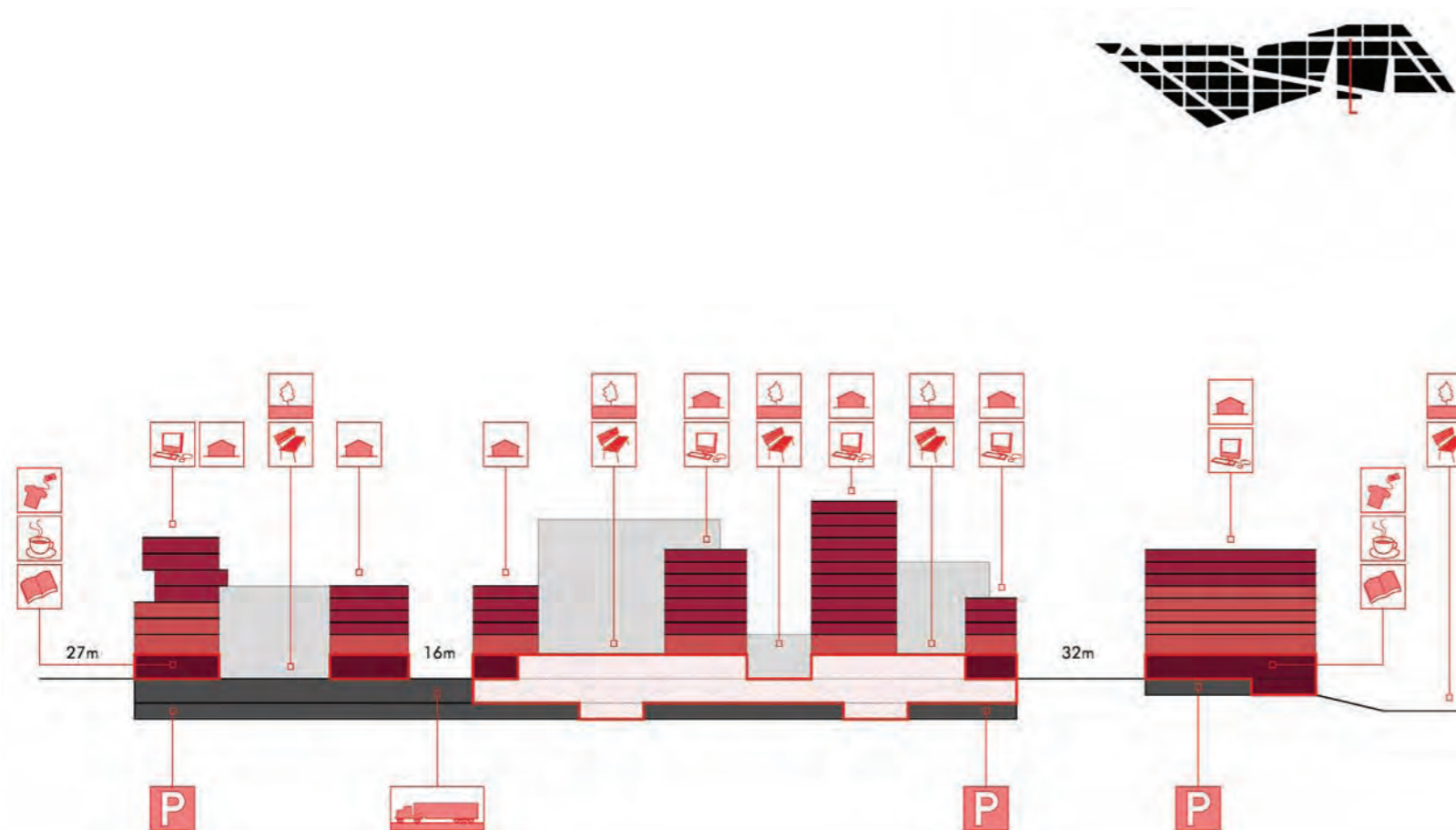
El projecte ocupa quatre illes de la malla i una més petita situada al costat Sud, en diagonal a les anteriors, tot just al costat de l'Àgora. En els carrers perimetrals hi haurà botigues servides per carrers interiors únicament accessibles per vianants.

A la totalitat de la superfície de les quatre illes hi haurà un aparcament soterrani amb dues plantes. Una part de l'aparcament tindrà doble alçada i es reservarà pel subministrament als comerços (camions i camionetes de repartiment de mercaderies). A més, una part del programa comercial estarà posicionat en el nivell

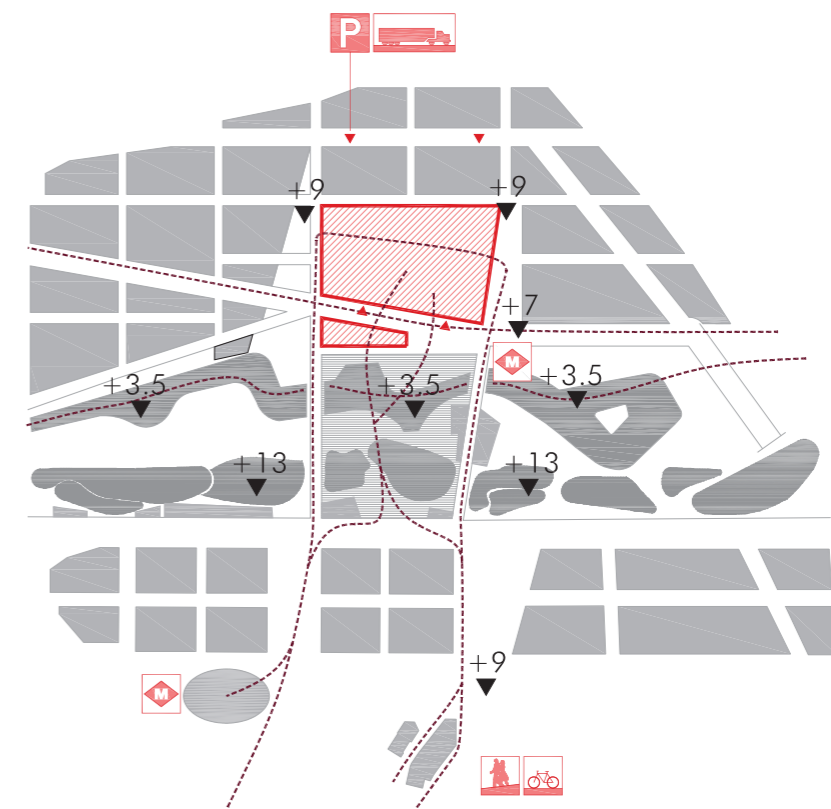
-1 per a crear una potent relació de l'aparcament amb el comerç. A la planta baixa, les funcions comercials estaran barrejades amb els cafès i restaurants juntament amb petites botigues alineades al llarg de petits carrers de vianants. Els comerços de gran superfície (comerços locomotora) poden ocupar dues o tres plantes a partir de la primera i mai en planta baixa. A partir de la planta primera es troben patis, concentració de restaurants (food court) i els elements d'accés vertical que porten cap a les activitats de la planta 3a. fins a la 6a. (oficines).

A partir de la planta 5ena. comença el programa residencial fins a les plantes més altes del conjunt, que arribaran tan amunt com permetin els gàlils aeroportuaris. La coberta de les oficines es transformarà en un parc completament accessible pels residents del conjunt.

Atès que el projecte és d'enorme importància, s'estima que funcionarà com a motor de desenvolupament de l'Eixample Prat Nord, de tal manera que una vegada estigui acabat formarà part del nou cor de la ciutat juntament amb l'Àgora i l'actual centre del Prat.



El centre comercial. Secció.



El centre comercial. Localització.

3.1.9. ELS EQUIPAMENTS.

La dimensió i la distribució de la superfície reservada als equipaments són dos arguments de fonamental importància en la construcció de la sostenibilitat social dels nous teixits.

Aglutinar un paisatge urbà en el que el ciutadà pugui realitzar les pròpies aspiracions i satisfer les pròpies necessitats és l'objectiu a assolir junt amb l'esforç per facilitar aquest benestar de forma universalment accessible.

Per aquesta raó, s'adopta un model distributiu d'equipaments que preveu una oportuna integració qualitativa i quantitativa (tenint en compte els estàndards legals) en l'interior de l'àmbit de projecte.

La programació funcional de les reserves de sòl que s'haurà d'articular s'adreçarà a satisfer, en primer lloc, les exigències derivades de les previsions de creixement vegetatiu tot procurant aconseguir una homogenia distribució a l'interior de les trames edificables.



Prat Nord. Els equipaments.

En aquest sentit, el teixit de l'Eixample Prat Nord, oportunament equipat en tota la seva extensió, podrà diversificar la personalitat de les seves diferents parts a partir de la caracterització dels diferents equipaments. La seva localització en el teixit podrà produir-se per reforçar la centralitat de determinades porcions de sòl i per consolidar la vitalitat d'algunes directrius que assoleixen rols d'especial significat a l'interior de l'estructura general de l'àmbit. Aquesta estratègia conduirà a la definició d'un sistema de reserves espacials que, a més de la vocació local, pel dimensionament i posicionament estratègic, podran satisfer la demanda de serveis de rang supralocal i metropolità connatural al canvi d'escala demogràfic de la ciutat.

L'assignació de parcel·les de sòl, una vegada garantida una vitalitat col·lectiva equilibrada i funcional dels nous sectors, seguirà el criteri d'afavorir la continuïtat entre teixits.

1	2.386 m ²	18	2.006 m ²
2	1.642 m ²	19	1.021 m ²
3	1.011 m ²	20	2.812 m ²
4	2.363 m ²	21	2.479 m ²
5	3.520 m ²	22	6.283 m ²
6	82.815 m ²	23	2.494 m ²
7	2.511 m ²	24	13.511 m ²
8	2.400 m ²	25	500 m ²
9	5.780 m ²	26	3.759 m ²
10	3.080 m ²	27	2.040 m ²
11	5.022 m ²	28	2.016 m ²
12	10.820 m ²	29	1.394 m ²
13	500 m ²	30	1.730 m ²
14	1.011 m ²	31	5.684 m ²
15	5.717 m ²	32	1.220 m ²
16	2.218 m ²	33	987 m ²
17	965 m ²		

3.2. LA RESERVA ESTRATÈGICA METROPOLITANA (REM).

3.2.1 CONFIGURACIÓ I ASPECTES GENERALS.

La part de l'àmbit de projecte que es troba a l'Oest de la traça de la C-31c constitueix, com ja s'ha dit, una porció de sòl que es diferencia sensiblement, a nivell conceptual, de l'extensió pròpiament residencial del teixit de l'Eixample Prat Nord. Assumint que el desenvolupament del Prat Nord requereix d'una heterogeneïtat, cal plantejar que una part de la proposta sigui capaç d'acollir unes superfícies que difícilment serien compatibles amb el grà del teixit urbà convencional, però que requereixen adequades condicions d'accessibilitat i de visibilitat. Per aquest raó, i a l'espera d'una definició de programa funcional més precisa, aquesta zona s'entén com un territori pel qual únicament es definiran algunes indicacions relatives a l'accessibilitat i als elements de serveis imprescindibles. Es tracta veritablement d'una Reserva Estratègica Metropolitana de sòl que podrà donar lloc a diferents escenaris de futur.

En la REM es distingeixen clarament dos components: a) una zona més occidental, limitada a Oest i Sud – Oest, per la traça de la C-32b i la C-31 que estarà ocupada per la futura massa edificada; i b) una parcel·la d'importantes dimensions (8,2 Has.) que, reservada a serveis de rang local i metropolità, i en contacte amb el gran parc, podrà ser ocupada per programes d'equipaments esportius i educatius.

L'existència d'innombrables infraestructures (ja siguin les barreres de l'esmentada C-32b, la línia del ferrocarril o el traçat soterrani de les vies del tren d'alta velocitat), condiona sensiblement la vocació de les altres peces de sòl, invita a assumir la idoneïtat i oportunitat de les estratègies que sàpiguen mitigar la presència del sistema infraestructural i suggereix una possible diversificació de les tipologies edificatòries.

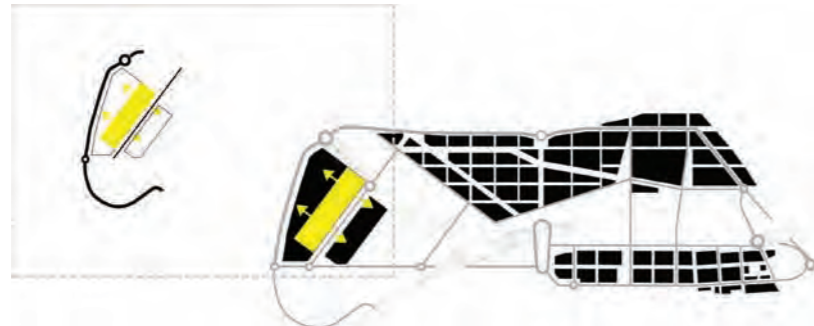
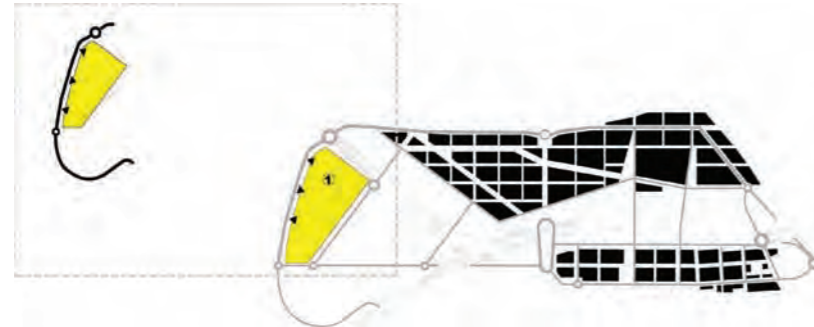
Coherentment amb la flexibilitat dels escenaris que es pretenen, el sostre màxim edificable ve indicat sense precisions relatives als detalls edificatoris que es prendran més endavant.

La programació funcional proposada preveu un sostre total de 440.000 m² amb un programa residencial proporcionalment molt petit respecte del total situat en els 70.000 m², a posicionar-se en forma tal que pugui optimitzar la transició entre el parc i els serveis situats al seu darrera. Els restants 370.000 m² es dedicaran a l'activitat econòmica.

La porció més Nord – oriental del conjunt, donada la permeabilitat amb el gran parc, de la que gaudeix gràcies a l'efecte de la nova configuració de la C-31, ha estat clarament interpretada com una ulterior peça segregable. Evidentment, el fet de què bona part d'aquest àmbit estigui ocupat per funcions en les que els espais exteriors puguin prendre elevat protagonisme dimensional i espacial suggereix una possible continuïtat amb la filosofia que traspua al parc mateix

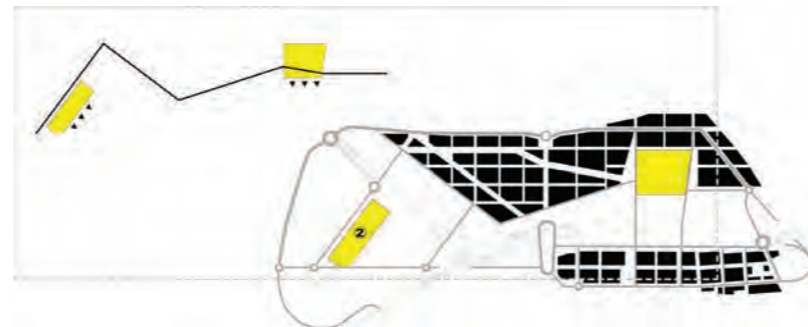


Reserva Estratègica Metropolitana (REM). Localització.



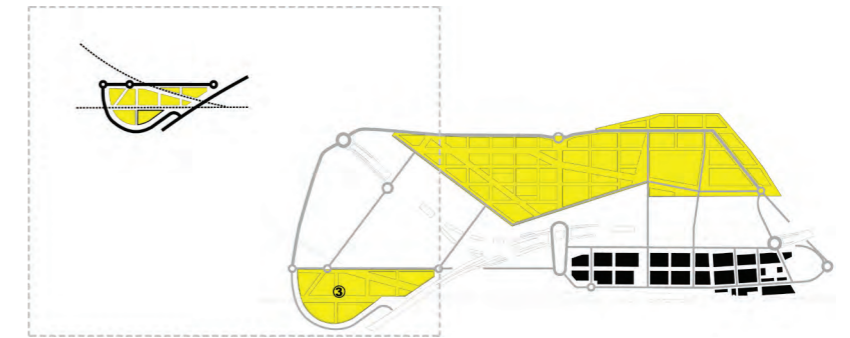
REM. Sector de Ponent.

El sector més occidental, comprès entre la Ronda de Ponent i la nova artèria perpendicular a la traça modificada de la C-31c, suggereix una estratègia d'ordenament volumètric i programàtic conforme a la diferent naturalesa de les vies que la delimiten. Les parcel·les més occidentals, en contacte amb les infraestructures més "dures", semblen les més idònies per acollir els programes funcionals que reclamen grans superfícies, mentre que les altres poden contribuir a produir una mediació entre el sector residencial que, a l'altre costat del carrer i en continuïtat amb els serveis esportius, es posa en façana cap al parc.



REM. Façana sobre el gran parc. Edificis icònics.

L'àmbit edificat en el flanc oriental de la nova artèria perpendicular a la traça modificada de la C-31c s'assigna a un programa residencial i s'utilitza, conjuntament amb la superfície edificada dels serveis esportius adjacents, per activar el marge més oriental del parc.



REM. Sector meridional. Grà del teixit per illes.

El sector meridional, delimitat per l'autovia C-31 i la C-32b i per la via que constitueix el perllongament de la vialitat de Ca l'Alaio, es ressenteix de la forta presència d'aquesta i es troba condicionat també per la presència de la Ronda de Ponent i pel traçat enterrat del Tren d'Alta Velocitat (AVE).

En un dels possibles escenaris compatibles amb l'esmentada solució, podrà acollir un teixit que, de grà intermedi, donarà seguiment i seqüència volumètrica passant a l'altre costat de la C-31 i continuant les illes del sector Seda – Estació. L'esmentat teixit, similar en el dimensionament de les illes al de l'Eixample Prat Nord, acollirà una tipologia clarament distinta

3.2.2. LA FAÇANA DE LA REM CAP AL PARC. L'ÚS RESIDENCIAL.

A l'interior de la REM, la transició entre el teixit edificat i la zona ocupada per les superfícies reservades a serveis es produeix per mitjà d'un element urbà residencial amb tipologies edificatòries especials.

Recordant que el sector reservat a serveis es veurà ocupat preferentment per funcions esportives que es podran estendre cap a sòls externs que es puguin incorporar a les superfícies del parc equipat, l'activació d'un programa residencial al llarg del perímetre del teixit edificat obté el doble resultat d'introduir un llindar de control i ús social dels àmbits oberts i definir unes peces de nivell arquitectònic.

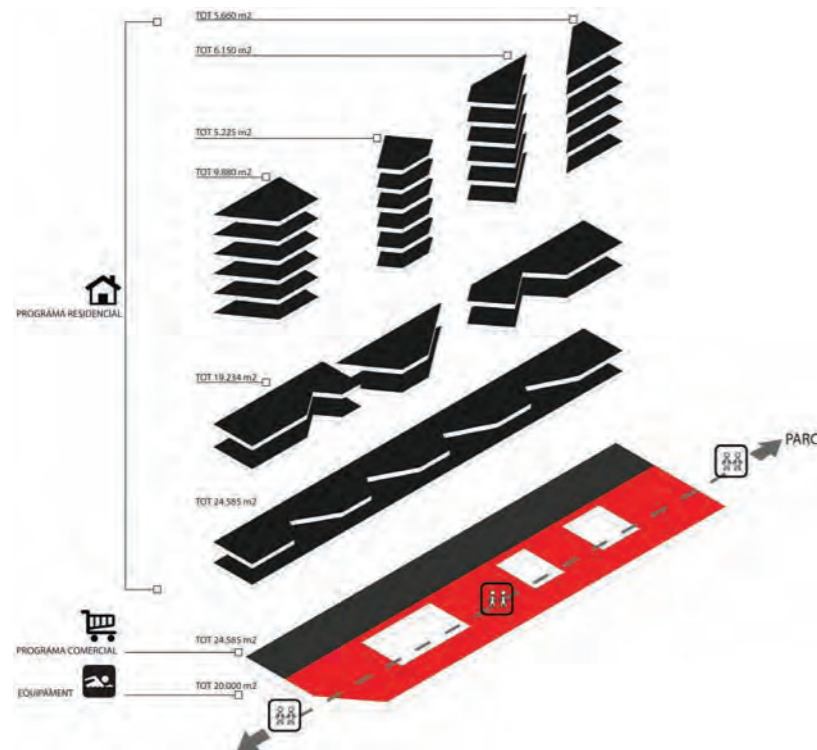
Per un costat, es confirma l'estratègia per la que es tendeix a activar els marges del gran espai col·lectiu del parc mitjançant programes que garanteixin vitalitat les 24 hores del dia. Per un altra banda, a l'interior del parc es tracta de proposar elements portadors de protagonisme visual i perceptiu no solament a l'escala local, sinó també d'aquells que consenteixen fer una lectura supra local del perfil urbà (skyline) que permeti una visió llunyana des d'altres parts de la ciutat.

Les volumetries en les que trobarien allotjament les superfícies residencials de la REM es posicionarien de tal manera que podrien jugar aquest paper i ser vistes des de diferents perspectives.

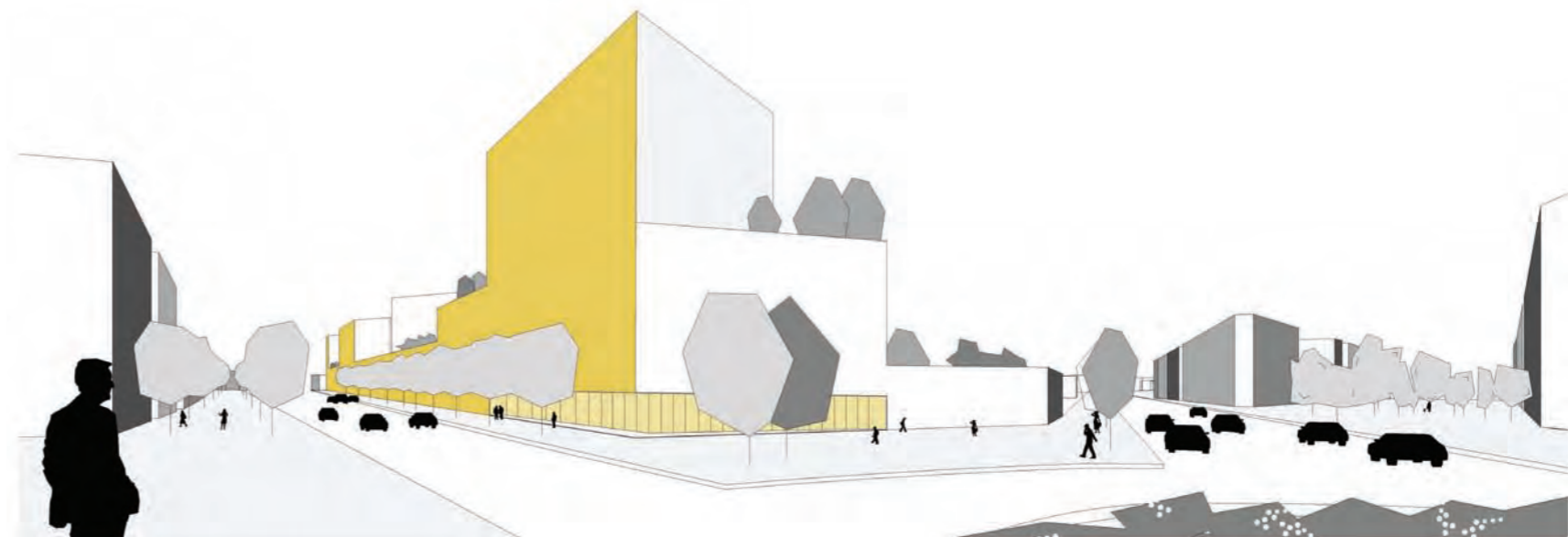
Els serveis que requereix la zona residencial, es visualitzen com una prolongació del sòcol que suporta els edificis.

Una definició més precisa de la volumetria podrà incloure solucions complexes que seran resoltes en articulacions de recorreguts públics, amb la localització de les zones de visibilitat privilegiada respecte a les implantacions esportives a l'aire lliure i a la construcció d'una connectivitat de vianants que pugui passar a l'altre costat de la C-31.

Les superfícies comercials que es proposen al nivell de planta baixa de les volumetries residencials estaran estretament vinculades a les funcions residencials i a les pròpies dels centres esportius amb les que estaran en contacte.



REM. Composició de la peça singular amb façana al gran parc.



REM. Composició de la peça singular amb façana al gran parc.

3.3 ELS EDIFICIS ICÒNICS.

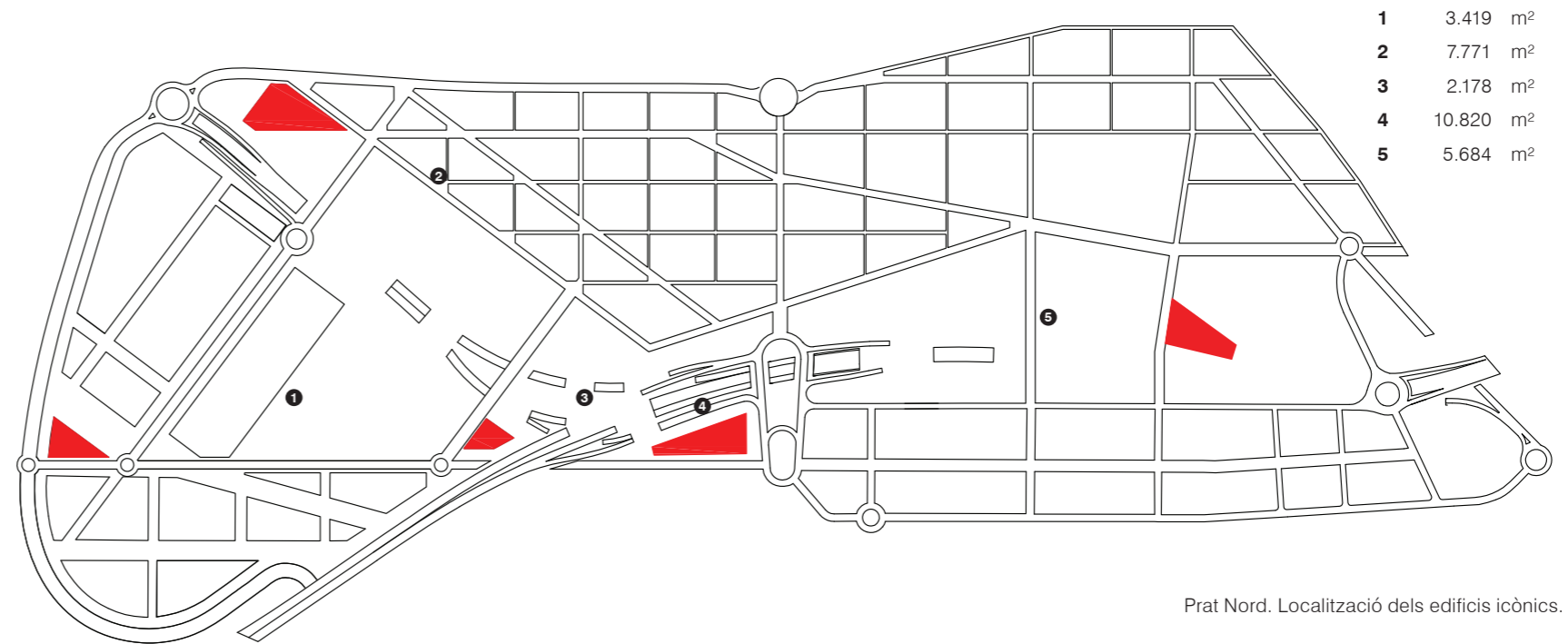
Distribuïts estratègicament en posicions que gaudeixen de gran visibilitat, alguns punts de l'àmbit de projecte vénen assenyalats per la vocació d'acollir edificis de volumetria especial, potencialment icònics respecte a l'àmbit d'intervenció i en relació amb la resta del territori.

D'una banda, el motor comercial del Prat Nord, l'Àgora urbana i els ponts – passeig constitueixen, juntament amb la gran Arbreda del parc i la façana de la REM cap al mateix, els principals elements que, per dimensió i rol, posició i programa, marquen el lloc del projecte.

De l'altra, tot reconeixent la capacitat que els punts focals del sistema d'infraestructures -nodes, ponts, rotacions de les directrius i emergències de la topografia- posseeixen en la producció de visions selectives del paisatge, s'estima que aquests punts podran entendre's com "portes territorials" o si més no experimentaran una forta vocació a allotjar volumetries dotades de forts protagonismes i càrregues identitàries. Es tracta de les següents localitzacions:

1 _ Procedint d'Oest a Est, relacionada amb el traçat de la C-32b i de la C-31 en el seu encavallament de la traça ferroviària i girant en direcció Sud, es troba una localització interessant que es posiciona en el sector REM en el punt en el que el passeig (bulevard) que segueix en superfície la traça soterrada de l'AVE, busca la cinta infraestructural.

2 _ Localitzada com a frontissa entre l'àmbit REM i l'Eixample Prat Nord en el punt en el que el traçat de la C-31c es troba amb el de la C-32, una segona porta territorial s'ubica en el sector Sud /Oest de



Prat Nord. Localització dels edificis icònics.

l'àmbit de projecte. En aquest cas hi ha una multitud de factors que concorren en la posició del lloc. Són els que corresponen al factor de visibilitat frontal en direcció a Sant Boi; la visibilitat tangencial respecte de la C-32 i la Ronda de Ponent; la proximitat de l'estació de metro de la futura prolongació de la L-1; la fàcil accessibilitat tant des de la REM com des de l'Eixample Prat Nord i, finalment, en tractar-se com la porta final de l'itinerari de l'Arbreda del parc després d'haver recorregut una passeig de 2 Km. des del riu.

3 _ Immediatament al Nord del punt en el que l'autovia C-31 acaba el seu semi soterrament en direcció Castelldefels, i gira cap a Sud aixecant-se per damunt de la traça del ferrocarril per travessar-la, una altra localització gaudeix d'un avantatjós posicionament gràcies a la visibilitat oferta per múltiples directrius visuals: la C-31c, el perllongament cap al Sud – Oest de la vialitat de Ca l'Alaio i la

segona de les vies que travessen el parc transversalment.

4 _ Adjacent al nus intercanviador entre vialitat urbana i la C-31 i la C-32, es localitza el lloc més interessant en quant a l'accessibilitat i el protagonisme visual. Es tracta d'un lloc que gaudeix d'una relació privilegiada tant respecte a les traces infraestructurals com al parc i al sector Seda – Estació. La localització mereix un edifici de caràcter metropolità.

5 _ A l'interior del parc equipat, al llarg de la directriu de pas que suposa la prolongació del Carrer Major, una última localització s'evidencia pel seu rol estratègic. Es podrà convertir en frontissa entre la gran Arbreda, el parc de les dunes i el mirall d'aigua que es disposa a l'extrem oriental del parc mateix.

QUADRE DADES URBANÍSTIQUES

			s/sol public	s/total sector
sup Total Sector	1.639.042 m2	sol		
sol privat/ZONES	419.752 m2		25,6%	
sol public/SISTEMES	1.219.290 m2		74,4%	100,0%
vialitat	367.019 m2		30,1%	22,4%
equipament	183.699 m2		15,1%	11,2%
zona verda	668.573 m2		54,8%	40,8%
edif bruta sector	0,80 m2st/m2sl			
sostre total	1.318.960 m2	st		
sostre activitats	643.650 m2	st	48,8%	
sostre habitages	675.310 m2	st	51,2%	

dotació mínima sistemes
175.055 m2
215.047 m2

Habitatges totals màx. 8.000 habitatges
 Reserva habitatge protegit 50%
 ratio pers/habitatge 2,40 pers/habtg
 nº total habitants màx. 19.200 habitants

Quadre resum de superfícies. A dalt a l'esquerra: Quadre de dades generals amb comparació amb els estàndards mínims de planejament que exigeix la legislació urbanística vigent. A baix a l'esquerra: Quadre resum de superfícies per àmbits. A baix a la dreta: Quadre resum de sostres per usos i àmbits.

QUADRE DADES BÀSIQUES DE SÒL PER ÀMBITS

			s/sol public	s/total
Parc i Sistemes grals	superfície	479.951 m2		100,0%
	sol públic	479.951 m2		100,0%
	espai lliure	374.204 m2		78,0%
	equipaments	48.713 m2		10,1%
	vialitat general	57.034 m2		11,9%
Eixample Prat Nord	superfície	652.052 m2		100,0%
	sol privat	247.343 m2		37,9%
	sol públic	404.709 m2	100,0%	62,1%
	verd /plaça	23.642 m2	5,8%	3,6%
	protecció de sist grals	83.322 m2	20,6%	12,8%
	equipament local	49.785 m2	12,3%	7,6%
	vialitat local	247.961 m2	61,3%	38,0%
Reserva Estratègica Metrop.	superfície	507.039 m2		100,0%
	sol privat	172.409 m2		34,0%
	sol públic	334.630 m2	100,0%	66,0%
	verd/plaça	42.889 m2	12,8%	8,5%
	protecció de sist grals	144.516 m2	43,2%	28,5%
	equipament local	85.201 m2	25,5%	16,8%
	vialitat local	62.023 m2	18,5%	12,2%

QUADRE DADES BÀSIQUES DE SOSTRE I USOS PER ÀMBITS

Eixample Prat Nord	652.052 m2	sl	100,0%
edificabilitat neta	3,55 m2st/m2sl		
sostre privat	878.960 m2	st	100,0%
sostre habitages	605.310 m2	st	68,9%
HLL	302.655 m2	st	50,0%
HPO	302.655 m2		50,0%
sostre activitats	273.650 m2	st	31,1%
comerç	75.550 m2	st	27,6%
oficines	198.100 m2	st	72,4%
Reserva Estratègica Metrop.	507.039 m2	sl	100,0%
edificabilitat neta	2,55 m2st/m2sl		
sostre privat	440.000 m2	st	100,0%
sostre activitats	370.000 m2	st	84,1%
sostre habitages	70.000 m2	st	15,9%
HLL	35.000 m2	st	50,0%
HPO	35.000 m2		50,0%

3.4. CONCLUSIONS:

LES DIRECTRIUS I LES ESTRATÈGIES DE TRANSFORMACIÓ

3.4.1. EIXAMPLE PRAT NORD

TRACTAMENT DELS MARGES

- Reconèixer totes les servituds, especialment les de les autovies adjacents al marge Nord del nou teixit;
- Establir una separació de 25 m. des de la línia d'arrencada del talús de la mota del riu en les edificacions que es plantegen com a façana urbana al Llobregat;
- Assumir una mida mínima de 60 m. d'amplada del parc en el punt on el nou teixit es troba més ajustat al nou nus central.

COMPOSICIÓ DEL TEIXIT URBÀ

- Proposar un teixit urbà que eviti la monotonia de la volumetria i de les formes i que es configuri com un mirall del Prat existent, actualitzant i incrementant la seva complexitat, però acceptant les seves regles urbanes pel que es refereix a orientacions i compacitat;
- Afavorir un teixit que proposi la barreja d'usos, reconeixent no obstant les potencialitats i possibilitats de les diverses façanes sobre les infraestructures;
- Incorporar i potenciar l'aparició de diagonals generades pels traçats dels canals de reg existents, contribuint d'aquesta manera al reconeixement historicista del territori a la vegada que a l'aparició de situacions edificatòries singulars que augmentaran el grau de diversitat de la forma urbana edificada;
- Afavorir l'aparició d'espais verds intermedis (de barri) a l'interior de l'ordenació que permetin l'ús social de proximitat;
- Reconèixer la jerarquia viària bàsica de la malla, proposant seccions i funcionalitats diverses que afavoreixin l'aparició de carrers en els que el vianant sigui el protagonista;

- Orientar el model d'ordenació de forma que s'afavoreixi la flexibilitat de desenvolupament sobre un concepte d'illa oberta, respectant la idea de carrer i amb un alt grau de llibertat en la forma de l'arquitectura;
- Resoldre dins de les parcel·les edificables en la màxima proporció possible les necessitats d'aparcament de la massa edificada, procurant afavorir en tot moment la qualitat dels espais de vianants i la mobilitat sostenible;
- Assumir la necessitat d'una investigació que aprofundeixi escenaris de composició tipològica de les illes, incloent estudis programàtics i volumètrics per a les superfícies associades a la reserva d'equipaments. L'esmentat estudi és vital per optimitzar la continuïtat interna del teixit i l'equilibri entre plens i buits.

3.4.2 RESERVA ESTRATÈGICA METROPOLITANA

PROGRAMACIÓ FUNCIONAL

- Establir una intensitat urbana mitja que permeti la rendibilitat econòmica i social de les infraestructures localitzades en el territori i la incorporació de càrregues urbanístiques;
- Aproximar-se a la determinació d'usos a una proposta en l'entorn 70/30 (residencial/activitat econòmica) que suposa un apropiat equilibri entre residència i treball;
- Incorporar a la trama urbana residencial un element potent de programació comercial híbrida, aprofitant les capacitats d'atracció i motor de desenvolupament que una bona combinació d'usos pot aportar al desenvolupament de la ciutat;
- Incorporar un model de distribució d'equipaments que quantitativament i qualitativament prevegi la seva integració a l'escala del barri, complementàriament a la proposició de reserves de peces en dimensions i llocs estratègics que permetin donar satisfacció a demandes que es generaran en el canvi d'escala demogràfica de la ciutat.

- Proposar la REM com un territori de reserva dotat únicament de les accessibilitats i requeriments bàsics d'infraestructures, sense aprofundir en la definició d'usos o en la forma urbana a l'espera d'una definició programàtica més precisa;
- Assumir un sostre edificable d'un 15% residencial per tal de garantir aspectes de control social i de façana urbana sobre els espais centrals equipats, mentre que el 85% restant constituirà el sostre pròpiament reservat pel desenvolupament d'activitats econòmiques;
- L'ús residencial s'executarà amb tipologies edificatòries singulars per afavorir la possibilitat d'establir un perfil urbà (skyline) identificador que permeti una lectura llunyana de la ciutat.

