



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

Llibre

1.8. MEMÒRIA DE L'ARE ' Ronda del Sud - Aeroport '
(EL PRAT DE LLOBREGAT)

2565.1

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

0. Introducció	2	4.2. Sistema d'actuació i Administració Actuant.....	27
0.1. Antecedents.....	2	4.3. Cessió de l'aprofitament. Percentatge i finalitat	27
0.2. El Pla director urbanístic de les ARE del Baix Llobregat	2	4.4. Construcció d'equipaments. Justificació	27
1. Memòria de la informació	3		
1.1. Situació i àmbit de l'actuació	3		
1.2. Encaix territorial.....	4		
1.2.1. El sistema d'espais lliures i els equipaments.....	4		
1.2.2. Els elements hídrics	4		
1.2.3. La xarxa viària i les infraestructures	4		
1.2.4. Els teixit edificatoris	5		
1.3. Topografia, estat actual i usos	5		
1.4. Estructura de la propietat	5		
1.5. Valors ambientals i paisatgístics	5		
1.5.1. Descripció i diagnosi de l'estat actual del medi	5		
1.5.2. Delimitació d'àrees de risc per a la seguretat i el benestar de les persones	7		
1.5.3. Zona de protecció especial, conservació, fragilitat o singularitat per la incidència de la normativa ambiental.....	8		
1.5.4. Anàlisi ambiental i avaluació l'actuació proposada	8		
1.5.5. Recomanacions ambientals.....	9		
1.5.6. Conclusions	11		
1.6. Plans i projectes amb incidència sobre el sector	11		
1.7. Planejament vigent.....	12		
2. Memòria de l'ordenació	15		
2.1. Objectius de l'àrea residencial estratègica.....	15		
2.2. Descripció de l'ordenació	15		
2.2.1. Estructura general de l'actuació	15		
2.2.2. Sistema viari	15		
2.2.3. Sistema d'espais lliures	16		
2.2.4. Sistema d'equipaments públics	16		
2.2.5. Ordenació del sòl d'ús privat i de l'edificació	16		
2.3. Reserva i localització d'habitatges de protecció	18		
2.3.1. Reserva d'habitatges de protecció	19		
2.3.2. Localització d'habitatges de protecció	19		
2.4. Justificació de l'observança del desenvolupament sostenible.....	19		
2.4.1. Mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible	20		
2.4.2. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en el cicle de l'aigua	21		
2.4.3. Mesures adoptades per a garantir la gestió i producció de l'energia	21		
2.4.4. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en la gestió del tractament de residus urbans i la qualitat ambiental i atmosfèrica.....	21		
3. Quadres de dades	23		
Q.1. Quadre de superfícies de l'ARE Ronda del Sud - Aeroport	23		
Q.2. Quadre comparatiu de superfícies	25		
Q.3. Quadre de característiques del sòl privat (qualificacions – UMA).....	25		
4. Gestió de l'àrea residencial estratègica	27		
4.1. Divisió poligonal	27		

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 directors 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 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.

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

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: Esparreguera, Olesa de Montserrat, Abrera, Martorell, Sant Joan Despí, Cornellà del Llobregat i e l 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 onze àrees residencials estratègiques i en concret l'àrea objecte d'aquest document definida amb el nom d'*Àrea Residencial Estratègica Ronda del Sud - Aeroport, 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.

Els terrenys als que fa referència aquest document estan situats concretament als barris de Sant Cosme i la Granja al sud oest del nucli, entre l'avinguda 11 de setembre, el Parc Nou i l'Aeroport. La seva situació allunyada del centre, des dels inicis dels dos barris així com de la Barceloneta s'ha mantingut fins a l'actualitat, l'avinguda 11 de setembre amb un trànsit interurbà molt més enllà de lo local ha representat sempre una forta barrera, aïllant encara més els dos fronts del carrer.

El barri de Sant Cosme ha estat en constant transformació, ja des de quasi l'inici amb el Pla Especial de Reforma Interior del 1978 i les posteriors modificacions sobre el mateix i sobre el PGM. Cal destacar, però, el projecte d'intervenció integral a Sant Cosme (2005), que conté les bases de la convocatòria per l'atorgament dels ajuts de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial i pel que li fou concedida l'ajuda en la segona convocatòria de l'any 2005.

En data d'avui, però, l'existència de plans i projectes aprovats respecte als grans elements –aeroport i els seus accessos, recorregut del tren d'alta velocitat, metro L9 amb la nova estació a Sant Cosme - permeten abordar l'escala de ciutat i proposar una definició acurada de la façana sud.

L'àmbit del territori al que es refereix aquest document incorpora una superfície de sòl urbà amb una extensió de 85.705 m² de superfície, del municipi del Prat de Llobregat, que correspon a la franja sud dels barris de Sant Cosme i la Granja.

L'àmbit de la present Àrea Residencial Estratègica està delimitat per:

- al sud, amb el Parc Nou, incloent els terrenys de la Ronda del Sud i part de l'enllaç amb l'avinguda del Remolar.
- a l'est, amb la carretera de l'Aviació i el futur Eixample Sud.
- al l'oest, amb la ronda del Sud.
- al nord, (d'est a oest) amb el barri de la granja, el CEM Julio Méndez, el carrer del riu Llobregat, l'Equipament Cívic delta del Llobregat, els carrers Xúquer i Anoià.

S'exclou de l'àmbit l'església de sant Cosme i Sant Damià.

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 la iniciativa 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.

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.

El Parc Nou, situat just al límit sud de l'àmbit de l'ARE, és un peça important no només a nivell local sinó a nivell metropolità, amb un ús intens de l'espai de lleure, segurament degut a la seva bona accessibilitat.

Dins l'àmbit de Sant Cosme hi trobem un rosari d'espais públics conformat pel carrer del riu Llobregat, com a eix d'activitat important, un seguit de places, de l'Amistat, de la Remodelació, de la Granja, integrades en el conjunt de barri.

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, l'àmbit de l'ARE -situat a la franja de contacte entre Sant Cosme i la Granja amb el Parc Nou- i l'àmbit aeroportuari de protecció del nucli, és un àrea ben dotada pel que fa a equipaments tant de barri com de caràcter municipal i territorial:

- Les escoles, el centre esportiu Julio Méndez, el centre Cívic Delta del Llobregat, el CAP i l'església de Sant Cosme i Sant Damià com a equipaments locals.

- La caserna de bombers, els mossos, la policia local i els jutjats són equipaments al servei del conjunt del municipi.
- La Fundació Catalana de l'Esplai, com a equipament territorial, situat dins el nucli però a prop dels espais naturals del Delta.

Les estratègies de distribució i diversificació d'aquests fan que actuïn com a elements de captació d'activitats cíviqes que contribueixen a reequilibrar la vila i dotar-la de nous focus d'interès cívica i social.

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, operació que s'inicià al 2001 i finalitzà al 2007. Aquesta modificació, que desplaça la desembocadura 2,5km cap al sud, ha permès l'ampliació del port per doblar la seva superfície actual, tant marítima com terrestre.

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, trobem els canals de la dreta, de la Bunyola i del Sabogal com els elements estructurants nord-sud d'aquest territori, mentre que el canal de transvasament, 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 al que cal afegir recentment el pas del TGV- encerclen la totalitat del nucli urbà, tant el consolidat com el que encara resta lliure.

La ronda del Sud vorejant el barri de Sant Cosme i l'avinguda 11 de Setembre, són els accessos principals a l'àmbit. L'avinguda 11 de Setembre, al nord, fa de frontissa entre el nucli del Prat i els barris del sud, Sant Cosme, la Granja i la Barceloneta. 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 exclouent que juga entre les dues bandes, les dues ciutats: Sant Cosme i el Prat.

El carrer del riu Llobregat és l'eix estructurador tant de l'accessibilitat com de l'activitat al barri de Sant Cosme. La ronda del Sud per contra, amb una amplada viària important, actualment no té la funció de via estructurant sinó que es manté a l'esquena de tota l'activitat del barri i no participa de les activitats, exceptuant el mercat setmanal que es col·loca al mig de la Ronda ocupant-la en tota la seva amplada.

L'ordenació de l'ARE haurà de canviar el caràcter de la ronda del Sud, fent-la participar de l'estructura viària com a una via urbana i de passeig, i alhora repensar l'espai adient pel mercat setmanal, segurament en una posició més propera al teixit residencial i no tant perifèrica, però mantenint-ne l'actual fàcil accessibilitat.

Els principals accessos des del nucli del Prat en sentit vertical, es produeixen pel carrer del riu Túrria, l'Avinguda del Remolar. 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.

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 de Catalunya, i carrer del Llobregat a Sant Cosme. L'àmbit de l'ARE quedarà servit per la nova estació de metro de

Sant Cosme, just davant el Centre Cívic Delta del Llobregat, situada a una distància entre 50 i 500 metres de qualsevol punt de la nova ordenació.

1.2.4. Els teixit 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 del delta; 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.

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. Les topografies elevades que es troben en l'àmbit són producte de la urbanització d'algunes zones verdes

Usos i activitats a l'entorn de l'àmbit

Els terrenys als que afecta aquest àmbit es troben a cavall entre teixits fruit de diverses operacions i morfologies.

Per una banda, al nord, els teixits residencials de Sant Cosme i la Granja, amb una certa variació tipològica però de caire principalment residencial, amb comerç en planta baixa sobretot en el front del carrer del riu Llobregat. Per la banda oest i més enllà de la ronda del sud una zona verda urbana provinent del Planejament del Parc de Negocis Mas Blau. Per l'est és on encara existeix més l'activitat agrícola des de la carretera de l'aviació fins al Llobregat, tot i que es veurà modificada per l'altra Àrea Residencial Estratègica Eixample sud, que acabarà de conformar la façana sud del Prat juntament amb l'ARE objecte del present document. Finalment per l'oest, una altra zona verda, amb gran importància no només per l'àmbit o pel municipi sinó que es tracta d'un referent metropolità, el Parc Nou.

Usos i activitats en l'àmbit de l'ARE

Situats a dins del sòl urbà hi trobem les zones verdes perimetrals del barri de Sant Cosme, amb un ús pròpiament urbà. En aquesta franja només es situen alguns edificis d'equipaments, sense ocupar una superfície significativa, que es podran reubicar en la nova ordenació d'aquest àmbit.

El projecte de reparcel·lació definirà les indemnitzacions de les construccions i activitats que actualment es desenvolupen en les edificacions existents, si s'escau.

1.4. Estructura de la propietat

Dins d'aquest àmbit la totalitat de sòls estan inclosos en el sòl urbà.

Segons el plànol d'estructura de la propietat, es distingeixen les 7 parcel·les cadastrals següents:

QUADRE DE LA PROPIETAT DEL SÒL-parcel·lari

NÚM plànol	PROPIETAT	Superfície inclosa a l'ARE
		m ²
1	AJ. PRAT	5.785,00
2	SATURNINO COMABASOSA SOLER	919,74
3	AJ. PRAT	2.325,94
4	AJ. PRAT	1.799,76
5	INCASÒL	30.749,79
6	AJ. PRAT	5.002,97
7	AJ. PRAT	11.528,46
Total Sòl computable		58.111,66
VIALS		27.593,34
TOTAL ÀMBIT ARE		85.705,00

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 de 920 m² fins a la més gran d'uns 30.000m², la majoria de les peces grans són propietat de l'Ajuntament del Prat del Llobregat o de l'Incasòl.

Els terrenys de propietat de l'Incasòl provenen del Instituto Nacional de la Vivienda que va expropiar els terrenys per al desenvolupament de Sant Cosme a mitjans dels anys 60 i que després va traspasar a l'Incasòl per mitjà del DECRET DE TRASPASSOS 1985.

La major part dels terrenys de propietat de l'Ajuntament del Prat provenen de la cessió feta per part de l'Incasòl a l'Ajuntament l'any 2002, excepte una finca que l'ajuntament va expropiar, a petició del propietari, l'any 1995, i que està qualificada de zona verda.

1.5. Valors ambientals i paisatgístics

La documentació ambiental associada al Pla Director Urbanístic de delimitació i ordenació de les AREs de l'àmbit del Baix Llobregat, respecte tota la comarca i així, inclou informació de les 11 AREs aquí ubicades, es troba convenient elaborar un text mediambiental de caràcter informatiu, que es restringeixi més a l'àmbit de estudi de aquesta actuació "Ronda del Sud – Aeroport".

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).

Hi ha referència, a més, a temes de presència d'olors en el sector. Aquest es troba ubicat al costat del polígon Industrial Mas Mateu, en el qual hi ha una sèrie d'empreses que emeten, de forma puntuals, olors corresponents als processos propis de fabricació. Actualment les molèsties, tot i que no son de gran intensitat, si que son puntualment perceptibles.

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.

L'ajuntament del Prat va decidir elaborar un pla d'actuació municipal de lluita contra el soroll. Entre els estudis realitzats 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.

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 la totalitat de zones presenten valors de soroll diürn d'ordre dels 60-70 dBA. Pel que fa als valors de soroll nocturn, es situen majoritàriament al voltant dels 55-60 dBA, però hi ha zones amb valors de 65 dBA.

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.

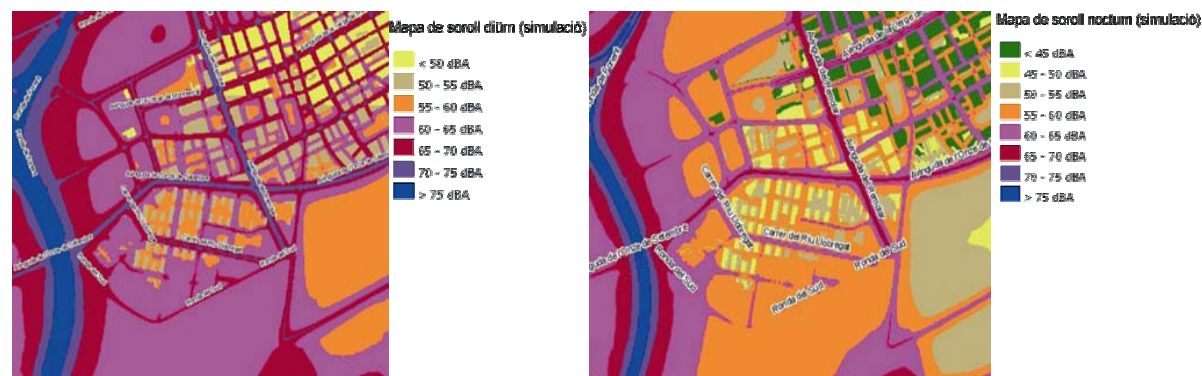


Figura 1 – Mapa de soroll El Prat de Llobregat (Diputació de Barcelona, xarxa de municipis, 2007)

Es pot veure, contrastant aquests objectius amb la realitat del sector d'actuació, que es compleixen els valors determinats però, que hi ha gran incidència de zones amb nivells properes als 65 dBA diürns, que haurien de desaparèixer. De totes maneres, es important referir que, d'acord amb aquests estudis de sorolls, els nivells

superen en mes de 5 dBA els nivells de sorolls admissibles en la zona en horari diürn i en mes de 10 dBA en horari nocturn.

Segons la Llei 16/2002 referida anteriorment la zonificació acústica del territori es fa com es pot observar en la següent taula:

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	L_d (7 h - 21 h)	L_e (21 h - 23 h)	L_n (23 h - 7 h)
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 i 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 moderada (B). 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 (7 h - 21 h)	L_e (21 h - 23 h)	L_n (23 h - 7 h)
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

A l'Ajuntament es va veure, però, que amb els dos estudis citats no es donava una imatge suficient de la incidència del soroll al municipi, atesa la importància que té sobre el municipi una infraestructura com l'aeroport.

Per la qual cosa, hi ha dos estudis rellevants 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) i el Projecte d'intervenció Integral a Sant Cosme, elaborat pel ajuntament del Prat de Llobregat en 2005.

El primer recollia les agressions a la salut de les persones i al medi ambient, així com les formes de minimitzades. 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.

L'altre estudi més concret en relació a l'àmbit d'estudi conclou que el barri de Sant Cosme esta ubicat a pocs metres de l'aeroport del Prat. Això provoca l'existència de sorolls, bàsicament per l'enlairament dels avions. A més, n'hi ha un fort impacte acústic relacionat amb el trànsit de vehicles (carretera B-250, carretera d'accés a l'aeroport i vies interns del barri). Es recomana que es adoptin actuacions encaminades a millorar la situació, una vegada que, comparant el nivell acústic existent a les diferents vies i espais públics amb el nivell sonor guia de la zona que els correspon, s'ha constatat que si bé existeixen zones que presenten valors acústics inferiors als valors guia establerts, n'hi ha d'altres on se superen àmpliament.

Qualitat Iluminosa

La il·luminació artificial pot produir l'anomenada contaminació lluminosa, que es pot definir com l'emissió de flux lluminós de fonts artificials nocturnes en intensitats, direccions o rangs espectrals innecessaris per a la

realització de les activitats previstes en la zona en què s'han instal·lat els llums. Freqüentment la detectem com la brillantor del cel produïda per la mala qualitat de l'enllumenat exterior, tan públic com privat.

Les conseqüències més destacades d'aquesta contaminació són la pertorbació i alteració de les propietats del medi receptor, a més posa en risc la visió del cel nocturn estelat (declarat per la UNESCO patrimoni de la Humanitat), i també l'equilibri i la funció dels ecosistemes.

En aquest sentit, i amb la finalitat d'eliminar la il·luminació excedent, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, amb l'objectiu de prevenir i corregir els efectes perturbadors de la contaminació lluminosa. Posteriorment, el Decret 82/2005, de 3 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 6/2001.

El Decret regula els aspectes referents a la zonificació de Catalunya segons la protecció del territori a la contaminació lluminosa, determina les característiques de les instal·lacions i dels aparells d'il·luminació en funció de les zones de protecció en què estan ubicats, i regula el funcionament de l'enllumenat en els aspectes: estacional, horari, manteniment i d'adequació de la il·luminació existent.

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:

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.

Des de molt d'hora el gran creixement demogràfic de Barcelona activa fermament l'activitat hortícola del municipi i això comporta l'augment de les necessitats d'aigua de reg i ja al 1723, hi ha el primer intent, frustrat, de construir un canal de reg. Finalment, el 1819, es va construir el canal de la Infanta Carlota - o de l'Esquerra i el 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.

S'utilitzen igualment altres sistemes de captació d'aigua i reg com els pous, les cisternes i la captació directa de l'aigua del riu mitjançant màquines de vapor elevadores d'aigua.

El riu Llobregat és l'únic curs d'aigua existent al municipi i transcorre el Prat de Llobregat en direcció nordoest-sud. 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.

En relació a l'àmbit d'estudi, no discorre cap curs d'aigua i els canals existents es troben soterrats en aquest tram.

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

En lo que respecta a l'àmbit d'estudi es troba en un entorn urbà en el que no s'observen unitats de vegetació natural. Únicament s'observen espais ocupats enjardinats que formen part dels parcs urbans. Pel que fa a la fauna l'únic hàbitat faunístic identificat a l'entorn de l'àmbit és l'hàbitat peri-urbà. Aquest hàbitat és integrat pel medi urbà del municipi i els espais adjacents limítrofs, de manera que queda interconnectat en gran mesura amb el corresponent als espais oberts. Segons el document de l'informe ambiental preliminar de l'Avanç del Pla director Urbanístic de les ARE del baix Llobregat consultat, s'hi troben espècies eminentment antropòfiles.

En aquest estudi també s'ha efectuat una anàlisi de l'estrat arbori del casc urbà. Donat que els sistemes urbans són artificials i que no existeix un nivell de diversitat potencial d'espècies arbòries (potser seria interessant definir la diversitat màxima desitjable), la riquesa d'espècies arbòries a la ciutat té sobretot una component de qualitat paisatgística de l'espai públic, on intervien factors visuals, sonors, olorífics, etc.

En un context urbà no sempre serà desitjable maximitzar la diversitat d'arbres, ja que no totes les espècies contribueixen de la mateixa manera a la millora de la qualitat urbana, ni en la mateixa proporció. De la mateixa manera, un increment indiscriminat de la diversitat tampoc implicarà necessàriament una percepció de la qualitat paisatgística i ambiental urbana més positiva. Caldria estudiar, doncs, quines són aquestes espècies i quins són els valors de diversitat desitjables per una bona qualitat paisatgística d'espai públic.

Segons les conclusions d'aquest estudi les zones amb menys riquesa d'espècies d'arbres es concentren al casc antic i algunes zones de l'eixample, i quant a la densitat d'arbres, s'observa que aquestes zones són també les que presenten una densitat més baixa i la zona de Sant Cosme apareix com a zona de màxima densitat.

Paisatge

L'àmbit d'estudi s'inscriu dins d'un ambient típicament urbà, en el qual es troba una única unitat paisatgística, descrita com "paisatge urbà" – 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, les vies de comunicació, etc.

En aquest cas domina el paisatge urbà propi dels barris perifèrics del Prat de Llobregat. Es tracta d'una unitat de paisatge en la qual s'alternen les parcel·les edificades (amb blocs de pisos d'alçada variable entre PB+1 i PB+3), diversos equipaments públics i espais més o menys enjardinats. El seu grau de naturalitat és pràcticament nul, i la seva qualitat intrínseca es valora globalment com a baixa.

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

L'àmbit d'estudi no s'ubica dins de la delimitació corresponent a les línies d'inundació ni en l'àrea inundada per a períodes de retorn de 50, 100 i 500 anys.

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.

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). Per tant, i en aplicació del previst a l'article 83.5 del Decret Legislatiu 1/2005 pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme, caldrà sol·licitar un informe a la secretaria d'indústria i empresa del Departament d'innivació, Universitat i Empresa per tal de determinar els riscos que poden suposar per a les persones la proximitat d'aquestes indústries.

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 els impactes que generaran les actuacions derivades de la actuació proposada per el sector Ronda Sud - Aeroport.

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 a l'ARE.

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.

En aquest context és important referir que els nous desenvolupaments vindran ubicats entre infraestructures de mobilitat ja existents i l'aeroport 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 l'implantació de plantació de pantalles acústiques allà on es trobin convenients. 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'exploració 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 incorpora 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 i captació d'aigües pluvials a les cobertes dels edificis.

medi natural i paisatge

El medi natural de la zona de l'àmbit d'estudi no presenta hàbitats d'interès natural sobre els que es puguin produir impactes significatius. Es tracta majoritàriament de un hàbitat urbà amb espais enjardinats que formen part dels parcs urbans

Hi ha necessitat de considerar les instal·lacions temporals de les obres i les associades a la realització dels desenvolupaments previstos, com els acopis de terres, que 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.

Les operacions en les que s'alterin les condicions de les cobertes vegetals, directa o indirectament, porten associat un increment en el risc que es produeixin incendis forestals.

Pel que fa a tractament de les zones verdes a l'àmbit proposat pel nou desenvolupament, es pot dir que el seu impacte es positiu, ja que transforma les superfícies lliures – però amorfes – actuals en un sistema d'espais controlats des de la pròpia ordenació conferint-les un caràcter propi i diferenciat de la resta, tot relligant-les en una xarxa que inclou petits jardins al servei dels veïns, places d'activitat més urbana i recorreguts lineals que relliguen el barri amb la xarxa d'espais lliures de la ciutat. Aquesta intervenció possibilita una millora de la connectivitat ecològica en el disseny de les xarxes d'espais lliures urbans, l'arbrat i, en general, en el tractament de la vegetació urbana, i així, contribuï per una millora del paisatge urbà i del nivell de qualitat de vida dels ciutadans.

Pel que fa al tema del paisatge, no es preveu una forte alteració del tipus de paisatge existent, ja que actualment es tracta, com referit abans, de una àrea urbana amb zones verdes amb les corresponents característiques associades. A més, en molts punts del sector s'aprofita la vegetació existent.

De totes maneres, l'actuació incorpora paràmetres d'ecoeficiència urbanística en aquestes conceptes i preveu la plantació d'espècies arbòries i vegetals de baix consum hídric i tindrà especial cura amb la elecció del mobiliari urbà i els jocs infantils proposades per els nous espais lliures, seguint les directrius municipals.

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 incorpora 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 incorpora 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 el context del desenvolupament sostenible 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'iluminació. 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

En aquest apartat cal considerar que aquestes recomanacions només tenen un caràcter informatiu ja que associat al document de la memòria d'aprovació inicial de l'ARE, es troba la documentació ambiental oficial, més específicament el Informe Ambiental, on és determinen els objectius ambientals adoptades per a l'ARE i on es incorporen els criteris establerts per el "Document de Referència per a l'Avaluació Ambiental del Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'àmbit del Baix Llobregat".

Dit aquest i, no obstant que 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 estricta 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 sonoredactors que milloren la qualitat acústica dels habitatges, com per exemple protegir les finestres amb doble vidre sonoredactor, de manera a que els edificis complimenten els nivells interiors de soroll que determina el Codi Tècnic de l'Edificació.

- Paviments sonoredactors – es recomana la utilització de paviments asfàltics sonoredactors 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 i per l'aeroport.

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 procedeixi de nous pous de l'aqüífer superficial (actualment en desús), de pous existents de l'aqüífer profund, sense tractar.

- 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.

- Configuració dels nous parcs urbans i espais lliures afavorint la seva connexió amb el "Parc Nou" situat al sud del sector.

- 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, la seva adequació als objectius plantejats en l'informe ambiental permet establir el següent:

1. Les zones sobre les que es proposen les actuacions estan integrades principalment per espais urbanitzats i així es troba els habitats típiques d'aquests ambients, amb la respectiva fauna associada.
2. 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.
3. No obstant això, el mateix informe valora com alta la sensibilitat del sector en relació amb la presència d'aigües subterrànies, ja que es situa sobre l'aqüífer protegit del Baix Llobregat i que comparant les cotes del terreny i el nivell freàtic hi ha molta possibilitat de contaminació.
4. Hi ha referència també a un possible risc en matèria de accidents greus, ja que l'àmbit pot quedar situat en un radi inferior als 1.780 m d'establiments industrials afectats per la legislació vigent en aquesta matèria.
5. Es important referir que el sector es troba molt a prop de l'aeroport del Prat, fet que es tradueix en un risc elevat de contaminació acústica.

1.6. Plans i projectes amb incidència sobre el sector**Infraestructures**

Pel que fa a les xarxes d'infraestructures, l'ARE es troba en sòl urbà, dins un àmbit plenament servit pel que fa a les xarxes de serveis internes i alhora conté algunes altres d'abast més ampli.

A l'interior de l'àmbit, la vialitat actual conté les xarxes d'aigua, enllumenat, clavegueram, i telecomunicacions corresponents a les necessitats de serveis dels teixits residencials existents en els carrers Túria, Xúquer i riu Llobregat.

En la ronda del Sud, en canvi, trobem dues infraestructures de caire general: 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, i en segon lloc un oleoducte, que segueix el traçat del vial en aquest àmbit urbà. L'ordenació que es proposi haurà de respectar el traçat d'aquestes dues xarxes, per evitar el cost que implicaria el seu trasllat.

Projectes urbans

El barri de Sant Cosme està situat en un territori en constant transformació. Un barri constantment canviant gairebé des dels anys 60, quan la "Obra Sindical del Hogar" va construir els primers 1.500 habitatges, ampliant-los als anys 70 amb 801 habitatges més. La degradació de l'edificació, la manca d'equipaments i la insuficiència de la xarxa viària i de serveis van impulsar la remodelació completa del barri, a través del PERI del 1978, seguit per les posteriors modificacions del mateix i del Pla General Metropolità.

Dins el projecte d'intervenció integral a Sant Cosme (2005) -que conté les bases de la convocatòria per l'atorgament dels ajuts de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, i pel que li fou concedida l'ajuda en la segona convocatòria de l'any 2005-, s'engloben un seguit de projectes urbans com ara les places d'Orcasitas i de l'Amistat en front dels nous jutjats.

Fora del marc del Pla Integral es situen dues operacions d'origen i repercussió diferent: en primer lloc la urbanització de les places de la illa 9 que completen l'operació residencial de la mateixa illa, i en segon lloc -però amb una importància cabdal pel desenvolupament no només del barri ni del municipi, sinó d'influència metropolitana- es troba la construcció de la línia 9 del metro, que unirà en la primera fase l'estació de TGV del Prat amb l'Aeroport i posteriorment enllaçarà amb les zones nord de Barcelona fins la Sagrera. El traçat d'aquesta infraestructura travessa el barri de Sant Cosme pel carrer del riu Llobregat, proposant una estació just davant del centre cívic Delta del Llobregat i una altra situada al nord-est del barri, a la plaça Catalunya.

1.7. Planejament vigent

El planejament vigent, que abasta els sòls inclosos en l'àmbit de l'ARE, és el "Pla General Metropolità de Barcelona", aprovat definitivament en data 14 de juliol de 1976 i les seves posteriors modificacions. Altrament des de l'aprovació definitiva del Pla General Metropolità i en el seu desenvolupament posterior, en els seus trenta anys de vigència, s'han desenvolupat quatre documents de planejament derivat i tres modificacions puntuals.

La darrera modificació puntual, aprovada inicialment per l'Ajuntament del Prat de Llobregat el 16 de juliol de 2008 delimita un Pla de Millora Urbana, que es desenvoluparà mitjançant la present ARE.

Els sòls inclosos actualment dins l'àmbit de l'ARE estan qualificats en la seva totalitat de sistemes, ja siguin espais públics, equipaments i viari. El document de modificació puntual abasta un àmbit major i inclou sòls qualificats com a zones amb uns aprofitaments.



Planejament vigent dins l'àmbit de la modificació puntual del PGM a l'entorn de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat.

Planejament en tràmit

La present ARE desenvolupa l'àmbit de Pla de Millora Urbana definit en la modificació del PGM a l'entorn de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat, aprovat provisionalment per l'Ajuntament del Prat de Llobregat el 17 de desembre de 2008. Les determinacions al respecte són les que corresponen a l'article 13 de l'esmentada modificació i són les següents:

Art 13 Pla de Millora Urbana Ronda del Sud-Aeroport

El Pla de Millora urbana, s'estarà al que es determina a continuació:

a. Àmbit:

La superfície del sector és d'un total de 85.705,46 m², segons s'assenyala en els plànols d'ordenació. Aquest àmbit té la consideració de sòl urbà no consolidat, fins la tramitació i execució d'aquest Pla de Millora Urbana.

El sector està ubicat al límit sud-oest del municipi del Prat de Llobregat, limitant a ponent amb el carrer del riu Túria, en la part de llevant per la carretera de l'Aviació i el futur Eixample Eud, per la part inferior amb el Parc Nou i per la part superior i al nord, (d'est a oest) amb el barri de la Granja, el CEM Julio Méndez, el carrer riu Llobregat, l'Equipament Cívic Delta del Llobregat, els carrers dels rius Xúquer i Anoia.

Superfície total del PMU 85.705,46 m²

Superfície de sòl amb aprofitament computable del PMU 58.111,66 m²

b. Objectius:

1. Ordenar el sector conformant una nova façana sobre l'espai de la Ronda Sud del Prat, establint, en aquesta part, un espai per nous assentaments residencials de naturalesa diversa que complementin el projecte de transformació integral del barri de Sant Cosme, dins de les actuacions iniciades amb el programa de la "Llei de barris que mereixen especial atenció", així com delimitar el sector de planejament necessari, dins del sòl urbà del Prat de Llobregat, que possibiliti la redacció i desenvolupament de l'Àrea Residencial Estratègica, prevista dins del Pla Director Urbanístic de les ARE del Baix Llobregat.

2. Generar una nova plaça que donarà servei com a zona verda, i capacitat per a diversitat d'usos i identitat als espais actualment al darrera del Centre Cívic Delta del Llobregat.

3. Definir les continuïtats i connectar els espais lliures del Parc Nou, la nova plaça del centre i la zona verda de cotxeres a través d'uns filtres verds que acabaran de fer el lligam entre ells.

4. Mantenir el front verd arbrat, davant la Ronda del Sud.

5. Definir la secció de la Ronda del Sud que transformarà aquest vial en una via urbana i de passeig i que mantindrà la secció des del seu origen.

6. Ordenar i definir el nou espai porta del Prat en la seva vessant sud, els enllaços entre la Ronda del Sud i el carrer del riu Túria i l'avinguda del Remolar.

7. Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament del sector, en compliment amb dels mínims establerts per l'actual llei d'urbanisme i justificar el manteniment dels estàndards globals d'espais lliures i equipaments respecte el que s'estableix en la present modificació del Pla General Metropolità.

8. Establir els criteris d'ordenació dels nous creixements, així com els percentatges dels usos residencials i no residencials.

9. Garantir la urbanització i cessió a l'Ajuntament del Prat de Llobregat dels sòls destinats als diferents sistemes, inclosos dins del sector de planejament, així com aquells altres, externs al mateix i pels que aquesta modificació puntual estableix l'obligació de la seva urbanització com una càrrega externa al Pla de Millora delimitat.

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús:

S'estableixen i es determinen les reserves mínimes de sòl públic així com el seu destí, i es defineix la qualificació del sòl que correspon a l'aprofitament.

Sistema d'espais lliures. Clau 6	37,00 %
Sistema d'equipaments. Clau 7	0,00 %
Sistema viari. Clau 5	28,00 %
Sistema d'habitatge dotacional	0,00 %
Superfície mínima de sòl destinat a sistemes públics	65,00 %

Els percentatges de sòls públics inclouen tant els sòls públics actuals com els sòls de titularitat privada pendents de cessió, que han de passar a ser de titularitat pública. El Pla de Millora podrà variar els percentatges anteriors, garantint en qualsevol cas el percentatge mínim de sòl destinat a espais lliures i el percentatge mínim total de sòl destinat a sistemes.

Respecte la reserva de sòl per equipaments, malgrat no es preveuen reserves específiques de sòl, per estar ja àmpliament cobertes en el conjunt del barri de Sant Cosme, el Pla de Millora Urbana, podrà qualificar la totalitat o part de l'edificació destinada a aquesta finalitat.

Altrament s'estableix el percentatge màxim de sòl d'aprofitament que haurà de ser determinat en el Pla de Millora Urbana

Superfície màxima de sòl d'aprofitament 35 %

Els criteris bàsics respecte l'ordenació de l'aprofitament s'ajustaran a les següents condicions:

- L'edificabilitat s'ordenarà donant continuïtat a la trama dels carrers existents al barri de Sant Cosme, amb la configuració d'una plaça central veïna al centre cívic existent i definint una nova façana en el vial de la Ronda del Sud del Prat.

- Es significaran els espais més rellevants de l'àmbit delimitat com les cruïlles de la Ronda del Sud amb els carrers del riu Túria i la carretera de l'Aviació.

- Es respectaran les servituds de la traça prevista de la nova línia del metro així com les servituds aeronàutiques.

- L'arquitectura es desenvoluparà preferentment amb edificacions d'alçada mitja entre planta baixa i tres o quatre plantes pis, podent de forma justificada i puntual sobrepassar les anteriors alçades únicament en punts estratègics i significatius de l'ordenació del conjunt.

- Es procurarà per una mixtura del repartiment de les edificacions residencials destinades a habitatges lliures i els protegits.

- De forma preferent el contacte de l'edificació amb el pla del sòl es resoldrà amb usos no residencials, que incorporin activitat diversa (comerç, serveis, oficines....) en l'espai carrer.

- Les edificacions i l'ordenació general del sector integrarà criteris de sostenibilitat ambiental en especial pel que fa a la mobilitat, a la gestió integral del cicle de l'aigua, a la integració de criteris d'eficiència energètica, respecte a la contaminació atmosfèrica, acústica i lumínica i la gestió dels residus urbans.

d. Distribució de l'aprofitament:

L'edificabilitat màxima permesa en el Pla de Millora Urbana, s'ajustarà a als següents tipus d'edificabilitat:

Edificabilitat màxima residencial total 62.000 (m² st)

Edificabilitat màxima no residencial 10.000 (m² st)

D'acord amb les anteriors edificabilitats màximes establertes anteriorment i segons el coneixement actual respecte l'estructura de la propietat del sòl i la seva condició de sòl computable o no computable dins del conjunt de la totalitat del sòl delimitat en el sector, s'estableixen els diferents coeficients d'edificabilitat que s'ha d'aplicar sobre el sòl computable del PMU:

Coeficient d'edificabilitat residencial 1.07 (m² st/ m² sòl)

Coeficient d'edificabilitat no residencial 0.18 (m² st/ m² sòl)

Pel que respecta a l'edificabilitat residencial i d'acord amb el contingut de la memòria social, les edificabilitats residencials es repartiran segons els següents percentatges

Edificabilitat residencial destinada a habitatge lliure 35 %

Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit 65 %

Altrament i als efectes de calcular la densitat del sector, s'estableix un valor de referència per la dimensió dels diferents tipus d'habitatges que s'aplicarà sobre els sostre residencial que es determina i que s'han d'emplaçar en el Pla de Millora Urbana.

Superfície mitjana habitatge lliure 80 (m² st/hbtg)

Superfície mitjana habitatge protegit 80 (m² st/hbtg)

De l'aplicació del dimensionat anterior s'estableixen els diferents percentatges amb destí a l'habitatge que s'inclouen en el quadre següent:

Nombre màxim d'habitatges lliure 35% (271 hbtgs)

Nombre indicatiu d'habitatges protegits 65% (504 hbtgs)

Nombre total d'habitatges 775 hbtgs

En el moment que la legislació catalana reguli les noves tipologies d'habitatges protegits es podrà repartir el percentatge d'habitatges destinats a habitatges protegits, en aquest mateix i en el que defineixi i reguli la generalitat per aquesta nova modalitat.

El Pla de Millora Urbana, localitzarà i qualificarà el sòl destinat a habitatge protegit, en funció del que es determina en la memòria social d'aquesta modificació puntual. La qualificació del sòl correspondrà únicament a la identificació d'habitatge protegit, sense indicar la seva modalitat, ja que la localització de la mateixa correspondrà al projecte de reparcel·lació.

El projecte de reparcel·lació serà el que localitzi i concreti, la posició dels habitatges protegits en les diferents modalitats (general i concertat) segons el que es determinarà en la memòria social del PMU.

e. Condicions de gestió i execució:

S'estableixen les càrregues urbanístiques que hauran de ser assumides en el marc de l'execució del PMU, que venen regulades en la legislació vigent i comprèn tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.

Tanmateix s'estableix l'obligació de la urbanització d'aquells sòls, externs al sector de planejament delimitat, que en la present modificació es modifica la qualificació de sistema viari a sistema d'espais lliures i que es relacionen a continuació:

clau 6b, codi 11 set 1 1.695 m2

clau 6b, codi 11 set 2 4.452 m2

clau 6b, codi 11 set 3 4.112 m2

clau 6b, codi 11 set 4 1.843 m2

clau 6b, codi 1 1.079 m2

clau 6b, codi 2 4.374 m2

clau 6b, codi 4 3.198 m2

clau 6b, codi 7 1.089 m2

clau 6b, codi 9 2.151m2

Total sistema d'espais lliures a urbanitzar o reurbanitzar externs al sector 23.993 m2

S'estableix igualment l'obligació de la cessió com a mínim del 10% de l'aprofitament urbanístic, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació.

El sistema d'actuació serà el s'estableixi en el mateix Pla de Millora Urbana.

g. Pla d'etapes i terminis.

1. El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, del Pla de Millora Urbana, que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats el corresponent Projecte de Reparcel·lació i el Projecte d'Urbanització, de l'obra urbanitzadora.

2. Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

3. Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

Altres planejaments amb incidència

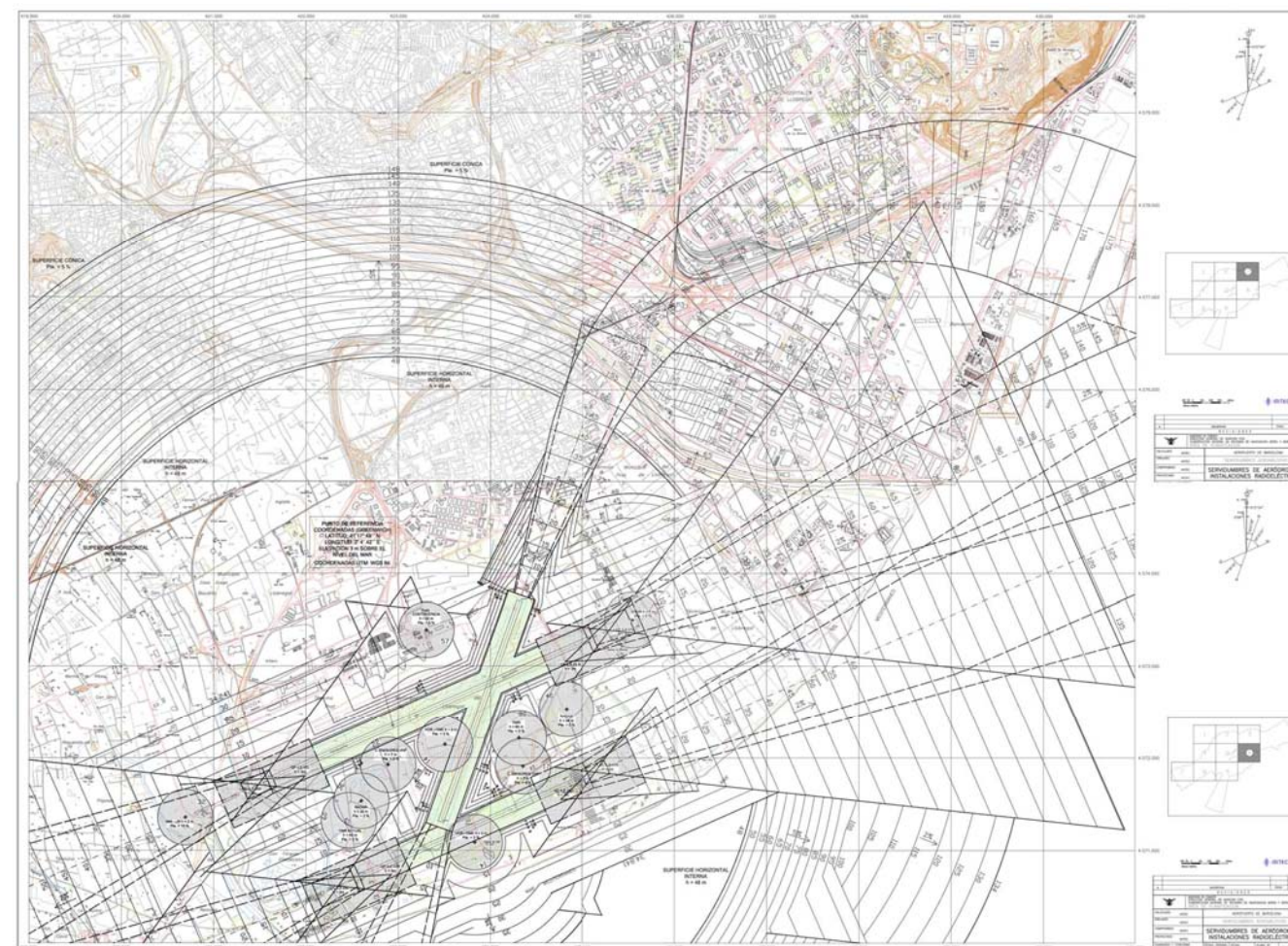
Cal fer notar que s'ha detectat un cert solapament entre l'àmbit de l'ARE i l'àmbit del Subsistema de protecció urbana (clau 1.7.a) delimitat pel Pla Director de l'Aeroport de Barcelona, en l'àmbit on transcorre la ronda Sud. Això no obstant, el mateix Pla Director reconeix que l'àmbit és indicatiu, 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 aeródromo e instalaciones radioléctricas, Dirección General de Aviación Civil 2001



El present document desenvoluparà l'àmbit definit per la Modificació puntual del PGM a l'entorn de la Ronda del Sud, com el **Pla de Millora Urbana Ronda del Sud-Aeroport**, mitjançant l'Àrea Residencial Estratègica Ronda del Sud-Aeroport, inclosa dins el Pla Director Urbanístic del Baix Llobregat tal i com determina 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.

2. Memòria de l'ordenació

2.1. Objectius de l'àrea residencial estratègica

Segons es diu al document de *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat*, els objectius de la modificació són (art 1 de les NNUU):

- Establir un nou marc de referència de la regulació urbanística del barri de Sant Cosme que possibiliti i estimuli la transformació física i social de l'esmentat barri, dins del pla d'actuació integral ja actualment en fase d'execució en el marc de la Llei de Barris.
- Delimitar el sector de planejament necessari, dins del sòl urbà del Prat de Llobregat, que possibiliti la redacció i desenvolupament de l'Àrea Residencial Estratègica, prevista dins del Pla Director Urbanístic de les ARE del Baix Llobregat.
- Establir els canvis de qualificació necessaris en els sòls qualificats de sistema de vialitat i zones d'ordenació volumètrica, proposant en aquesta cas la nova qualificació d'espais lliures.
- Redistribuir les edificabilitats no executades en les illes residencials del barri de Sant Cosme, ajustant l'ordenació del planejament actual a la realitat edificada.
- Regular els sòls amb front a la Ronda del Sud i el carrer del riu Cardener, amb l'objecte de possibilitar la implantació de noves activitats públiques o privades que complementin i reforcin el projecte de transformació integral del barri de Sant Cosme, en execució en el marc de la Llei de Barris.

I en concret, per al Pla de Millora Urbana que es desenvolupa a través de la present ARE, es proposen els objectius definits a l'art13b, i que resumim en:

- Conformar una nova façana sobre l'espai de la ronda Sud del Prat, amb nous assentaments residencials de naturalesa diversa que complementin el projecte de transformació integral del barri de Sant Cosme.
- Generar una nova plaça al darrera del Centre Cívic Delta del Llobregat, que doni servei com a zona verda, però amb capacitat d'aglutinar usos diferents al d'habitatge a les plantes baixes que l'envolten
- Definir una xarxa de itineraris verds que connectin els espais lliures del parc Nou, la nova plaça del centre i la zona verda de cotxeres
- Mantenir el front verd arbrat, davant la Ronda del Sud.
- Definir la secció de la ronda del Sud que ha de transformar aquesta via en un passeig i que mantingui la secció des del seu origen, a l'enllaç amb el carrer del riu Túria fins a l'encontre a l'est amb el vial l'enllaç de la Ronda de Llevant amb el vial Port Aeroport.
- Ordenar i definir el nou espai porta sud del Prat, els enllaços entre la Ronda del Sud i el carrer del riu Túria i l'avinguda del Remolar.
- Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament del sector, en compliment amb dels mínims establerts per l'actual llei d'urbanisme i justificar el manteniment dels estàndards globals d'espais lliures i equipaments respecte el que s'estableix en la present modificació del Pla General Metropolità.
- Establir els criteris d'ordenació dels nous creixements, així com els percentatges dels usos residencials i no residencials.
- Garantir la urbanització i cessió a l'Ajuntament del Prat de Llobregat dels sòls destinats als diferents sistemes, inclosos dins del sector de planejament, així com aquells altres, externs al mateix i pels que aquesta modificació puntual estableix l'obligació de la seva *urbanització com una càrrega externa al Pla de Millora delimitat*.

Establerts els objectius bàsics des de la pròpia *Modificació puntual del Pla General Metropolità l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat*, el present document ha de precisar l'ordenació dels espais lliures i construïts, concretant les condicions d'edificació i usos previstos a l'interior de l'àmbit de planejament.

2.2. Descripció de l'ordenació

2.2.1. Estructura general de l'actuació

Com ja s'ha dit anteriorment, els objectius bàsics de l'ordenació proposada han de ser els d'oferir una nova façana a la ronda sud i dotar d'urbanitat als espais intermedis -entre la ronda i el carrer del riu Llobregat-.

La façana a la ronda sud es proposa en coherència amb la façana del mateix vial en els trams situats a llevant, construint un vial que més que "ronda" ha d'esdevenir un "passeig", amb el trànsit pacificat, i dotat d'itineraris de bicicletes i àmplies voreres per al passeig de vianants. En aquest sentit, cal entendre'l més com a nexa d'unió entre les activitats cíviques i itineraris lúdics que es desenvolupen al llarg del seu recorregut, que no pas com a via ràpida per a vehicles, funció que es reserva per al futur vial port-aeroport.

La unió entre aquesta façana i el barri de Sant Cosme es pretén a través dels carrers dels rius Túria, Xúquer, Ebre, i els espais lliures que els són paral·lels procurant que la mateixa disposició de les edificacions i les activitats reforcin aquesta unió en sentit nord-sud.

Per altra banda, per tal de reforçar la voluntat de convertir el carrer del riu Llobregat en el "carrer major" de Sant Cosme -on s'ubicarà la parada de metro de la nova línia 9- es proposen edificacions fent-hi façana en els trams on encara és possible-, amb activitat comercial als seus baixos. La re-urbanització del carrer per convertir-lo en rambla prevista properament per l'ajuntament del Prat ha d'afavorir aquesta reconversió.

En la confluència entre ambdós eixos cívics -ronda sud i carrer Llobregat-, es proposa una edificació que vol recollir les directrius donades tant per al passeig del sud com per a la rambla carrer del riu Llobregat.

Per últim, cal esmentar la construcció de la Porta Sud, que definirà un punt important del passeig del sud, en tant que suposa la confluència de l'avinguda del Remolar i l'avinguda de l'Aviació. Aquesta nova plaça es planteja com una fita urbana en tant que recull l'eix cívic que va des de la nova estació -al Prat Nord- fins el Parc Nou, l'avinguda del Remolar com a eix viari que relaciona nord i sud, i el connecta amb al nou vial port-aeroport.

Si bé aquesta nova fita urbana queda repartida entre els dos sectors de planejament, la major part del pes específic de l'ordenació recau sobre el sector de la Ronda del Sud - Aeroport, pel que l'ordenació de la banda de ponent de la carretera de l'Aviació complementa les decisions adoptades en el sector adjacent, i resol el contacte amb el barri de la Granja,. A més cal tenir en compte el necessari respecte per la traça del metro i la proximitat del camp de futbol, que pot resultar font de molèsties per als veïns que s'hi situïn al costat.

Tal és la importància que es dóna a aquesta nova porta urbana, que es proposa la redacció d'un estudi d'ordenació volumètrica com a mesura de control del resultat final. També el projecte d'urbanització que compren la porta i la carretera de l'aviació haurien de ser unitaris, tot i estar dividits per unitats d'actuació diferents.

2.2.2. Sistema viari

El sistema viari, o millor dit al present cas, d'accessibilitat per a tot tipus de mobilitat -de vehicles, bicicletes i persones-, és ja existent, tant pel que fa a vials ja urbanitzats, com pel que fa a espais lliures que -si bé no estan urbanitzats com a vial -contenen les traces de la xarxa de Sant Cosme de manera virtual.

Els vials actualment urbanitzats com a tals són: la pròpia ronda sud i els carrers dels rius Túria, Xúquer, Anoia i Tordera. Les traces del carrer del riu Ebre i la prolongació del passeig Juan Carlos I es troben dins els espais lliures, tot i que no estan urbanitzats com a tals, i si ho estan és parcialment i utilitzats com a aparcament de vehicles.

La proposta continguda al present document respecte al sistema viari és la de transformar la ronda sud en el passeig del sud, el reforçament com a vials destinats a vehicles els que relliguen la ronda amb el barri -els

carrers Túria, Xúquer i Ebre-, deixant les traces dels vials Juan Carlos I, Anòia i Tordera dins el sistema d'espais lliures, amb recorreguts destinats a vianants i bicicletes.

En tots els cassos es preveu la re-urbanització dels carrers, segons els criteris que s'estableixen a continuació, respectant –sempre que ha estat possible- l'arbrat existent i aquelles xarxes de serveis existents que per la seva dimensió és desaconsellable de traslladar o modificar.

- **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 voreres i parterres d'amplada variable, adaptades a l'estat actual de les plantacions existents
- **Carrers Túria i Xúquer:** es preveu la seva re-urbanització mantenint, sempre que sigui possible- els exemplars vegetals. En tots els cassos es proposa una secció de 6 metres d'asfalt i aparcament a les vores –en línia o bateria segons els trams- i voreres d'amplades variables, adaptades a les diferents edificacions – siguin existents o futures.
- **Carrer del riu Ebre:** actualment sense continuïtat, es proposa amb una secció de 6 metres d'asfalt, sense aparcament, i voreres asimètriques separades del carril de circulació per parterres lineals.
- **Carrers Tordera, Anòia i Juan Carlos I:** es preveu la seva integració dins el sistema d'espais lliures, pel que es tractaran al capítol corresponent.
- **Porta sud i avinguda del Remolar:** La urbanització de la porta sud es preveu en continuïtat amb el passeig del sud per la seva cara nord, resolent-se els espais lliures d'edificació de la banda sud –en la confluència del passeig amb la carretera de l'aviació- dins el sistema d'espais lliures. La confluència amb l'avinguda del Remolar es preveu en "T", reurbanitzant la cruïlla i mantenint la secció actual.

Per a la urbanització de la vialitat se seguiran les directrius donades a la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat*, 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 30.740m², i suposa un 35,87 % del total de l'àmbit de planejament.

2.2.3. Sistema d'espais lliures

El sistema d'espais lliures proposat transforma les superfícies lliures -però amorfes- actuals en un sistema d'espais controlats des de la pròpia ordenació conferint-els un caràcter propi i diferenciat de la resta, tot relligant-les en una xarxa que inclou petits jardins al servei dels veïns, places d'activitat més urbana i recorreguts lineals que relliguen el barri amb la xarxa d'espais lliures de la ciutat.

El passeig del sud: per la dimensió de la seva vorera nord es pot considerar un espai lliure lineal, que forma part de la façana nord del Parc Nou. Se li confereix un caràcter de passeig, no vinculat a les activitats comercials, ja que el front nord d'aquest vial és d'ús residencial fins i tot en la planta baixa -amb jardins privats que s'uneixen a l'espai lliure públic-, excepte en la confluència amb el carrer Llobregat on es preveu que la planta baixa de l'edificació sigui comercial. Conté carril bici en dos sentits, i s'aprofiten els esplèndits arbres existents, especialment entre el carrer Túria i Xúquer

El jardí de la illa Ronda Sud-Túria-Anòia-Xúquer, actualment urbanitzat de manera "tova" amb gran presència de vegetació i arbrat, es manté gairebé intacte, afectant-se sols una petita part per l'edificació proposada. Es tracta d'un espai verd al servei dels veïns, que caldria dotar amb nous elements, com jocs infantils i bancs d'estada.

La plaça proposada al sud del centre cívic Delta del Llobregat –amb una dimensió aproximada de 70x80 m- és la plaça que ha de tenir un caràcter més urbà, ja que es proposa envoltada d'activitat, ja sigui comercial o d'equipaments de barri situats en les plantes baixes dels edificis. A més, cal pensar que la proximitat de les sortides de metro de la línia 9 ajudaran a conferir-li aquest caràcter. A tal efecte, es proposen entrades des de tots els costats per fer-la permeable i no un cul de sac tancat al barri. Per a la seva re-urbanització es mantenen els exemplars arboris situats al centre, a més dels nous que se'n proposin, tenint en compte que la nova urbanització ha de tenir present el caràcter de plaça d'activitat que se li vol donar.

La prolongació dels carrers Anòia, Juan Carlos I, i la traça desplaçada del carrer Tordera es proposen com a espais lliures lineals de connexió entre les diferents parts del barri, que aproximem i relacionem el futur passeig del Sud amb la futura rambla del Llobregat, relligant així els espais interns del barri amb el parc Nou.

Com en el cas de la vialitat, per a la urbanització de la vialitat se seguiran les directrius donades a la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat*, en concret la utilització de paviments permeables en la major part del tractament superficial, 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. Es prestarà també especial atenció a la elecció del mobiliari urbà i els jocs infantils, per als que se seguiran les directrius municipals.

El conjunt dels sòls destinats a sistema d'espais lliures (clau 6) és de 32.359m², i suposa un 37,76% del total de l'àmbit de planejament.

2.2.4. Sistema d'equipaments públics

La *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat*, justifica la innecessarietat de ubicar nous equipaments a l'interior del sector, per estar cobertes abastament les necessitats dels nous habitants del sector en el barri de Sant Cosme, que disposa ara mateix de: 3 CEIP, el centre esportiu Júlio Méndez, el Centre Cívic Delta del Llobregat, el Centre d'Atenció Primària, l'església de Sant Cosme i Sant Damià, la caserna de bombers, els mossos d'esquadra, la policia local, els jutjats i recentment, la Fundació Catalana de l'Esplai.

Aquests equipaments no es troben en l'actualitat en grau de saturació –ans al contrari-, pel que poden servir també als quasi 1.100 nous habitants que suposarà la construcció dels nous 775 habitatges dins el sector de planejament.

Això no obstant, l'ordenació proposada suposa l'enderroc de dues petites i precàries edificacions de planta baixa, destinades actualment a un club de petanca i a entitats del barri. Tots dos es siuen a l'entorn del carrer Tordera, entre el centre cívic Delta del Llobregat i l'església.

El present document proposa la re-ubicació de les activitats realitzades en aquestes construccions que desapareixen en els locals comercials de planta baixa de les edificacions que se situen al voltant de la nova plaça creada al sud del centre cívic Delta del Llobregat.

La ubicació d'aquestes activitats amb molta arrel en el barri ha de contribuir a l'ús de la nova plaça com a pol d'activitat local, juntament amb les activitats comercials previstes en la resta de locals no ocupats pels equipaments de reposició.

El conjunt dels sòls destinats a sistema d'equipaments (clau 7) és de 3.337m² compartint la qualificació amb la clau 18hp, no es comptaran a efectes de reserva de sòl, es destinarà un sostre de 3.000m² per aquesta finalitat.

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

El sòl privat previst en la present ordenació es situa dins de grans illes delimitades per la ronda sud i pels carrers Turia, Xuquer i Ebre, i en una gran illa al voltant de l'avinguda del Remolar, que forma part del conjunt de la Porta Sud.

A més d'aquest conjunt d'especial significació urbana, un primer paquet es situa fent front a la ronda, i els altres dos formant conjunts d'illa tancada –al voltant del centre cívic, i al costat de l'església-, respectivament:

El front de la ronda sud

El paquet amb front a la ronda està format per 4 conjunts edificats, situant però una edificació de més alçada en la confluència amb cada un dels carrers que dona a la ronda en sentit nord-sud amb alineació damunt aquests vials -Túria, Xúquer, Ebre, i Juan Carlos I-

El bloc que se situa en paral·lel a la ronda té una alçada de planta baixa residencial mes tres plantes pis, mentre que el que se situa sobre l'alineació dels carrers esmentats anteriorment té una alçada de set plantes damunt la planta baixa comercial. Pel que fa a l'ús, constitueix un punt singular dins el front el bloc situat en la confluència de la ronda amb el carrer Llobregat, on s'ha previst una planta baixa totalment comercial.

D'aquesta manera es pretén donar una façana que acompanyi el passeig del sud –en la seva concepció d'element lineal de recorregut de vianants-, puntuant de manera explícita les cruïlles com a manera d'identificació del lloc i com a manera d'“estirar” el barri de Sant Cosme cap al passeig del sud. La superfície de sòl privat lliure d'edificacions es destina a espai lliure vinculat als habitatges situats en la planta baixa.

L'illa del centre cívic Delta del Llobregat

Es crea una illa semi-tancada al sud del centre cívic, amb la col·locació de blocs lineals plurifamiliars en els tres fronts no ocupats per aquest edifici. Es preveuen amb alçades entre tres i quatre plantes pis, amb els baixos ocupats, ja sigui per locals comercials, o per les entitats que cal re-ubicar. Per tal de no tancar excessivament el perímetre creant un recinte excloent, es proposen diverses obertures, tant en la planta baixa com en les plantes pis.

L'illa de l'església

Entre el carrer del riu Ebre i l'església de Sant Cosme es proposa també una illa tancada al voltant d'un espai lliure, que en aquest cas serà privatiu dels veïns que l'envolten. Com al cas anterior, es preveuen talls en el perímetre edificat –de tres a quatre plantes- per permeabilitzar visuals i millorar l'orientació i ventilació de les cantonades. En la planta baixa es preveuen locals comercials en tres dels costats per a contribuir a la urbanitat de la nova rambla, en un punt molt proper a la nova parada del metro. En la façana al carrer Tordera, es proposa alliberar la planta baixa –de manera palafítica- per incorporar l'espai lliure privat de l'interior a aquest carrer que forma part de la xarxa d'espais lliures.

La Porta Sud

La Porta Sud inclosa dins l'àmbit de planejament queda delimitada a l'est per la carretera de l'Aviació, ja que a l'altre banda del vial és la ordenació de l'Are Eixample sud l'encarregada de la seva definició.

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-. A la banda sud de la ronda es proposa una plaça que resol l'accés viari a la carretera de l'Aviació i al vial port-aeroport, que ha de permetre els enllaços amb la carretera de la platja i la de la Bunyola.

Aquesta fita cívica i urbana –a més del seu paper d'aglutinació d'activitat- ha de significar-se de manera especial en 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 quatre fins als onze pisos d'alçada, concentrats sobre-tot en els eixos de l'avinguda del Remolar, que es re-urbanitzarà prioritzant el pas dels vianants.

Formant part d'aquest conjunt, dins l'àmbit de l'Are Ronda sud es preveu un bloc lineal de set plantes d'alçada, situat damunt l'alineació de l'avinguda del Remolar, separant-se al màxim del camp de futbol, amb un basament comercial de dues plantes d'alçada, que ajudi a crear un front el més continu possible sobre el nou passeig del Sud, en direcció al carrer Llobregat.

Entre l'avinguda del Remolar i la carretera de l'Aviació es proposen blocs d'alçades variables -que arriben a les 7 plantes sobre l'alineació de la carretera de l'Aviació-, damunt d'un sòcol comercial de doble planta, que és el que ajuda a conformar l'espai de la nova plaça.

Darrera d'aquest primer front sobre el passeig i fins arribar al carrer Guadalquivir es proposen sengles blocs amb baixos comercials que d'una banda ajudin a conformar l'espai del darrera de la plaça i d'altra facin l'acord amb el barri de la Granja.

Cal fer notar que la presència del túnel del metro i la sortida de ventilació i emergència previstes en aquest punt condicionen la forma de l'edificació, que evidentment no pot situar-se al damunt.

Malgrat el present document dóna directrius sobre l'ocupació i les alçades màximes permeses en aquest àmbit, caldrà presentar un estudi d'ordenació volumètrica, previ a l'atorgament de la llicència d'edificació.

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:

- Habitatge plurifamiliar: és l'ús majoritari. Es preveu un total de 776 habitatges, que representen un total de sostre de 62.000m², i in percentatge de 86.11% respecte el total.
- Comercial, serveis i oficines: en planta baixa en els blocs del sud de Sant Cosme, i en plantes baixa i primera en la plaça de la Porta Sud. Es preveu un total de 10.000m² d'activitat comercial o terciària, que suposen un 13,89% del total
- Aparcament: en planta soterrani
- Equipaments públics: en algunes plantes baixes de la nova plaça al sud del centre cívic Delta del Llobregat, per substituir els locals destinats a aquest ús existents en l'actualitat. Representen un total de 3.000m², que no computaran a efectes d'edificabilitat de l'ARE.

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 qualitatiu 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 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	42%
Edificabilitat hbtg protegit règim preu concertat	10%
Edificabilitat hbtg protegit règim concertat català	10%
Total edificabilitat habitatge protegit	67%

Es determina que la reserva per habitatge protegit serà la resultant del 65% 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 estableix que en la nova ordenació de la façana sud de Sant Cosme no es destinaran reserves de sòl per a habitatge de protecció en règim especial donat que la totalitat dels habitatges del barri pertanyen a aquest tipus d'habitatge, aproximadament unes 2.300 vivendes, per altra banda les necessitats d'habitatge a preu assequible venen definides per les dades de població en risc d'exclusió social. En aquest sentit la reserva d'habitatge protegit en règim general donarà resposta a les necessitats derivades dels estudis del Pla Local de l'Habitatge.

L'ARE amplia les previsions respecte reserves de sostre i percentatges per a habitatge de protecció, segons el següent quadre:

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

Repartiment de l'aprofitament		
Edificabilitat habitatge protegit	m2 st	%
Edificabilitat hbtg protegit règim especial	3.100	5%
Edificabilitat hbtg protegit règim general	26.010	42%
Edificabilitat hbtg protegit règim concertat	6.200	10%
Edificabilitat hbtg protegit règim concertat català	6.200	10%
Total edificabilitat habitatge protegit	41.510	67%
Edificabilitat habitatge lliure		
Total edificabilitat habitatge lliure	20.490	33%
Total edificabilitat residencial	62.000	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 equilibrat de l'habitatge protegit, tenint en compte la posició de l'ARE dins el nucli del Prat de Llobregat.

Com ja s'ha dit anteriorment, per una banda, el barri de Sant Cosme està conformat en la seva totalitat per habitatges protegits en règim especial, per l'altre tot i que el municipi del Prat no té dèficit en quan a percentatges, existeix una forta necessitat d'habitatge de preu assequible per un nombre elevat de població, que lògicament es concentra en els barris amb els habitants de menys poder adquisitiu.

Es defineix el repartiment adequat dins les característiques de l'àmbit on es localitza l'actuació, qualificant el sòl amb aquesta destinació a la façana sud de Sant Cosme, 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 Ronda del Sud-Aeroport respon al repartiment del 69% del sostre destinat a aquest tipus d'habitatge, de forma adequada en la totalitat de l'àmbit, tal i com s'indica en el plànol de qualificació del sòl.

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 sobre els que no concorren valors naturals, paisatgístics, arqueològics, històrics o culturals. I proposa donar nou valor als terrenys que fins ara s'han descuidat o 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, per tal de dotar de sentit funcional a aquest àmbit en coherència al model de creixement i ocupació del territori.

Es reproduïen 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.

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, deixant l'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 a l'entorn de la Ronda 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 l'entorn de la Ronda del Sud, fan del tot necessari la incorporació del propi paisatge del Baix Llobregat en la nova ordenació, no tan sols es tracta d'una nova façana de la ciutat, sinó d'un espai de transició entre el paisatge urbà i el paisatge de l'agricultura, la plana i l'horitzó.

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.*

El present document 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 Àrea residencial estratègica (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.
- L'àrea residencial estratègica es localitza en un espai d'alta centralitat urbana per estar situada en el mateix barri de Sant Cosme, amb la Ronda del Sud i les avingudes Remolar i Onze de setembre i el carrer del riu Llobregat dotats actualment amb servei d'autobús. La nova estació de metro de la línia 9 situada a una distància inferior a 500 metres del punt més allunyat del barri, afavorirà notablement la mobilitat en transport públic.
- 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:
 - Definició nova de la secció de la Ronda del Sud, que incorporará una franja arbrada central i espai suficient per encabir carrils bici a les voreres.
 - La continuïtat dels carrers Ebre i Anoia, com a carrers amb prioritat per vianants, que donaran servei només a vehicles autoritzats.
 - Nou enllaç entre la Ronda del Sud, l'avinguda del Remolar i la carretera de l'Aviació, que permetrà donar continuïtat a la ronda cap a l'est amb l'operació de l'Eixample Sud i la connexió de l'avinguda del Remolar amb el vial Port-Aeroport.

El nou creixement residencial i terciari, generarà una nova necessitat de mobilitat, que serà absorbida per la vialitat existent amb els nous enllaços que es proposen i per tant una modificació en quant a la mobilitat actual.

En el present document s'inclou l'estudi de mobilitat que incorpora els criteris de l'Estudi d'avaluació de la Mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn urbà de la Ronda del Sud del Prat de Llobregat, així com de "l'Estudi d'avaluació de la Mobilitat generada del centre operatiu de gestió d'autobusos al terme municipal del Prat de Llobregat", realitzat per CINESI inclòs dins "l'informe ambiental de la construcció d'un centre operatiu de gestió d'autobusos en una parcel·la al Prat de Llobregat" realitzat per l'empresa Auding, al 9 de juny 2008, així com 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 cycle de l'aigua

El present document estableix l'ordenació del cycle integral, que comporta compatibilitzar el planejament amb el cycle 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 cycle 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 cycle complet de les aigües residuals.

Les mesures establertes per a la gestió dels recursos hídrics:

- El cycle 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 Ronda del Sud - Aeroport estableix un mínim de sòl permeable superior al 25%, de la totalitat del sòl inclòs en l'àmbit delimitat i els espais lliures inclosos com a càrrega externa exterior a l'àmbit. Aquest percentatge, tot i tractar-se d'un valor inferior a les recomanacions genèriques, és degut al fet que es tracta d'un espai urbà consolidat amb una necessitat molt important de localització de nous aparcaments en plantes soterrani, ja que el barri de Sant Cosme té un dèficit de 2.300 habitatges sense cap plaça d'aparcament, cosa que redueix considerablement la possibilitat de mantenir sòls permeables en el sector.

Els sòls permeables definits 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 Cycle 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 cycle 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 residencial 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 arquitectures, l'accés al sòl (criteris d'orientació i separació entre edificis que afavoreixin el seu assolament).

- L'ARE Ronda del Sud – Aeroport 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 construeixin 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 cycle 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, carrer Riu Llobregat i zona aeroportuària. S'inclouen les mesures de qualitat dels edificis, aïllaments i acabats.
- S'estableixen alhora 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 sonoreductors, 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'eix Riu Llobregat i l'avinguda del Remolar; d'intensitat mitja: els carrers del Riu Túrria, del Riu Xúquer i del Riu Ebre i el Passeig del Sud; i d'intensitat baixa: els itineraris de vianants, la nova plaça cívica i la resta d'espais lliures. S'inclouen alhora 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 Ronda del Sud - Aeroport

SUPERFÍCIE ÀMBIT ARE	85.705 m2	100%
Sup sòl computable	58.112 m2	

SÒL PÚBLIC TOTAL	63.099,00 m2	73,62%
-------------------------	---------------------	---------------

SISTEMA D'ESPAIS LLIURES

clau 6b	32.359,00 m2	37,76%
ILLA		
6b-12	7.286,00 m2	
6b-13	14.556,00 m2	
6b-5	6.628,00 m2	
6b-G.1	1.197,00 m2	
6b-G.2	872,00 m2	
6b-G.3	1.820,00 m2	

SISTEMA VIARI

clau 5	30.740,00 m2	35,87%
---------------	---------------------	---------------

SÒL PRIVAT TOTAL	22.606,00 m2	26,38%
-------------------------	---------------------	---------------

Zones subjectes a ordenació volumètrica específica

clau 18	4.618 m2	5,39%
clau 18//5	375 m2	0,44%
clau 18//6b	982 m2	1,15%
clau 18 hp	13.294 m2	15,51%
Clau 18hp//7b	3.337 m2	3,89%



Q.2. Quadre comparatiu de superfícies

Sup total àmbit	85.705 m2	Sup total àmbit	85.705 m2
		Sòl Computable	58.112 m2

	Mod PGM	ARE	Ronda del Sud Aeroport
--	----------------	------------	-------------------------------

Sistemes	55.553	65%	Sistemes	63.099	73,62%
6b Espais lliures	31.500 m2	37%	6b Espais lliures	32.359 m2	37,76%
7b Equipaments	0 m2	0%	7b Equipaments	0 m2	0,00%
5 Vialitat	24.053 m2	28%	5 Vialitat	30.740 m2	35,87%

Zones	30.152	35%	Zones	22.606	26,38%
18r residencial	30.152 m2	35%	clau 18	4.618 m2	5,39%
			clau 18//5	375 m2	0,44%
			clau 18//6b	982 m2	1,15%
			clau 18 hp	13.294 m2	15,51%
			Clau 18hp//7b	3.337 m2	3,89%

Edificabilitat i densitat

Edificabilitat màx total	72.000 m2st
Residencial	62.000 m2st
lliure	21.700 m2st 35%
protegit	40.300 m2st 65%
Altres usos	10.000 m2st
terciari	0 m2st
comercial	10000 m2st

Edificabilitat i densitat

Edificabilitat màx total	72.000 m2st	100,00%
Residencial	62.000 m2st	86,11%
lliure	20.490 m2st	33%
protegit	41.510 m2st	67%
règim especial	3.100 m2st	5%
règim general	26.010 m2st	42%
preu concertat	6.200 m2st	10%
concertat català	6.200 m2st	10%
Altres usos	10.000 m2st	13,89%
terciari	0 m2st	0,00%
comercial	10.000 m2st	13,89%

Coef edificabilitat	0,84 m2st/m2sòl
Densitat màxima	39,41 hb/ha
Núm màx habitatges	701 hbtg

Coef edificabilitat	0,84 m2st/m2sòl
Coef edificabilitat (sòl computable)	1,24 m2st/m2sòl
Densitat màxima	90,54 hb/ha
Núm màx habitatges	776 hbtg

% Mínim hbtgs protegits	70%
Núm hbtg protegits	494 hbtg
Mitjana sostre per habitatge	88 m2

% Mínim hbtgs protegits	67%
Núm hbtg protegits	520 hbtg
Mitjana sostre hbtg protegit	80 m2
Mitjana sostre hbtg lliure (DIRECTRIUS PDU)	80 m2

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

zona	UMA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Mín.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Illa 12								
18hp-12.1	12.1	18hp	3.543 m ²	1.000 m ²	320 m ²	8.160 m ²	8.480 m ²	102

zona	UMA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Mín.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Illa 13								
18hp-13.1	13.1	18hp	2.313 m ²	1.000 m ²	540 m ²	6.300 m ²	6.840 m ²	79
18hp-13.2	13.2	18hp	2.035 m ²	1.000 m ²	2.000 m ²	5.185 m ²	7.185 m ²	65
18hp // 7b-13.3	13.3	18hp	3.337 m ²	1.000 m ²	0 m ²	6.610 m ²	6.610 m ²	83

zona	UMA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Mín.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Illa 5								
18hp-5.1	5.1	18hp	1.767 m ²	1.000 m ²	490 m ²	5.580 m ²	6.070 m ²	70
18hp-5.2	5.2	18hp	2.704 m ²	1.000 m ²	1.830 m ²	5.800 m ²	7.630 m ²	73
18hp-5.3	5.3	18hp	932 m ²	UMAA m ²	835 m ²	3.875 m ²	4.710 m ²	48

zona	UMA	Clau	Superfície Sòl	Parcel.la Mín.	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Illa G								
	G		5.975 m ²	1.000 m ²	3.985 m ²	20.490 m ²	24.475 m ²	256

	Superfície Sòl	Sostre compl.	Sostre res.	Sostre total	Nhab.màx
Sostre residencial lliure	-	m ²	20.490 m ²	20.490 m ²	256
Sostre residencial protegit	-	m ²	41.510 m ²	41.510 m ²	520
Sostre terciari	-	m ²	- m ²	- m ²	-
Sostre comercial	-	m ²	- m ²	10.000 m ²	-
TOTAL ARE	22.606 m²	1.000 / UMA m²	10.000 m²	62.000 m²	776

NOTA: la justificació d'estandars respecte el TRLU ve justificat en el document de Modificació Puntual de PGM; que aquesta ARE respecta

4. Gestió de l'àrea residencial estratègica

4.1. Divisió poligonal

La totalitat del sòl inclòs dins de l'ARE Ronda Sud-Aeroport del Prat de Llobregat, constituirà un únic polígon d'actuació urbanística.

4.2. Sistema d'actuació i Administració Actuant

El sistema d'actuació pel qual es desenvoluparà l'únic polígon d'aquesta ARE és el d'expropiació, 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.

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 Ronda Sud-Aeroport 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 del 15% de l'aprofitament urbanístic –en la seva totalitat o en part- d'aquesta Àrea Residencial Estratègica serà, en primer lloc, la construcció dels equipaments públics per tal reubicar les activitats que es desenvolupen en els edificis d'equipament existents en l'àmbit, el finançament de les obres de millora del Centre Cívic delta del Llobregat i del CEM Julio Mendez, i en segon lloc la construcció d'habitatge assequible.

S'identifiquen els equipaments que hauran de ser construïts simultàniament amb la urbanització, localitzats a la illa 13-3, conformant la planta baixa de l'edificació residencial, identificada en els plànols d'ordenació amb la clau 18hp // 7b-13.3

4.4. Construcció d'equipaments. Justificació

La necessitat de construcció d'equipaments simultàniament amb la urbanització respon a la necessitat de reubicar les activitats localitzades en els actuals equipaments, situats al sud del Centre Cívic Delta del Llobregat.

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

Quadre aproximat de les despeses de construcció d'equipaments:

EQUIPAMENTS I DOTACIONS			
	sostre	cost	
18hp // 7b-13.3	3.000 m2	3.900.000 €	mòdul 1.300€/m²
Localització entitats socials actuals			

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

18hp // 7b-13.3: equipament en planta baixa
(Superfície aproximada 3.000m² sostre)

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 Til	administrativa
---------------------	----------------

