

## ÍNDEX MEMÒRIA

### MEMÒRIA DESCRIPTIVA D'INFORMACIÓ I SITUACIÓ

#### MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

#### 1 CRITERIS OBJECTIUS I SOLUCIONS ADOPTADES

- 1.1 Lectura i solucions metropolitanes
- 1.2 xarxes de transport públic i mobilitat general
- 1.3 Lectura del sistema d'espais lliures generals
- 1.4 Equipaments i nova activitat econòmica

#### 2.TRAÇAT I JERARQUIA VIARIA

#### 3 USOS, COMPACITAT I DIVERSITAT FUNCIONAL

- 3.1 Prat N/W: ciutat factible
- 3.2 Catàleg de tipologies de l'illa
- 3.3 Programa de flexibilitat
- 3.4 Paràmetres generals d'ordenació

#### 4 SOSTENIBILITAT

#### 5. COMPARACIÓ D'ALTERNATIVES PER LA C-31

#### 6. ESTUDI DE VIABILITAT ECONÒMICA

### MEMÒRIA DESCRIPTIVA D'INFORMACIÓ I SITUACIÓ

El concurs és un repte extraordinari per dos motius:

- 1 La dimensió és inèdita. Prat Nord és la mes gran transformació urbanística de conjunt que es proposa a la nostra metròpolis, potser la mes gran mai imaginada
- 2 La posició és privilegiada. Fa mes de 30 anys el PGM la va reconèixer, aleshores albirant la denominació CBD. Ara es presenta sota condicions mes integrades al desenvolupament dels teixits urbans locals i metropolitans.

D'aquestes condicions es deriven reflexions i propostes sobre l'articulació viaria de gran capacitat que es present al conjunt del delta del Llobregat i que afecten directament a una ordenació eficaç i eficient en l'ús i disposició del sòl.

#### PROCEDIMENT PREVI

S'han integrat totes les condicions que estan a l'origen de l'encàrrec per desenvolupar el model de ciutat que l'Ajuntament del Prat proposa.

- 1 Es dona per establerta la ordenació pel nou barri de la Seda i es proposa la seva articulació amb la nova avinguda Gran Via.
- 2 S'assumeix la posició exacta de la trinxera del ferrocarril tal com s'ha construït i les funcions i viabilitat de l'estació intercanviador.
- 3 Es respecten les previsions d'estacions de la xarxa de metro
- 4 Es respecta la posició i mida de la Bassa del Prat i dels principals canals d'aigua en presència així com de la major part dels elements patrimonials de divers tipus.

5 Es dona resposta als paràmetres urbanístics que el Consorci proposa a les bases

6 S'elabora una solució general pels grans traçats arterials que està en coherència amb les iniciatives del DPTOP de la Generalitat i del Ministerio de Fomento en aquest territori

#### LECTURES I ANTECEDENTS

La proposta buscarà allunyar el fantasma de l'aïllament present des del mateix moment fundacional del lloc, ben be al mig del immens delta del Llobregat, encara així fa cent anys. Aquest aïllament lluny d'apaivagar-se s'ha accentuat en certs episodis moderns del segle XX en la mesura en que les infraestructures viàries, un cop implantades, es desenvolupaven segons una lògica metropolitana en contrast sovint amb els ritmes locals i creant mes segregació, reduint els nodes connectius. L'autovia de Castelldefels és potser l'exemple més clar d'aquesta ambivalència.

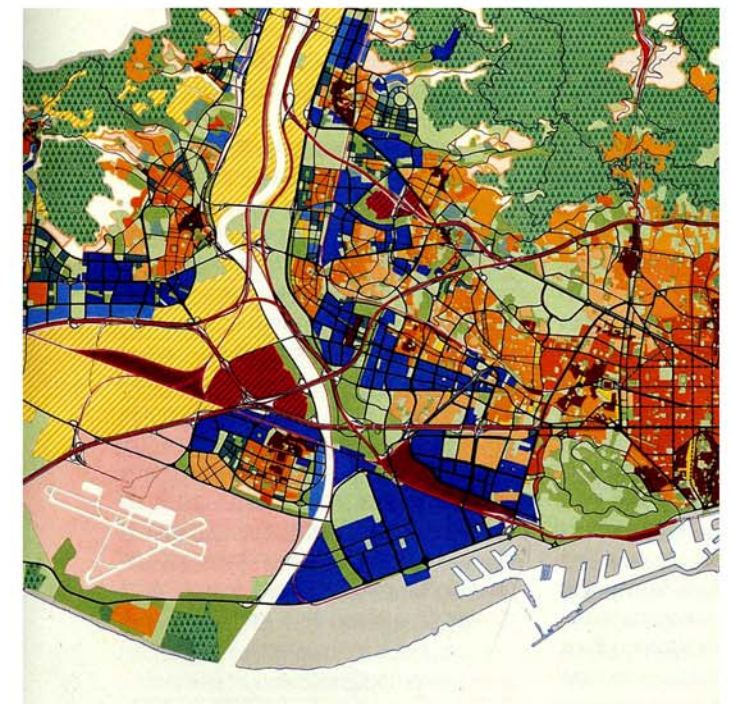
Precisament Prat Nord, llegit com un eixample del nucli urbà compacte, pot respondre des d'una iniciativa urbanística molt integrada al repte d'assolir noves condicions d'articulació respecte l'entorn metropolità. La política pública local d'integració i articulació dels barris de la ciutat es posa de manifest d'una manera eficaç en molts dels diagnòstics sectorials, entre ells els d'equipaments, distribució de serveis i polítiques de mobilitat.

Entre les qüestions establertes en la proposta, resultat de la lectura de la documentació de partida, les principals son les següents:

- s'assumeix el nou barri de la Seda tal com es prefigura a la MP de PGM en curs, per be que entenent que la qüestió sobre l'autovia C-31, el seu caràcter, la manera de transformar-la, constitueix un assumpte obert
- s'assumeixen les conseqüències de les obres ferroviàries que s'han realitzat, incloent com dada fixa les rasants resultants de l'obra pública suara finalitzada i es contempla la hipòtesi generalitzada sobre l'important paper com intercanviador modal d'aquesta nova estació en el futur
- s'estudien les decisions recents des de l'ATM pel que fa als traçats Metro i es suggereixen modificacions puntuals L1 i L9
- s'estudien les iniciatives conegudes des de les administracions públiques, particularment del Ministeri de Foment pel que fa a la prolongació de l'Autovia de Baix Llobregat i es proposen decisions de projecte en el mateix horitzó
- s'han assumint els grans talussos de les autopistes que encinten al nord i a migdia el Parc Agrari i s'han estudiat les noves oportunitats del projecte Prat N/W respecte les seves necessitats logístiques i de desenvolupament de serveis
- es constata la multiplicitat d'accions i tensions que afecten la C-31 els darrers anys: des del canvi puntual de traçat per tal de donar capacitat a la ciutat aeroportuària passant per les discussions respecte el segment tangent al Prat, fins les conseqüències de la dinàmica de transformacions desencadenada al veí municipi de l'Hospitalet, fet iniciat els primers anys de la dècada a la plaça Cerdà (Barcelona), però que s'han consolidat definitivament amb la Fira, la formació de la plaça Europa i la modificació de la secció general de la via arterial i les expectatives de reforma futura a l'àrea dels Hospitals, a Bellvitge.



1924. Servei geogràfic i geològic, Mancomunitat de Catalunya  
1953. Mapa de cultius, Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia  
1976. Zonificación general, Pla General Metropolità, Barcelona





MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

1 CRITERIS OBJECTIUS I SOLUCIONS ADOPTADES

Per la seva situació, el terreny per al Prat Nord és adient per a la construcció d'un barri contemporani. Tanmateix, en aquests moments, la zona sembla més aviat un tros de territori oblidat. Sota aquestes circumstàncies, és necessari un enfocament específic per tal de crear un nou districte que veritablement formi part del municipi del Prat i tingui a la vegada identitat pròpia dins de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Esbossar 150 has, més de 5.000 habitatges i mes de mig milió llarg de m2 per l'activitat urbana demana un projecte urbanístic ancorat en una sòlida geometria dels traçats. Son el marc que acompanya els projectes escalats a terminis i a protocols diversos. El primer establiment es reflexa en la geometria del sòl, el solc.

El ferrocarril és seminal, direcció mestre de l'aeroport i va ser capaç de doblegar la Gran Via Cerdà precisament en la seva intersecció. També és la direcció mestre del projecte Prat N/W. La seva complementària, apunta la continuïtat del Prat cap a l'eixample; ella pentinarà els camins cap el nord. Es desplega amb tants eixos com illes de cases te La Seda, el primer pas. Identifiquem la primera mesura: 102 metres i una graella amb espais interludis que seran els 3 amplis passeigs amb Montserrat al fons.

PRAT N/W

El marc regular, 102 x 102 permet obtenir una quadrícula menuda, 82x82, el cor empàtic per a l'eixample del Prat. A banda i banda de la Gran Via (del Prat...!) establim quadrícules quadrades. La prolongació de la Gran Via a nivell del terra es doncs la millor condició prèvia per anul·lar l'aïllament de l'àrea del Prat Nord i transformar-la en un districte integrat. La forma del quadrat té la capacitat de fusionar la direcció nord-sud del teixit del Prat amb la direcció est-oest de la ubicació del Prat Nord: Prat N/W.

El disseny final de la malla unifica el Prat, el nou barri de la Seda i el Prat Nord, i visualitza a la perfecció la manera com el Prat s'estén primer cap al nord i després canvia la seva direcció i es desenvolupa en direcció a l'oest. Des de la multiplicació:  $(102 \times 3) : 2 = 153$  o des de la descomposició:  $102 + (102 : 2) = 153$  els eixos permeten la continuïtat est / oest i evolucionar cap la quadrícula més gran 123 x 123 al barri oest, preparada per acollir altres activitats, amb continuïtat. El districte serà compacte per poder aconseguir la mida i densitat significativa per a la vida urbana.

L'ENLLAÇ SEGREGAT I A DIFERENT NIVELL C-31C I C31, REDUNDANT I INNECESSARI. La construcció de la autopista C-32 els anys vuitanta, funcionant abans de l'obertura dels túnels del Garraf com a variant de la C-245 entre Castelldefels i Sant Boi, va provocar la reforma de la carretera Sant Boi- Prat per tal de servir de lligam en Y entre les dues vies segregades, la C-31 i la C-32. Aquesta transformació va ser una acció connectiva que ha anat perdent interès un cop s'ha construït, ja entrats els anys 90, el segon cinturó (Ronda de Dalt) el qual enllaça directament amb l'autopista del Garraf (C-32), denominada Pau Casals. El fet que la C-32 també s'entronca amb la Ronda del Litoral, que es va construir a primers dels anys 90', i necessàriament amb la

Gran Via permet concloure que la funció de la branca C-31C amb l'enllaç segregat i a diferent nivell amb la C31, és ara ja redundant i innecessari. La unió en Y que esquinça pel mig l'àrea objecte del concurs, pot desaparèixer.

LA GRAN VIA AL PRAT, A PEU PLA

D'acord amb aquest argument, es pren la decisió de reformar la C-31 en el sentit de transformar-la en una via a peu pla i de caràcter menys segregat; en una important via arterial urbana metropolitana, d'enllaç entre Barcelona, El Prat de Llobregat i la pineda litoral fins Castelldefels. La nova Gran Via tindrà un caràcter de gran avinguda central de distribució i no de travessera. Una avinguda mestre del nou centre metropolità que sorgirà a frec del nucli del Prat. Un rol anàleg al de la Gran Vía respecte l'Eixample de Barcelona.

Per fer aquesta conversió de la C-31 a Gran Via del Prat es modifiquen els diversos enllaços implicats a mes a mes de la suprimida Y de la C-31C. Es tracta de facilitar el funcionament dels transits de pas vorejant el nou districte Prat Nord i evitar la segregació de l'actual C31 al seu pas per El Prat. L'objectiu és no haver de fer el soterrament de més d'un quilòmetre, tal com sí cal fer al municipi de L'Hospitalet o al districte de Sant Martí a Barcelona.

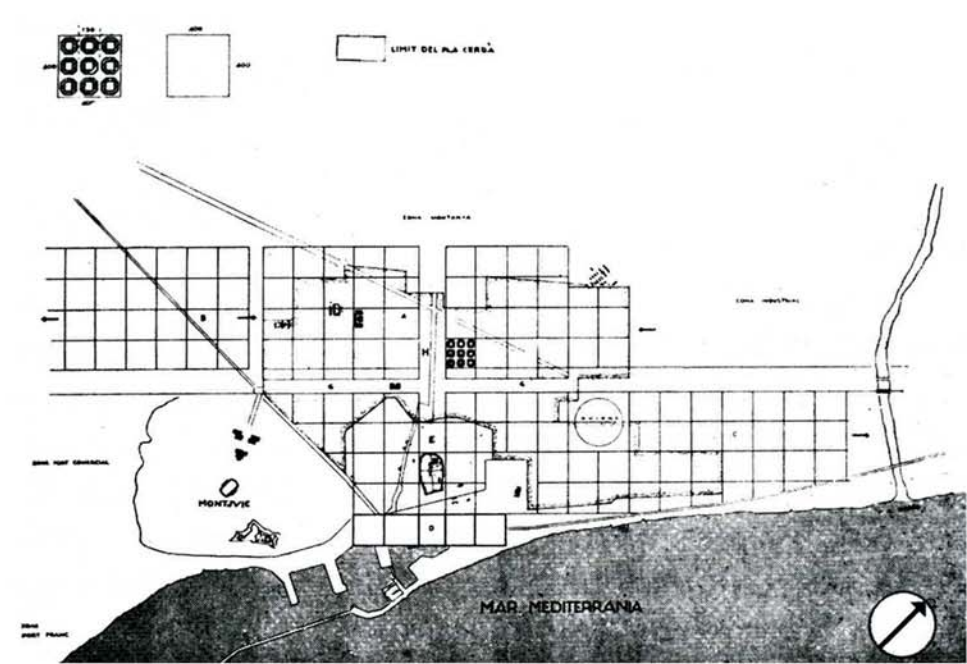
NOU TRAÇAT DIRECTE ENTRE LA C32 I LA GRAN VIA A L'HOSPITALET. Aquesta important decisió per la Gran Vía del Prat implica, òbviament, reforçar l'autovia Pau Casals (C-32) millorant la continuïtat amb la C-31 direcció Castelldefels i generant un nou enllaç directe entre la C-32 i la Gran Via a l'Hospitalet pel marge esquerra del riu Llobregat amb les direccions en corredors paral·lels i a banda i banda de la B-10. Aquest enllaç necessita de nous viaductes sobre el Llobregat i presenta l'únic tram en túnel que es proposa. Aquest túnel resol la continuïtat amb els vials segregats i soterrats previstos a la zona dels hospitals de Bellvitge i Duran i Reynals segons ha fet públic recentment el Dept. de Política Territorial i O.P. de la Generalitat. D'aquesta forma la C-32 en el tram que es correspon al límit nord del nou districte Prat Nord, convenientment eixamplada de 3 a 5 carrils, conduirà els trànsits ràpids i de llarg abast que connecten ambdós marges del riu Llobregat inclosos els que fins ara circulen per la C-31 tangents al Prat.

CAP A UNA NOVA XARXA DE VIES DE GRAN CAPACITAT AL DELTA. Cal considerar també els efectes positius per a la proposta del projecte del Ministeri de Foment en el sentit de prolongar l'autovia del Baix Llobregat fins l'encontre amb la C-32. Introduint algunes ampliacions puntuals als enllaços, es podria crear una autèntica bifurcació a l'altura de Cornellà que alleugeriria els fluxos que actualment carreguen fins el col·lapse la autovia del marge esquerra (A-2/B-10) la qual concentra els origen -destí del Port, la Zona Franca i la Barcelona litoral. Aquesta bifurcació, a l'altura del nus de Cornellà, salvant per tant els plans agrícoles del marge dret (Pla d'Isbert, Pla de la Torre, Pla d'en Mas, Pla del Convent) permetrà canalitzar també els itineraris que des del canó del Llobregat busquen destinacions múltiples per tot el marge dret del Delta i molt particularment l'aeroport. Aquest nou ramal alleugerirà la càrrega de l'enllaç C32-Ronda de Dalt i el fragment de C-32 límit superior de Prat Nord, capacitant-lo per rebre el transit desviat des de la Gran Via.

D'INTERCANVIADORS A BIFURCACIONS AMB CONTINUÏTAT DE LES TRAJECTÒRIES. Des d'aquest projecte general es pot entendre la remodelació de l'enllaç de la C-32 i la C-32B, al corner oest de l'àmbit Prat Nord. La nova Y remarca la bifurcació del ramal d'accés a l'aeroport (C-32B). Aquest ramal ha de canalitzar, d'una manera encara més eficient que fins ara, els creixents fluxos amb origen/destí a l'aeroport; no només els que es canalitzen a través de la autopista del Garraf si no també els que canalitzarà la nova prolongació de l'autovia del Baix Llobregat amb origen/destí al Vallès, Penedès i la Catalunya Central, i els que canalitza la Ronda de Dalt i la Gran Via.

Les ziga-zagues reiterades de bifurcacions en Y, son pròpies de la condició de porta metropolitana i cruïlla d'orientacions, autèntic node direccional d'intercanvis. Els enllaços direccionals es caracteritzen per les incorporacions i sortides per l'esquerra les quals milloren l'orientació de les circulacions, estalvien sòl innecessari- la proposta recupera per l'entorn del parc agrari dues irrupcions innecessàries-, i s'ajuden, com és habitual a les bifurcacions urbanes de gran intensitat i velocitat, de panells elevats indicatius, amb la necessària anticipació de la direcció i del carril que han d'ocupar els vehicles per tal de dibuixar la seva trajectòria. Amb aquesta tipologia d'enllaços el flux és continu i ondulant sense corbes i contracorbes alienes a la direccionalitat geogràfica dels moviments.

1932-33. Esquema II. Pla Macià. GATEPAC i Le Corbusier





ESTRUCTURA VIÀRIA EXISTENT AL DELTA CENTRAL

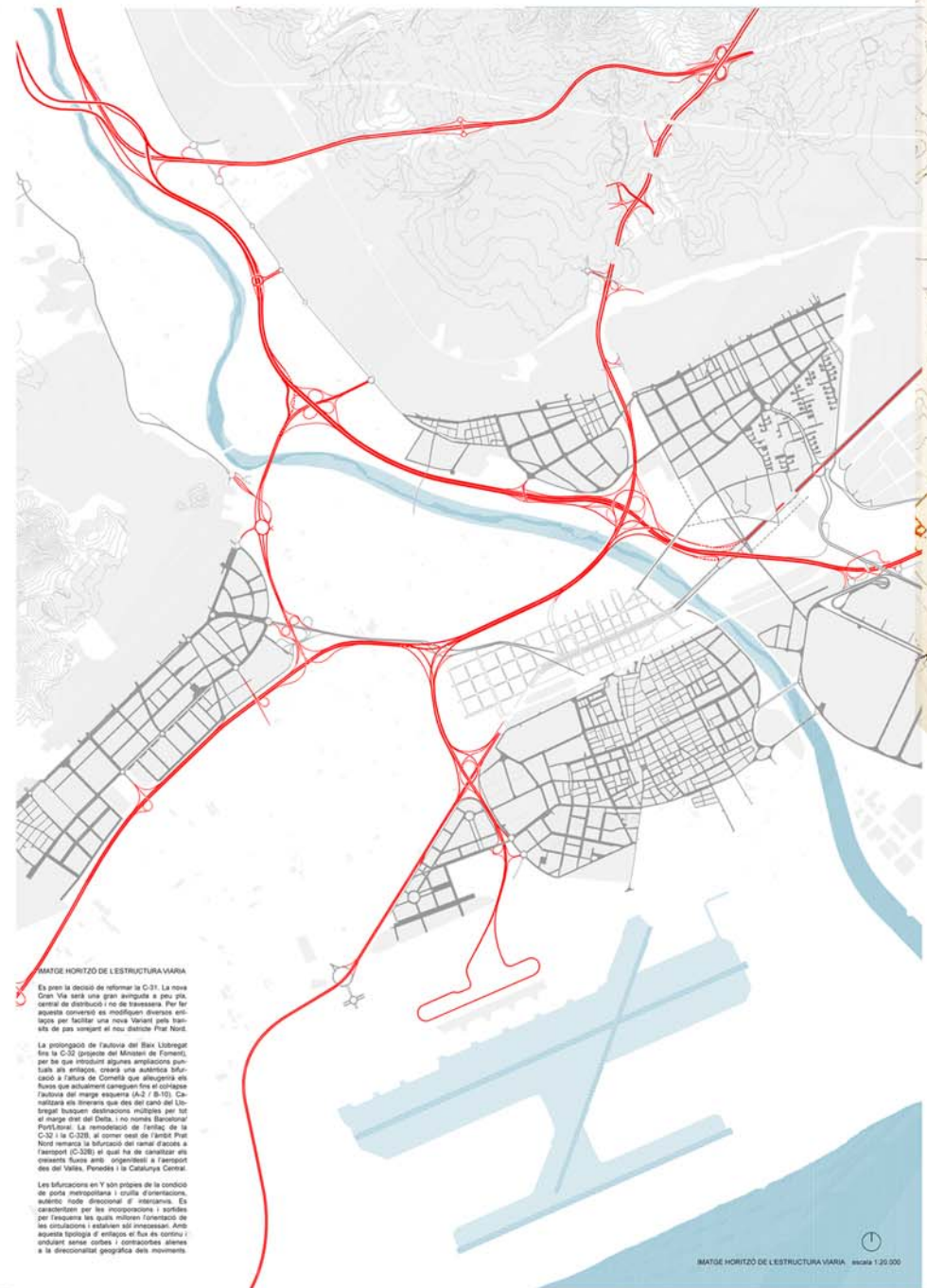
L'autopista C-32 (anys 80') va provocar la reforma de la carretera tradicional Sant Boi- Prat per tal de servir en Y la connexió amb l'autovia de Castelldefels en direcció cap a la Gran Via de Barcelona. Aquesta transformació (C-31C) va consistir en l'enllaç segregat i a diferent nivell amb la C31.

Un cop es va construir (anys 90') la Ronda de Dalt, la qual enllaça directament amb l'autopista del Garraf (C32), aquella acció connectiva ha esdevingut redundant i disfuncional. La C-31C, podrà recuperar una important funció connectiva de segon rang entre els teixits urbans de Sant Boi i el Prat. La unió en Y que esquinça pel mig l'àrea objecte del concurs, pot desaparèixer.

IMATGE HORITZÓ DE L'ESTRUCTURA VIARIA

Es pren la decisió de reformar la C-31. La nova Gran Via serà una gran avinguda a peu pla, central de distribució i no de travessera. Per fer aquesta conversió es modifiquen diversos enllaços per facilitar una nova Variant pels transits de pas vorejant el nou districte Prat Nord.

La prolongació de l'autovia del Baix Llobregat fins la C-32 (projecte del Ministeri de Foment), per be que introduint algunes ampliacions puntuals als enllaços, crearà una autèntica bifurcació a l'altura de Cornellà que alleugerirà els fluxos que actualment carreguen fins el col·lapse l'autovia del marge esquerra (A-2 / B-10). Canalitzarà els itineraris que des del canó del Llobregat busquen destinacions múltiples per tot el marge dret del Delta, i no només Barcelona / PortLitoral. La remodelació de l'enllaç de la C-32 i la C-32B, al corner oest de l'àmbit Prat Nord remarca la bifurcació del ramal d'accés a l'aeroport (C-32B) el qual ha de canalitzar els creixents fluxos amb origen/destí a l'aeroport des del Vallès, Penedès i la Catalunya Central.



La costa, 1930-1950. La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. M. de Torres i Capell. 1999



## 1.2 XARXES DE TRANSPORT PÚBLIC I MOBILITAT GENERAL

L'orientació general de les polítiques territorials els darrers anys incideix d'una manera especial en la consideració de les condicions per fomentar una mobilitat més respectuosa amb l'entorn, adreçada a minimitzar l'ús del vehicle privat mitjançant polítiques restrictives (modular el seu ús i l'impacte) i polítiques positives de foment d'altres modes de transport alternatius.

Aquest sector presenta algunes condicions favorables:

- es situa amb total continuïtat amb el nucli urbà facilitant objectivament els itineraris a peu.
- l'orografia ajuda objectivament a caminar i a l'ús de la bicicleta
- les àrees comercials i de lleure es situen a distàncies relativament pròximes i respecte el centre .

La proposta considera tots els tipus de mobilitat:

- mobilitat a peu
- mobilitat amb pròtesi personals lleugeres (bicicletes, cadires de rodes, crosses, cotxets, patins, etc)
- mobilitat amb vehicle privat (motocicletes i turismes)
- moviments de servei (subministres i taxis)
- mobilitat amb transport públic en superfície (autobus i tram)
- mobilitat amb transport públic / ferrocarril i metro

L'ordenació que es proposa respon a una idea de foment de l'hàbit dels moviments a peu mitjançant una àmplia resposta a tots els itineraris possibles i la seva continuïtat des de tots i cadascun dels habitatges. Especialment el sistema de passos ha de garantir la màxima seguretat en els itineraris de les persones de qualsevol edat o condició. No es considera sovint als estudis sobre foment de la mobilitat a peu un factor que inspira tot el projecte: s'ha d'evitar la tendència a projectar vials de mides desproporcionades al context en el que s'han d'inscriure. La conflictivitat entre modes de vegades ha derivat en la recerca a qualsevol preu d'itineraris d'independència entre modes de transport que inevitablement multipliquen la secció viària i directament creen espais sense proporció a l'escala i percepció humana. Aquest projecte considera la importància de la proximitat i de les distàncies curtes des del punt de la sensació de seguretat o control social de l'espai, i de varietat en els itineraris. Ambdós factors afavoreixen els comportaments a peu de la població i és per això que la ordenació general ha de mesurar amb compte les dimensions dels vials que es projecten. Aquest es el motiu dels amplex ajustats dels carrers

Previsiblement l'ús de la bicicleta es definirà pels moviments dels residents en l'àmbit local i en temps de lleure. El que s'ha estudiat per les bicicletes és aplicable al moviment amb cadires de rodes, crosses, cotxets de nens, patins, etc. El projecte d'urbanització haurà de tenir cura de les qüestions essencials per facilitar aquests tipus de moviments:

- senyalització horitzontal i vertical adient.
- cura amb els impediments de mobiliari especialment a les vorades per evitar estrenyiments del pas.
- disseny dels guals amb qualitat i sistemàtica.
- accessibilitat còmode als equipaments i serveis de guarda i custòdia.

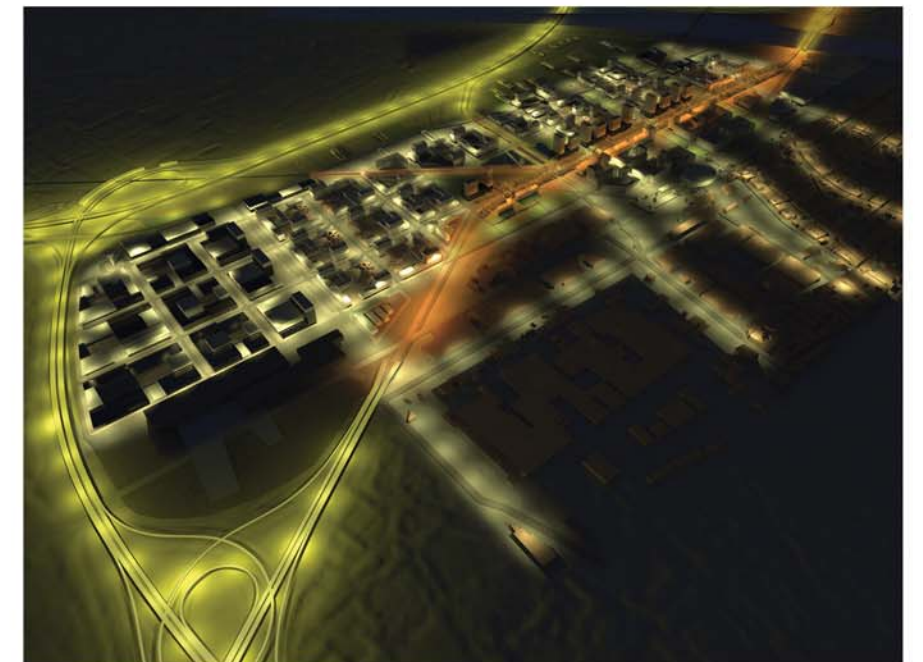
La Gran Via tindrà un paper distribuïdor del trànsit de forma que ajudi a evitar la formació de moviments parasitaris. La seva secció (71 mts) permetrà organitzar carrils segregats de transport públic fins l'Hospitalet i eventualment establir una línia de tram.

La xarxa d'autobusos urbans i interurbans estarà en condicions de creuar l'àmbit tan en la relació Prat - Sant Boi com en relació amb l'Hospitalet, la qual veurà multiplicades les oportunitats d'itineraris gràcies a la nova connexió pel pont Av. Femades.

Les propostes de servei de la xarxa de metro prevista en termes de noves estacions donen una cobertura futura acceptable. Tanmateix els traçats creen dues estacions d'intercanvi consecutives entre les previstes L1 i L9, reiteratives pels moviments dels usuaris. Una estratègia de concentració a l'estació intermodal Prat central estalviaria traçat tal com s'apunta el diagrama corresponent.

Sembla clar que un sistema llençadora des d'estacions altament connectives amb l'aeroport (Prat, Hospitalet / Torrossa, Sants, Catalunya / Pg. de Gràcia, Sagrera, França), millorant l'actual explotació Renfe, donaria un servei més eficient que el metro L9 (àdhuc L2) a la mobilitat pública aeroportuària amb destinació genèricament metropolitana.

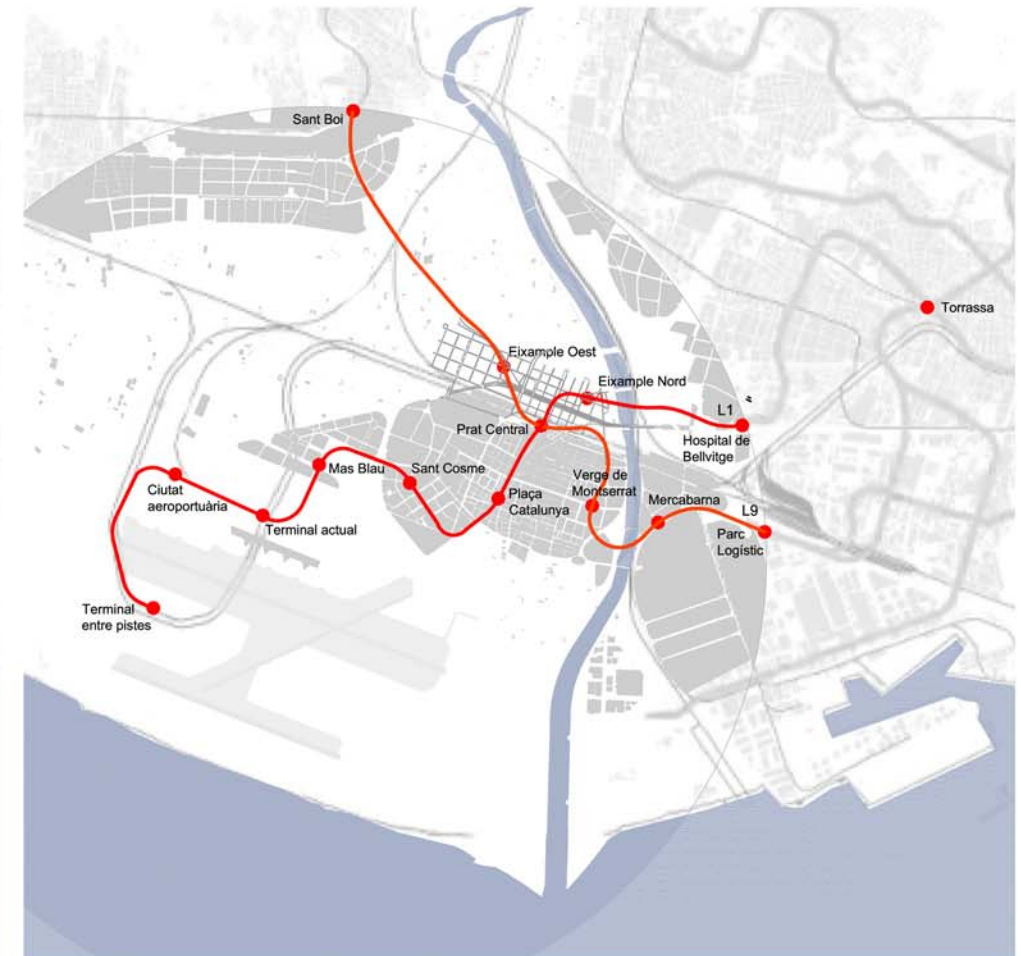
Es considera que el desplegament de la xarxa metro al Prat estarà al servei de crear les condicions per un ús en xarxa del territori delta, més que no pas per capturar viatges dels usuaris de l'aeroport. En aquest sentit es valora molt estratègica la previsió de prolongar la L1 fins connectar amb Sant Boi, doncs permetrà posar en xarxa la L8 (Baix Llobregat / FGC), una de les línies menys connexes del conjunt del sistema metropolità de Barcelona. O podrien ser intercanviables L1-L9 a partir de Prat Central?







PISTES PER BICICLETES I CANALS PER L'AIGUA escala 1:10.000





### 1.3 LECTURA DEL SISTEMA D'ESPais LLIURES GENERALS

L'ESPai VERD ESTRUCTURA L'ENTORN URBÀ. La qualitat de vida a una ciutat contemporànea està directament relacionada amb la qualitat que l'espai públic ofereix als seus habitants. Sovint, l'espai públic actua com a escenari d'esdeveniments importants a la vida de les persones. D'altra banda, està generalment acceptat que la natura hi és present d'una forma molt limitada. A Prat Nord el sistema d'espais públics és creixent i incorpora elements verds dins d'un entorn mediamambiental amable. Això implica una seqüència que comença amb espais verds de petita escala al costat dels habitatges fins a espais verds a l'escala del barri:

1. Accedint des de l'Autopista de Pau Casals (C-32) el barri del Prat Nord es presenta deliberadament amb un parc dissenyat com si es tractés d'una Franja Verda que acompanya l'autopista en ambdós costats. Aquesta àrea allargada funcionarà com a zona d'entrada al Centre d'interpretació de l'ampli Parc Agrari que es situa al nord de l'autopista. Paral·lelament, establirà una connexió amb el Parc Fluvial al llarg del Llobregat. A la franja verda els habitants del Prat i del Prat Nord, com els ciutadans de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es beneficiaran de la important funció del paisatge, be natural, be humà, participant en la seva manera de viure. L'objectiu serà promocionar la idea de sostenibilitat, afegint elements com pavellons d'informació i mercats per a bio productes o horts.

2. Un conjunt de quatre Franges Verdes circulen perpendicularment a través de la trama amb l'objectiu de connectar Prat Nord amb espais similars al Prat. En aquestes franges els habitants de les illes adjacents poden gaudir de tot tipus de serveis i activitats de lleure a l'aire lliure, com la petanca, basquet, jocs per a nens, etc.

3. El Parc de La Bassa del Prat s'introdueix al Prat Nord per a potenciar de manera explícita la funció principal que les qüestions mediamambientals juguen en el paper de la ciutat moderna. La original Bassa i els canals participen en un disseny de paisatge que els utilitza com a exemple de la presència positiva que l'aigua pot oferir a l'espai públic.

4. Un sofisticat sistema d'espais públics de petita escala s'incorporen al interior de les illes amb l'objectiu de connectar cada habitatge amb la seqüència d'espais públics.





1.4 EI SISTEMA D'EQUIPAMENTS I EL NOU SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA

EQUIPAMENTS PER A UNA INTEGRACIÓ URBANA. El projecte ofereix un equilibri entre cultura, oci, esport, educació i activitats comercials, distribuïda en diferents àrees d'equipament.

Es proposa la seva col·locació en llocs estratègics en funció de la seva escala i el seu ús. Els equipaments de gran escala al llarg de la Gran Via i els més petits dispersats en el barri.

Alguns d'aquests equipaments agafen la funció representativa de la ciutat del Prat a escala metropolitana:  
-Des de Barcelona, a l'entrada principal de la Gran Via, es planteja una gran illa equipada amb centre comercial, oficines i hotels seguint la traça de l'avinguda.  
-Des de l'aeroport una gran superfície comercial a escala metropolitana aïllada dels nuclis residencials.








Un Auditori, una Biblioteca i un Hotel , situats en punts d'atenció singular al llarg de la Gran Via.

La dispersió dels equipaments en diferents àrees de la proposta permeten generar una atmosfera viva d'activitat.  
-Les avingudes interiors de major secció, es plantegen amb activitats d'oci i lleure, petanca, jocs infantils, camps d'esports..., per tal d'afavorir l'activitat i la vida ciutadana.  
-Al llarg del cinturó verd al costat de l'autopista, com a final dels carrers de la malla, una zona d'equipaments sobre un tapís verd d'espais més naturalitzats, proporciona una atmosfera tranquil·la i estimulante per les activitats més educatives i de lleure. La posició dels edificis situats en el parc segueixen les directrius verticals de la malla per tal de connectar l'estructura viària del barri amb el cinturó verd.

TIPOLOGIES PER L'ACTIVITAT ECONÒMICA  
El sector es preveu sòl per nova activitat econòmica en sectors estratègics de dimensió nacional i alt valor afegit en quantitat per 600.000 m2 de sostre

- Es proposen les següents tipologies urbanes:
- 1 micro
    - comerç/taller en planta baixa + entresòl en edifici plurifamiliar d'habitatges
    - oficines en entresòl en edifici plurifamiliar d'habitatges
  - 2 urbana
    - edificis d'oficines, amb o sense àtics per habitatge
    - edificis mixtes, indiferents a usos compatibles amb la residència
    - naus d'activitat compactes en desplegament en planta baixa +1, al sector de les mansanes a ponent
  - 3 extensiva
    - en aquesta tipologia només es preveu la re-situació de la gran superfície comercial amb 80.000 m2 de sostre, a caball de la trinxera ferroviària però amb excel·lent visibilitat i accessibilitat metropolitanes

Al marge oest es situen els grans magatzems i part de la zona d'activitat. Aquest punt requereix d'una atenció especial, tant per la seva posició, com per la visió des de la C-32B. Es per això que es creu necessari utilitzar estratègies d'integració arquitectònica de qualitat

ILLES DINS D'AMBIT			DESCRIPCIO	m2 SOSTRE HABITATGE	m2 SOSTRE ACTIVITAT
ILLA	m2 ILLA	USOS			
A01	14898		GRAN SUPERFICIE	0	12990
A02	20802			0	17440
A03	24889			0	19800
A04	123447			0	0
A05	11631			0	32895
A06	15129			0	13870
A07	15129			0	13450
A08	15129			0	12600
A09	7778			0	10090
A10	8508			0	10090
A11	9277			0	10090
B01	5851		CAP	0	14940
B02	15129			28944	12636
B03	15129			28744	11501
B04	15129			29304	14676
B05	8013				
B06	15129			31979	12496
B07	15129			31507	9818
B08	14569			31754	11217
B09	1793			0	11217
B10	3809			10640	20695
B11	15129			31264	5000
B12	5748		BIBLIOTECA		
B14	13347			14916	16321
B15	961			0	24118
B17	10086			18588	18772
B18	961			0	24118
C01	4425			10170	0
C02	6724			14799	7401
C03	3024			11540	0
C04	2590			6920	0
C05	6724			9345	4975
C06	6724			9513	5927
C07	2542			8988	15130
C08	2855			11512	0
C09	6724			9816	7644
C10	6724			9426	5434
C11	2542			8988	15130
D01	5818			9906	7134
D02	6227			9153	3887
D03	6724			9383	5077
D04	2542			8988	15130
D05	7046			14521	4724
D06	5024			9096	3564
D07	6724			9210	4210
D08	2542			8988	15130
E01	6884		ESCOLA BRESSOL CEIP	13895	1280
E02	5506			11426	2709
E03	15129			34493	11438
E06	2605				
E07	8899				
E07	5389			6484	38241
F01	3162		TALLERS SALA EXPOSICIONS MERCAT IES CENTRE DE DIA CENTRE CIVIC PISCINA MUNICIPAL TALLER JUVES CAMP D'ESPORTS BIBLIOTECA CENTRE D'INTERPR		
F02	7897				
F03	19083				
F04	11848				
F05	7265				
F06	4886				
F07	6428				
F08	2708				
F09	7167				
F09	6482				
F10	3272				
TOTALS				514177	534976 1049153

ILLES FORA D'AMBIT		
E04	5039	AUDITORI
E05	7031	CENTRE COMERCIAL
E08	24682	CENTRE COMERCIAL
E09	27483	

ZONIFICACIÓ



## 2.TRAÇAT I JERARQUIA VIÀRIA

La Variant de la C-31 pels transits de pas implica un conjunt d'obres civils per tal de delinear el nou itinerari que es poden resumir en dues:

- reforçar l'autovia Pau Casals (C-32) millorant la continuïtat amb la C-31 direcció Castelldefels
- generar un nou enllaç directe entre la C32 i la Gran Via a l'Hospitalet pel marge esquerra del riu Llobregat amb les direccions en corredors paral·lels i a banda i banda de la B10 en continuïtat amb els vials segregats i soterrats previstos a la zona dels hospitals de Bellvitge i Duran i Reynals (segons decisió feta pública recentment pel DPTOP de la Generalitat).

La velocitat de projecte es fixa en 80 km/h. Aquesta decisió, que es en realitat extrapolable al conjunt de la xarxa arterial metropolitana, al Delta afavoreix les solucions de disseny de la proposta

Al facilitar el funcionament dels transits de pas vorejant el nou districte Prat Nord s'evita la segregació de l'actual C31 al seu pas per El Prat. L'objectiu és no haver de fer el soterrament/cobriments de més d'un quilòmetre.

### ESTRUCTURA EN MALLA: FONT DE DIVERSITAT

La xarxa de base, un sistema de mesures que parteixen del quadrat serà genèrica, perquè ha de ser capaç d'adaptar-se a posteriors desenvolupaments imprevistos en la seva evolució en tant que modern districte del segle XXI. Entre aquests reptes els més importants fan referència a la combinació de l'activitat empresarial i l'habitatge, una mescla intensiva de funcions i nous establiments de l'activitat econòmica.

El quadrat ofereix una llibertat significativa per als futurs usos i la disposició dels edificis a les illes. Afinant bé les mesures de la quadrícula seria possible actuar de manera més precisa respecte les posicions dels elements més importants de l'entorn existent. L'estructura podrà incorporar espais públics antics i nous i illes de diferents dimensions.

Els contrapunts en diagonal son nombrosos: singularitzen cruïlles i multipliquen els efectes de distància, son manifestacions de la geografia urbana, dels accidents i les orientacions pròximes, creant la seva pròpia identitat positiva i sòlida, per exemple, incorporant elements ja existents, propis de l'entorn agrícola i del paisatge urbà. També comprometen la conducció de la mes gran via metropolitana fins el cor del poble del Prat. Des del principi, hi haurà suficients zones verdes, passeigs, parcs i cruïlles, i una xarxa d'instal·lacions culturals, de lleure, de sanitat i d'educació, per convertir els barris en un entorn atractiu per viure-hi.

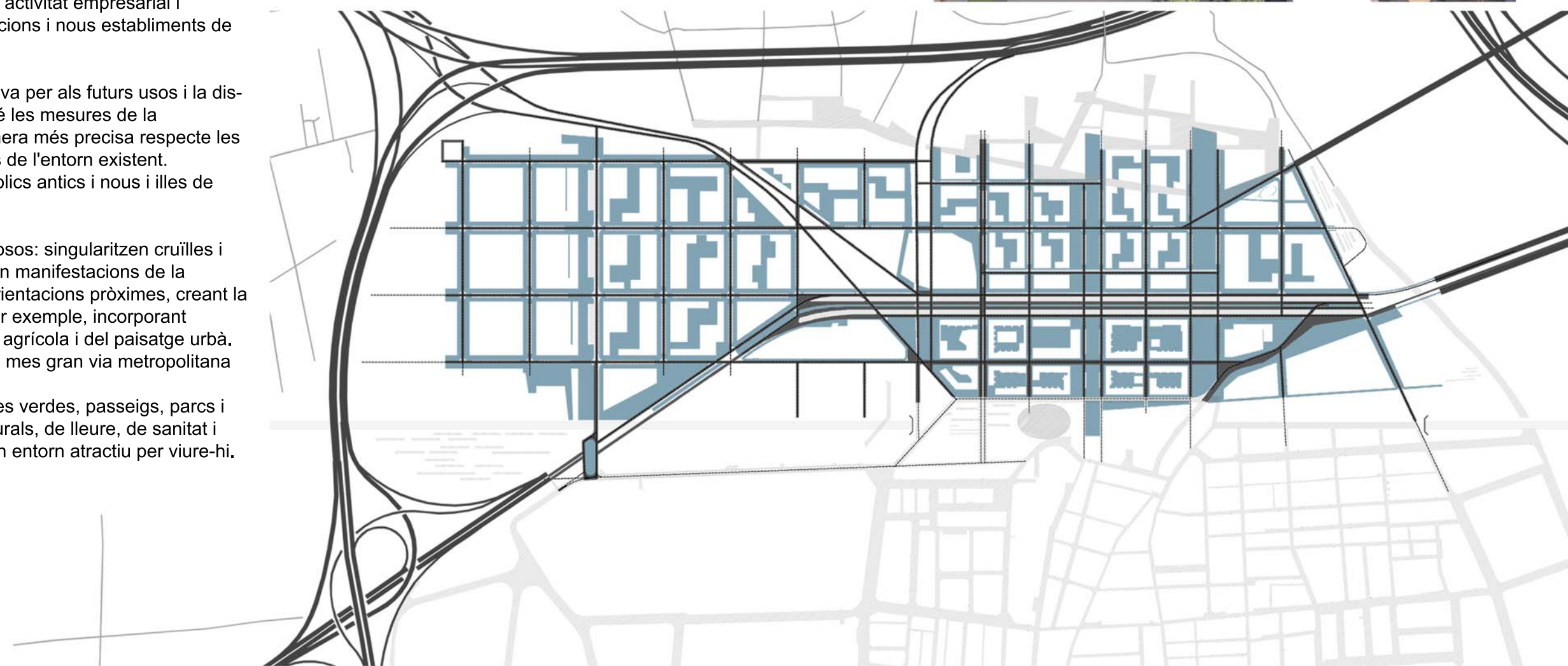
LES RELACIONS DEL PRAT AMB L'ENTORN. CIRCUMVALAR O CONECTAR? La política de rondes de circumval·lació podria experimentar una certa transformació doncs es proposa multiplicar les relacions directes amb l'entorn metropolità del nucli del Prat i les seves xarxes. Cal considerar les noves connexions al corner Oest amb Sant Boi (C-31C) i la C-32, l'accés directe BCN-Ronda de Dalt – Prat Nord per l'estació central del Prat, la nova avinguda Femades, connexió de segon nivell amb Bellvitge i l'Hospitalet i el nou nus a Enkalene extremadament connectiu.

Hom pot pensar en l'horitzó d'una via- parc pel marge dret del riu en lloc de la Ronda de Llevant (actualment ronda de camions) si es llança un nou pont per connectar el Prat i Mercabarna (Zona Franca ) a l'altura del polígon industrial Estruch el qual permeti itineraris alternatius pel transport de servei.

L'ARANYA DE NOVES AVINGUDES AL TERRITORI DELTA. D'entre tots els suggeriments que es proposen, potser el més emblemàtic és el que recupera la unitat de traçat de la històrica carretera de la Feixa Llarga. Els dos carrers a banda i banda de la Gran Via, l'un al polígon Femades de l'Hospitalet i l'altre a la Torre Gran, escapçats durant dècades per succesius desviaments provocats per l'addició de carrils d'enllaç al nus C31-B10, es veuran ara connectats de nou, a peu pla i amb la Gran Via, facilitant el seu paper vertebral en la nova xarxa d'avingudes metropolitanes que es proposen.

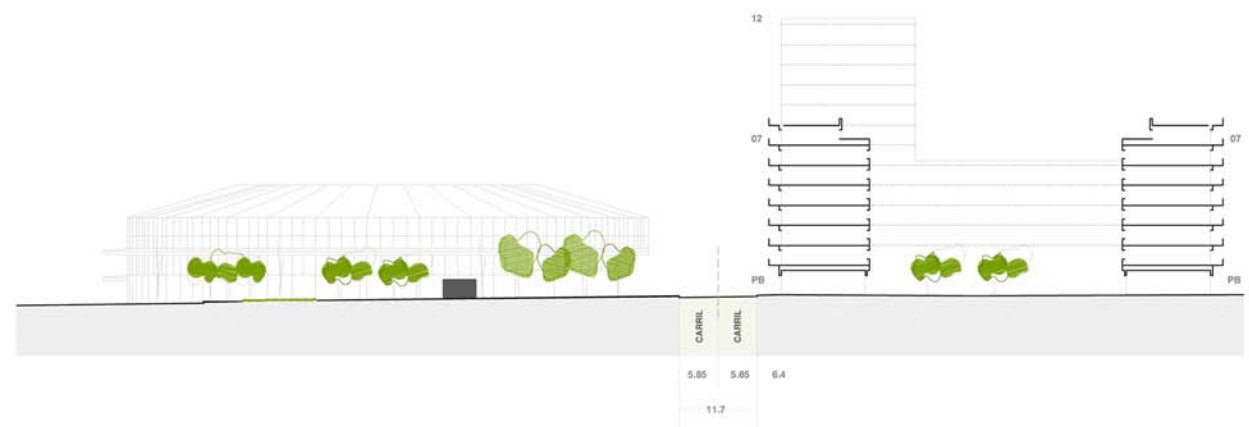
CONNEXIONS INTERNES. El carrer de les Moreres podria jugar un rol rellevant per la seva posició respecte la rasa del ferrocarril com ronda interior des de l'estrep del pont-avinguda Femades fins el nou pont de Mercabarna que es proposa. No totes han de ser exteriors. La prolongació de l'avinguda del Remolar a Prat Nord en forma de passeig apunta també a la mes amplia articulació dels teixits

TOPOGRAFIA I RASANTS. L'àmbit objecte d'estudi es caracteritza per presentar un relleu totalment planer, amb un pendent pràcticament imperceptible. L'altitud màxima és de 5/6 m a la plaça de la Vila, a prop de l'entorn Estació Intermodal del Prat. La proposta mantindrà aquests paràmetres perquè elimina d'arrel qualsevol discussió de la rasant natural.



ESTRUCTURA VIÀRIA I APARCAMENTS escala 1:10.000

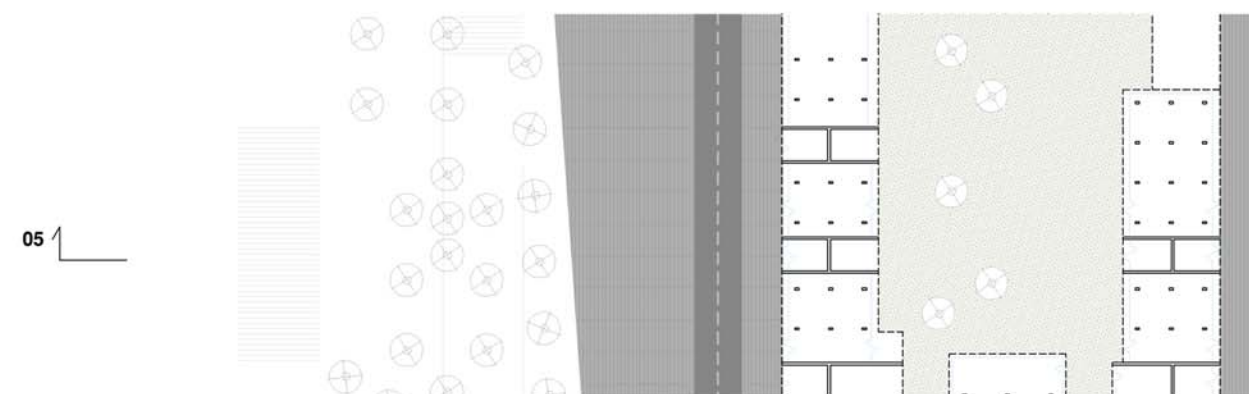




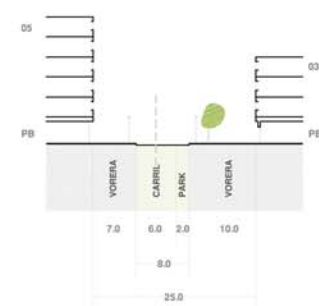
Secció 05 Plaça de l'Estació escala 1:1000



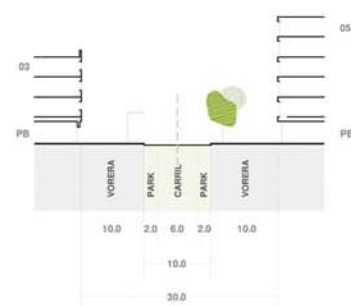
Carrer tipus



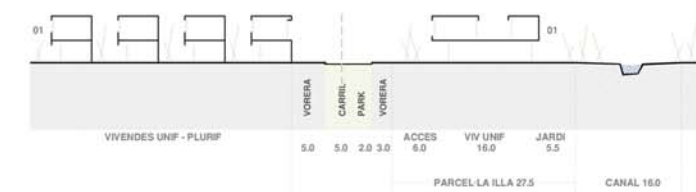
Planta 05 Plaça de l'Estació escala 1:1000



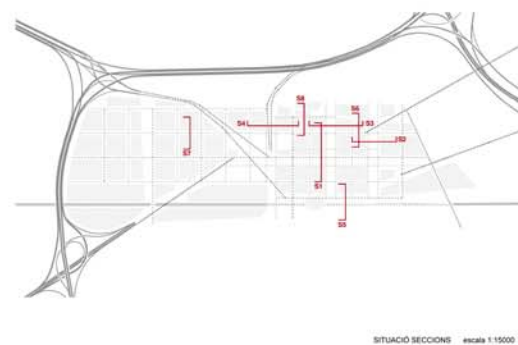
Secció 06 Carrer tipus 25m escala 1:1000



Secció 07 Carrer tipus 30m escala 1:1000

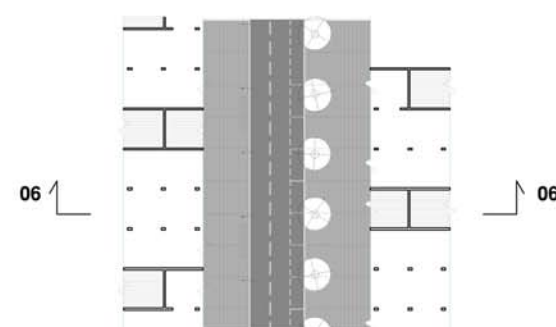


Secció 08 Carrer tipus 15m escala 1:1000

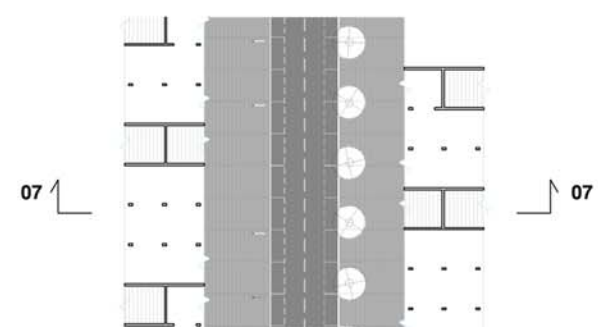


# ESQUEMA D'USOS

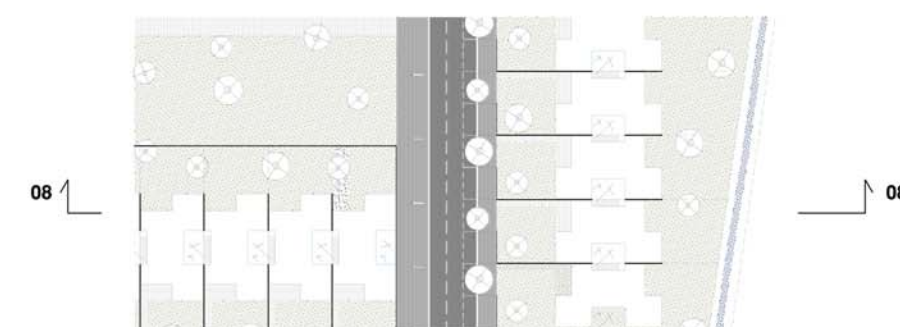
- ACTIVITAT
- HABITATGE
- APARCAMENT



Planta 06 Carrer tipus 25m escala 1:1000



Planta 07 Carrer tipus 30m escala 1:1000



Planta 08 Carrer tipus 15m escala 1:1000





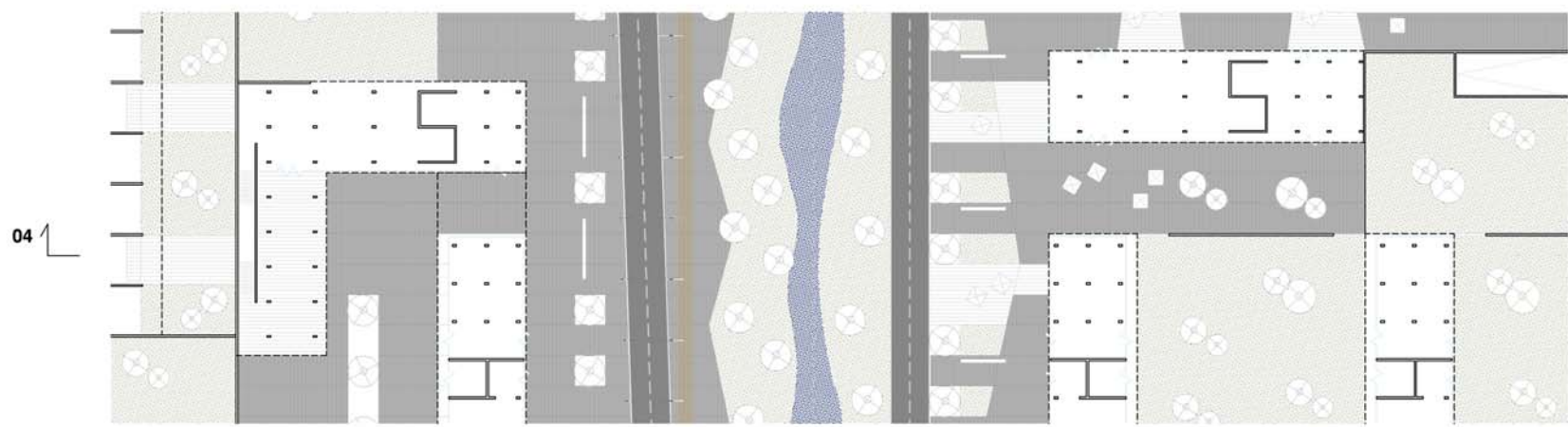
Secció 03 Rambla Oest escala 1:1000



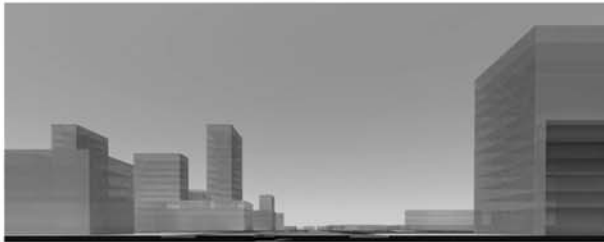
Planta 03 Rambla Oest escala 1:1000



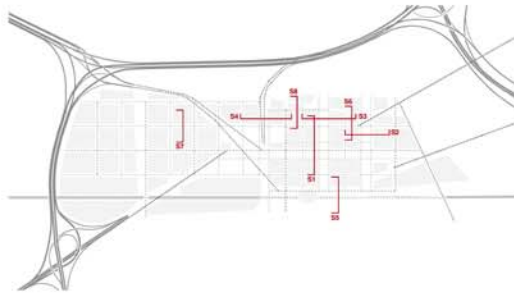
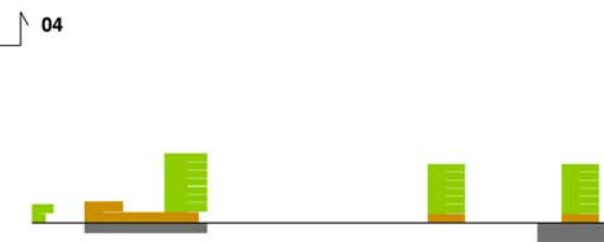
Secció 04 Passeig Central escala 1:1000



Planta 04 Passeig Central escala 1:1000



Passeig Central



SITUACIÓ SECCIONS escala 1:15000

- ESQUEMA D'USOS
- ACTIVITAT
  - HABITATGE
  - APARCAMENT



3 USOS, COMPACITAT I DIVERSITAT FUNCIONAL

3.1 PRAT N/W: CIUTAT FACTIBLE

DIVERSITAT URBANA: FLEXIBILITAT D'ÚS I DENSITAT. Un gran avantatge del concepte Prat-N/W és la seva flexibilitat. Un barri capaç d'adaptar-se a les noves necessitats i al pas del temps. A la base d'aquest projecte hi trobem una quadrícula ben definida i polivalent on els edificis -de mides diferents i de proporcions adequades- s'integren plenament amb la xarxa viària la qual facilita l'accés a les diferents parcel·les.

La flexibilitat en les densitats que aquesta quadrícula pot oferir així com l'elecció de combinacions d'usos i maneres de viure pot arribar a ser gairebé infinita. Aquesta flexibilitat tant en l'ús com en la densitat només pot funcionar bé si es respecten els principis urbanístics del barri. Així doncs, per tal de salvaguardar la qualitat en el pla d'actuació del Prat Nord es necessària una estratègia.

CONDICIÓ DE QUALITAT 1: REGLES DEL JOC PER EDIFICAR. El pla contempla una quantitat mínima de condicions vàlides per tots els futurs desenvolupaments. 12 normes que conjuntament puguin traduir les qualitats intrínseques del pla urbanístic i paral·lelament estimulin una actitud més flexible alhora de plantejar el disseny actual dels edificis.

- Alineació de les illes.
1. Les cantonades de les illes i les línies edificatòries de les parcel·les seran fixes.
  2. No es permetrà construir fora de les línies edificatòries. S'autoritzarà la construcció de voladissos de fins a 1.50 m fora de la línia edificatòria a les plantes situades per sobre de la segona planta.
  3. Excepcionalment, es permetran els endarreriments i les cantonades obertes en zones prèviament determinades. (Veure el diagrama d'alineacions, zonificació i alçades edificatòries).

- Alçada edificatòria permesa dintre de les illes.
4. Cada tipologia d'illa tindrà un mínim i un màxim d'alçada fixa d'acord amb la zonificació del pla urbanístic. S'estableix una alçada mínima de 4m per a les plantes baixes amb flexibilitat d'ús. Per sobre d'aquesta alçada i depenent del tipus d'illa hi haurà un determinat nombre de plantes.
  5. Cada illa ha d'incorporar una part més elevada. L'alçada d'aquesta part dependrà de l'alçada màxima de tota l'illa. (Veure el diagrama d'alineacions, zonificació i alçades edificatòries).

- Accessibilitat a les illes.
6. Un mínim del 20% del total de la superfície de l'illa romandrà sense edificar i serà accessible al públic. Aquest espai serà accessible, com a mínim, per dos costats de l'illa.

- Combinació de funcions i sòcol.
7. Cada illa contemplarà un determinat conjunt d'habitatges, àrees de treball i altres serveis.
  8. La combinació d'usos es reflexarà en l'anomenat sòcol (planta baixa i entresòl) de l'illa.

Tipologies edificatòries.

9. A cada illa, les construccions es basaran en una estratègia parcel·laria específica i en la diversitat de les tipologies edificatòries. L'elecció de les tipologies dependrà de la situació de cada illa dintre del pla urbanístic general. Aquesta mesura s'aplicarà en particular a les zones destinades als habitatges de poca alçada.
10. Un mínim del 80% dels habitatges ha de tenir una doble orientació.

- Gra urbà.
11. L'escala de l'edifici particular i/o el seu suport cadastral s'imposarà a l'escala de l'illa.
  12. Les normes i instruments seran de compliment obligatori a no ser que una certa excepció aportí un valor extra. Per tal d'analitzar la validesa de la mateixa, aquesta excepció serà sotmesa al criteri d'un arquitecte supervisor independent.

CONDICIÓ DE QUALITAT 2: SUPERVISIÓ ARQUITECTÒNICA DE LA CONSTRUCCIÓ. La construcció íntegra del barri implicarà el desenvolupament de diversos projectes particulars. Per tant, a part del conjunt de normes i instruments per edificar, serà necessari un altre instrument per guiar el desenvolupament del barri en la seva totalitat. L'adjudicació d'un supervisor independent (o en el seu cas, d'un comitè supervisor) que es faci càrrec de tots els assumptes urbanístics i arquitectònics garantirà l'objectiu d'aconseguir un barri amb coherència urbana amb una alta qualitat de vida. La introducció d'aquesta forma de treball també serà beneficiosa per a la flexibilitat del desenvolupament del projecte. El supervisor serà l'anomenada 'consciència' del projecte, la línia contínua entre desenvolupaments passats i futurs. Amb la seva interpretació de les normes i instruments podrà equilibrar els interessos del projecte particular enfront la coherència urbanística del barri.

3.2 CATÀLEG DE TIPOLOGIES D'ILLA

Per mostrar la llibertat d'elecció que ofereixen el conjunt de normes i instruments per a la construcció de les illes s'idearà un catàleg. Diverses tipologies d'edificis es combinen en conjunts urbanístics amb una barreja d'espai públic i comunitari. Cadascuna d'aquestes illes pot obtenir una forta identitat. Paral·lelament, els espais públics de l'interior de les illes formen part de les zones públiques del dens teixit urbà, que continua estenent-se amb els patis interiors de tot el barri. D'aquesta manera, es crea un entorn urbà on s'experimenta la simultaneïtat de la petita i gran escala. Per la presentació del projecte, s'ha fet una selecció de vuit possibles tipologies d'illa. Quatre per representar les illes de 82 x 82 m i quatre per les illes de 123 x 123 m.

3.3 PROGRAMA DE FLEXIBILITAT

El concepte del Prat-N/W 'Ciutat Factible' neix de la idea de combinar funcions de diferents maneres. L'estructura del pla urbanístic permet la llibertat d'escollir combinacions d'usos més convencionals o més arriscades. Al catàleg de tipologies d'illa hi ha cabuda per a la combinació de tallers a la planta baixa i habitatge a sobre. A més, es pot introduir la combinació d'una planta baixa i entresol per treballar amb habitatges a les plantes superiors. Aquesta tipologia, utilitzada als anys cinquanta i seixanta, presenta noves possibilitats degut a la creixent demanda d'espais destinats a petits tallers o oficines. La tipologia d'illa també permet, a petita escala, combinacions més flexibles basant-se en la separació de vivendes i tallers que conjuntament configuren el conjunt urbà.

3.4 PARÀMETRES GENERALS DE L'ORDENACIÓ

	Superfície	Percentatge
Sistema viari + serveis tècnics + aparcament	483851	32,1
Equipaments	105463	7,0
Sistema d'espais lliures, parcs i jardins	379785	25,2
Zones.		
Àrees d'aprofitament per habitatge i activitat	535901	35,6
Àrea total Prat Nord	1505000	100,0

La ordenació que es proposa compleix amb escriu les determinacions sobre reserves de sòl per equipaments i espais lliures que estableix la Llei d'Urbanisme (1/2005 de 26 de juliol) i el reglament que la desplega.

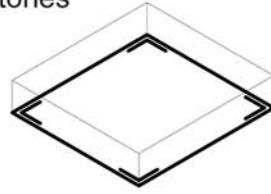
Són d'aplicació els següents estàndards:  
Cessions mínimes de planejament derivat per zones verdes i espais lliures públics: 150.500 m2 (10% de total)  
Cessions mínimes per equipaments de titularitat pública en un sector d'us residencial amb previsió de 450.000 m2 de sostre: 90.000 m2 (5,9% del total)

- HABITATGES. El projecte s'ha realitzat sota la hipòtesi de 5.000 habitatges. Tipologies urbanes:
- habitatge unifamiliar en rengle (amb jardí propi)
  - establiment artesà/loft: habitatge unifamiliar en rengle (amb taller per activitat)
  - pis (en edifici plurifamiliar d'habitages) simple
  - pis (en edifici plurifamiliar d'habitages) amb jardí en condomini
  - àtics (en edificis majoritàriament dedicats a altres usos)

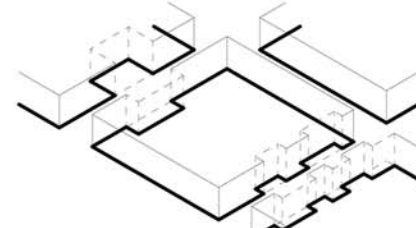


## Regles del joc per edificar

### Línies edificatòries

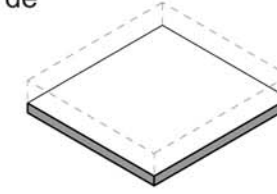


PUNT DE PARTIDA: ALINEACIONS I CANTONADES FIXES

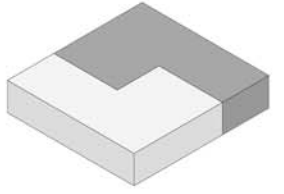


EN ÀREES CONCRETES ES PERMETEN ELS RETRANQUEJOS / CANTONADES OBERTES

### Combinació de funcions

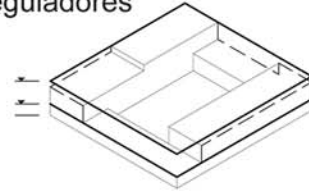


AMBIENT URBÀ A TRAVÉS DEL SÒCUL COMERCIAL

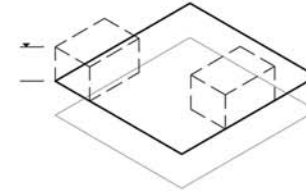


HABITAR I TREBALLAR ES COMBINEN A CADA ILLA

### Alçades reguladores

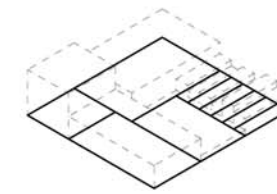


ALÇADA MÍN I MÀX FIXADA SEGONS LA TIPOLOGIA DEL BLOC

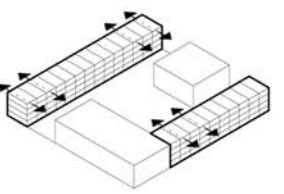


UNA VOLUMETRIA EN ALÇADA ACENTUA CADA ILLA; ALÇADA MÀX +6 PLANTES

### Tipologies edificatòries

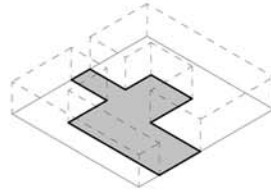


DIVERSITAT TIPO LòGICA DEPENDENT DE LES PARCEL·LES

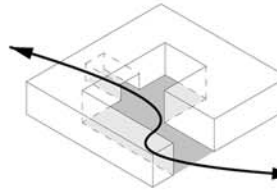


MÍN 80% DELS HABITATGES AMB DOBLE ORIENTACIÓ

### Accessibilitat

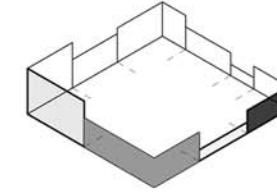


20% D'ESPAI BUIT ENTRE VOLUMS



ACCESIBLE AL MENYS PER DOS COSTATS

### Gra urbà



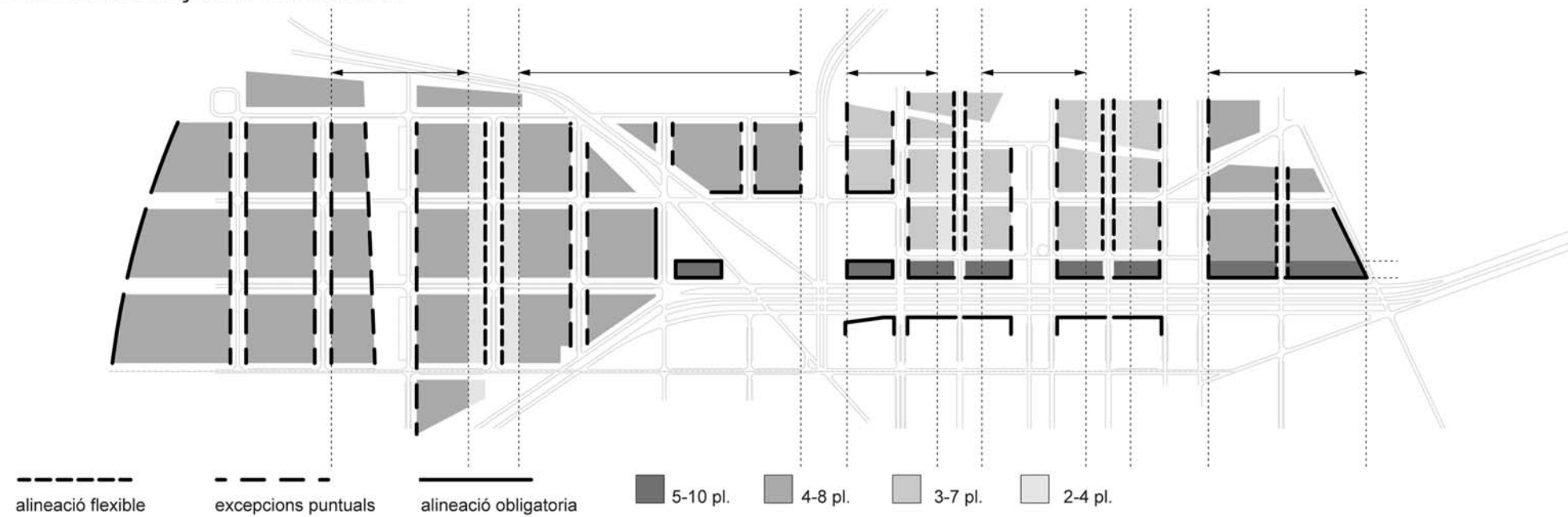
LA INDIVIDUALITAT DELS EDIFICIS S'EXPRESSA A LA FAÇANA

### Excepcions

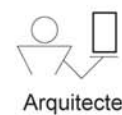


LES EXCEPCIONS SERÀN JUSTJADES PER UN SUPERVISOR

## Alineacions-Zonificació-Alçades edificatòries



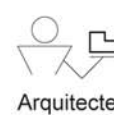
## Supervisor



+



+



→

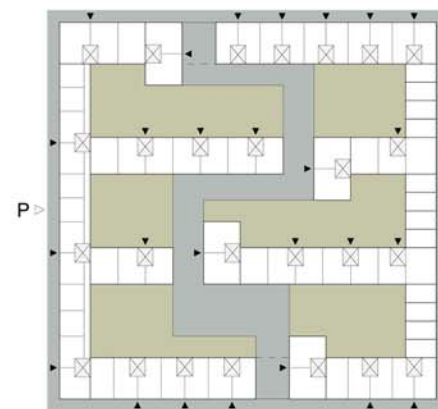


Supervisió arquitectònica de la construcció

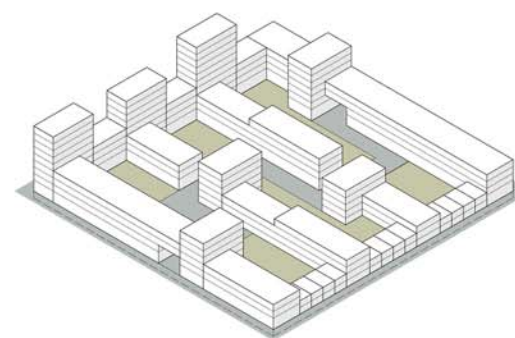


# Catàleg de tipologies d'illes

ILLA GRAN: 123 \* 123m, escala 1:2000



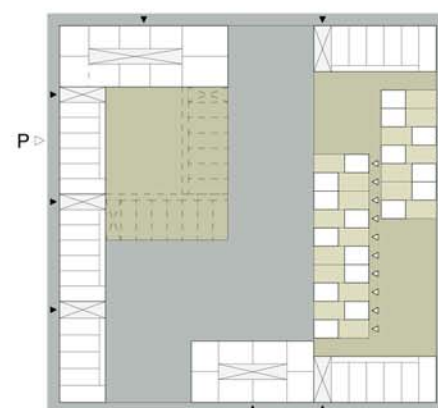
Illa gran: conjunt de patis interconnectats



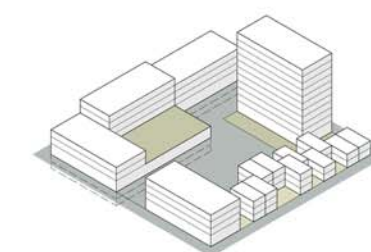
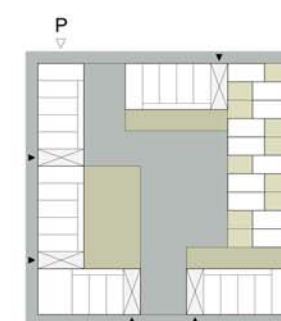
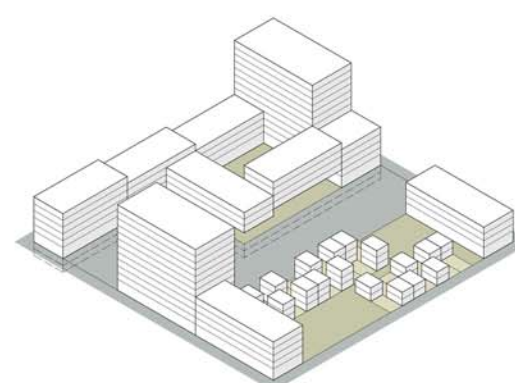
ILLA PETITA: 82 \* 82m, escala 1:2000



Illa petita: pati d'illa



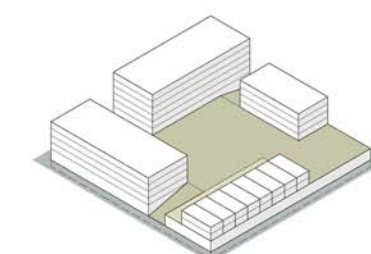
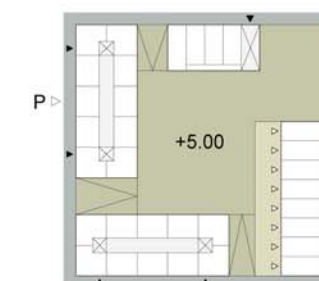
Illa gran: ciutat fluctuant



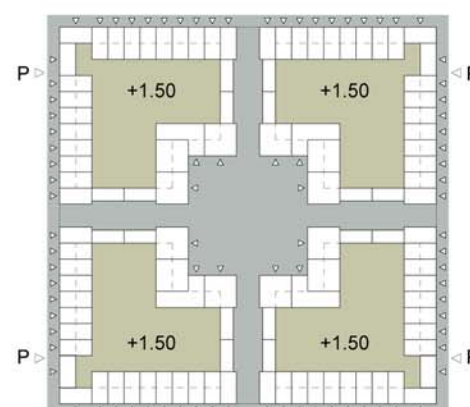
Illa petita: ciutat fluctuant



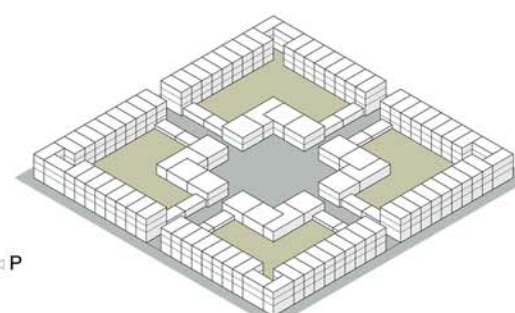
Illa gran: pati d'illa



Illa petita: espai col.lectiu



Illa gran: plaça central

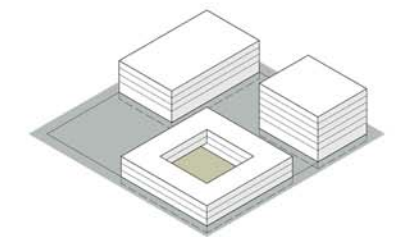
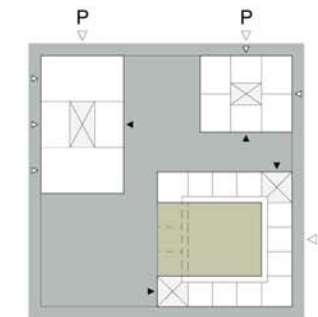


Illa petita: carrer residencial

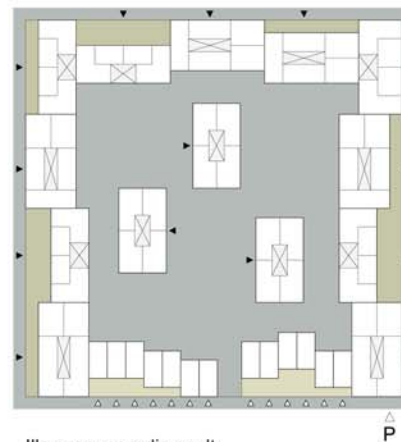




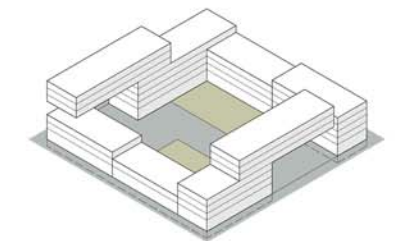
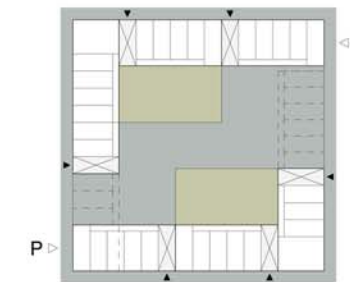
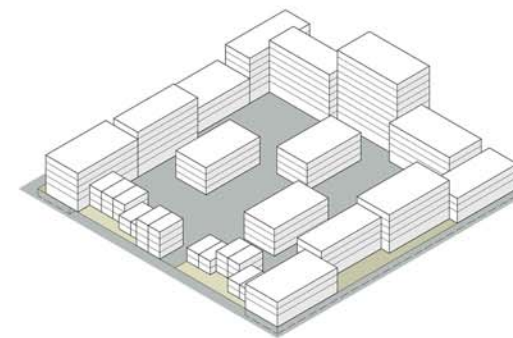
Illa gran: paradís ocult



Illa petita: ciutat en miniatura

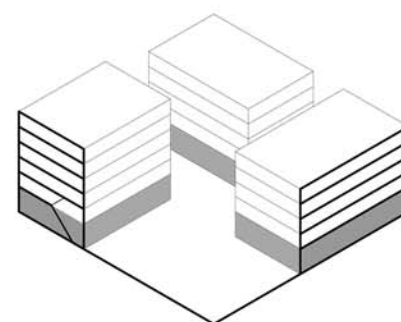


Illa gran: paradís ocult

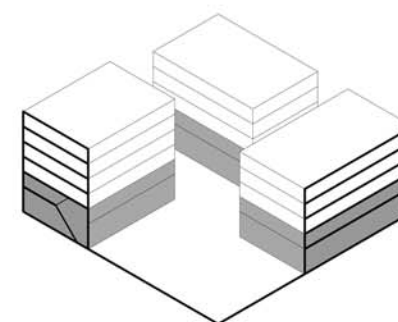


Illa petita: pati d'illa públic

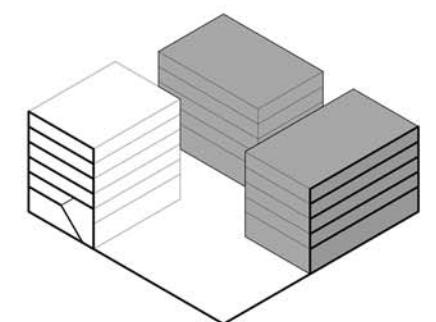
## Flexibilitat programàtica



Tallers planta baixa - habitatge plantes superiors



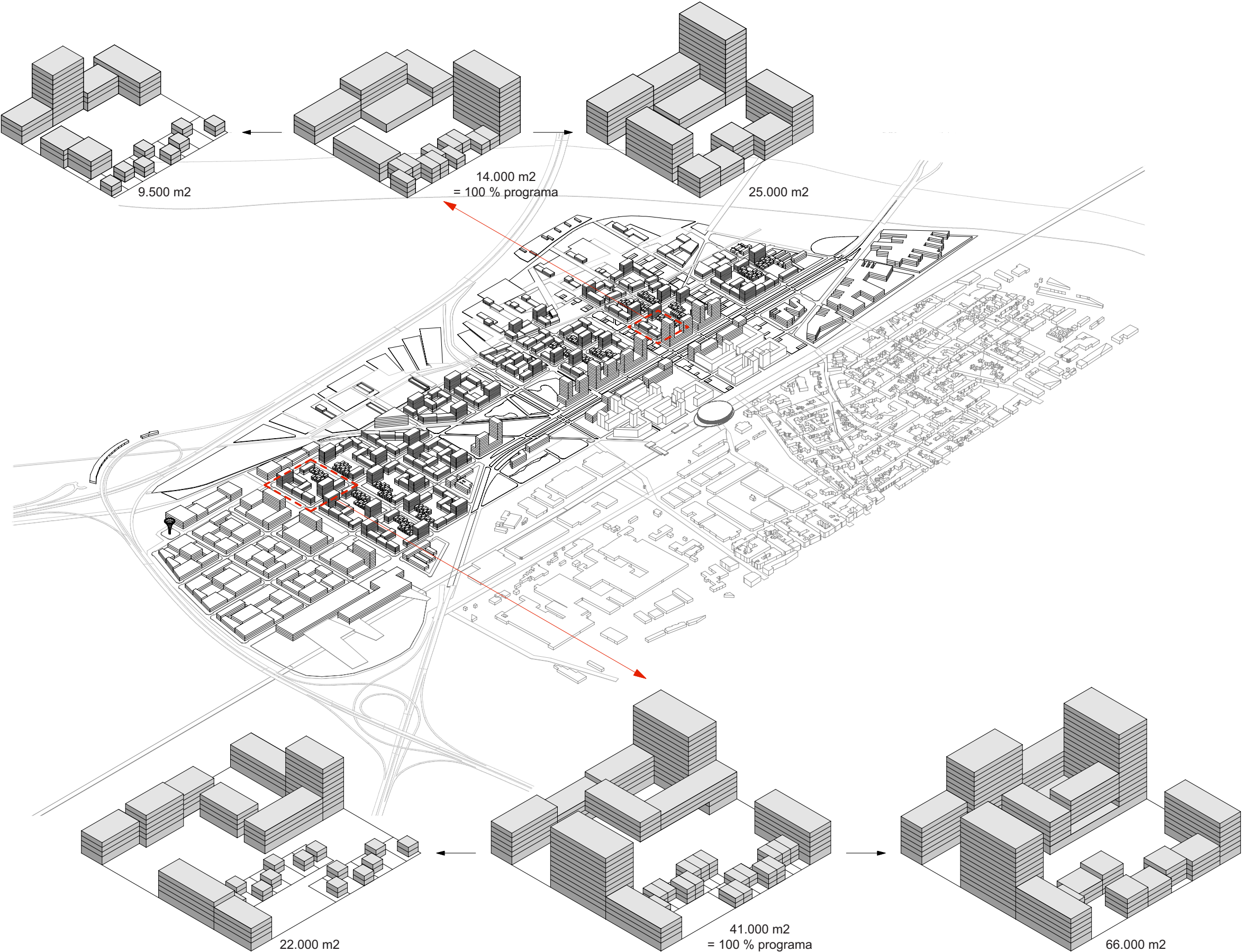
Tallers planta baixa i entresol - habitatges plantes superiors



combinació de petits edificis per treballar i viure-hi



Densitat flexible + qualitat urbana equilibrada



Flexibilitat en la densitat.

El punt de partida d'una planificació adaptada al temps es relaciona de forma directa amb el tema de la densitat. La fluctuació de la densitat amb el pas del temps és un fenomen natural. Per tant, Prat-N/W s'anticipa a aquestes fluctuacions. Amb els instruments de control de qualitat serà possible garantir la mateixa qualitat comptant amb els diversos graus de densitat. Basant-nos en dues illes típiques (una de 82 x 82 m. i una de 123 x 123 m.), es demostra com és de senzill de tirar endavant el projecte tot i que hi hagi un significatiu increment o disminució de la densitat. (Veure el diagrama de densitat flexible).