

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

SUMARI.

EL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT DE LLOBREGAT I L'ENTORN METROPOLITÀ.

- a) El nou centre del Prat com a porta de ponent de la Barcelona Central.
- b) Restablir els nexes del teixit urbà amb el Parc Agrari del Delta i el Parc fluvial del Llobregat.
- c) Caracteritzar les activitats econòmiques i productives complementàries a les d'altres àrees de l'entorn metropolità.

EL MODEL DE CIUTAT. OBJECTIUS GENERALS

- a) Un model de ciutat complexa cohesionada socialment.
- b) Un model de ciutat compacta i densa.
- c) Un model de ciutat confortable
- d) Un model de ciutat sostenible en la que les seves opcions de morfologia urbana i organització de l'espai es justifiquin des de la visió de l'estalvi energètic i el confort.

EL MODEL DE CIUTAT. OBJECTIUS ESPECÍFICS

- a) Continuitat amb el teixit viari (existent o previst) de la ciutat actual.
- b) El sistema d'espais verds i cívics. La continuïtat amb el territori i la ciutat
- c) La continuïtat viària. La transformació de les infraestructures. Justificació de la vialitat proposada.
 - c.1.- La transformació de les infraestructures. proposta.
 - c.2.- Justificació de la vialitat proposada.
- d) La distribució d'usos. La ciutat complexa. La mixtura i grau de flexibilitat.
- e) Els equipaments. La ciutat complexa. La mixtura i grau de flexibilitat.
- f) Els aparcaments.
- g) Mobilitat

EL MODEL EDIFICATORI. LES ILLES MIXTES O MACRO ILLES.

SOSTENIBILITAT I ESTALVI ENERGÈTIC. GENERAL.

LES MACRO ILLES . CONCEPTES DE SOSTENIBILITAT I ESTALVI ENERGÈTIC. EL PAPER DELS EDIFICIS TÈCNICS I D'APARCAMENT.

CRITERIS URBANÍSTICS PER LA REDACCIÓ DEL PLANS SECTORIALS. MACRO – ILLES

L'ENTORN DE L'ESTACIÓ INTERMODAL. ANÀLISIS DE LA MODIFICACIÓ DEL PGM- SECTOR DE LA SEDA - I JUSTIFICACIÓ DE LA NOVA PROPOSTA

GESTIÓ URBANÍSTICA DEL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT

QUADRE GENERAL

EL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT DE LLOBREGAT I L'ENTORN METROPOLITÀ.

Si hi ha una ciutat del Àrea Metropolitana de Barcelona que avui es pot eximir de noves aportacions al seu entorn es el Prat de Llobregat. El seu territori ha estat tradicionalment assetjat per condicionaments derivats de la seva proximitat i situació estratègica respecte a la metròpoli. El Port, la Zona Franca; les grans infraestructures; l'Aeroport, les superfícies logístiques; la política ferroviària, ho demostren.

Tanmateix, del procés d'integrar, negociar i aprofitar la pressió d'aquelles iniciatives, han sorgit gran part dels arguments pel desenvolupament de la ciutat. Així ho podem comprovar si observem com la resolució dels conflictes entre els interessos metropolitans i municipals han obligat a redefinir la relació de la ciutat amb la costa, amb el riu, amb la ciutat aeroportuària, amb les grans infraestructures de transport o amb el Port.

Aquest es el cas del Centre Direccional. Nascut com un territori al servei dels interessos metropolitans, fins ara aquests l'havíem manifestat principalment en la xarxa viària, el centre comercial del CARREFOUR i l'extensió de TRADISA, restant en canvi passius en la concreció dels continguts que es podrien derivar de l'ambigua qualificació de Centre Direccional que el PGM li atorgava. Sortosament aquesta passivitat ha deixat oberta la possibilitat per intervenir amb altres criteris. I això sobre un territori d'un gran valor de posició, d'òptima accessibilitat, sobre el que recau gran part de les aspiracions del creixement urbà del Prat de Llobregat.

Ara, amb el projecte de convertir en ciutat el Centre Direccional, cal acceptar que els grans peatges metropolitans estan saldat amb escriure, i resta dons concretar l'aportació necessària pel creixement equilibrat de la ciutat existent i aquelles que es deriven del seu entorn immediat.

Entre aquests objectius destaquem:

a) El nou centre del Prat com a porta de ponent de la Barcelona Central. (Veure plànol adjunt)

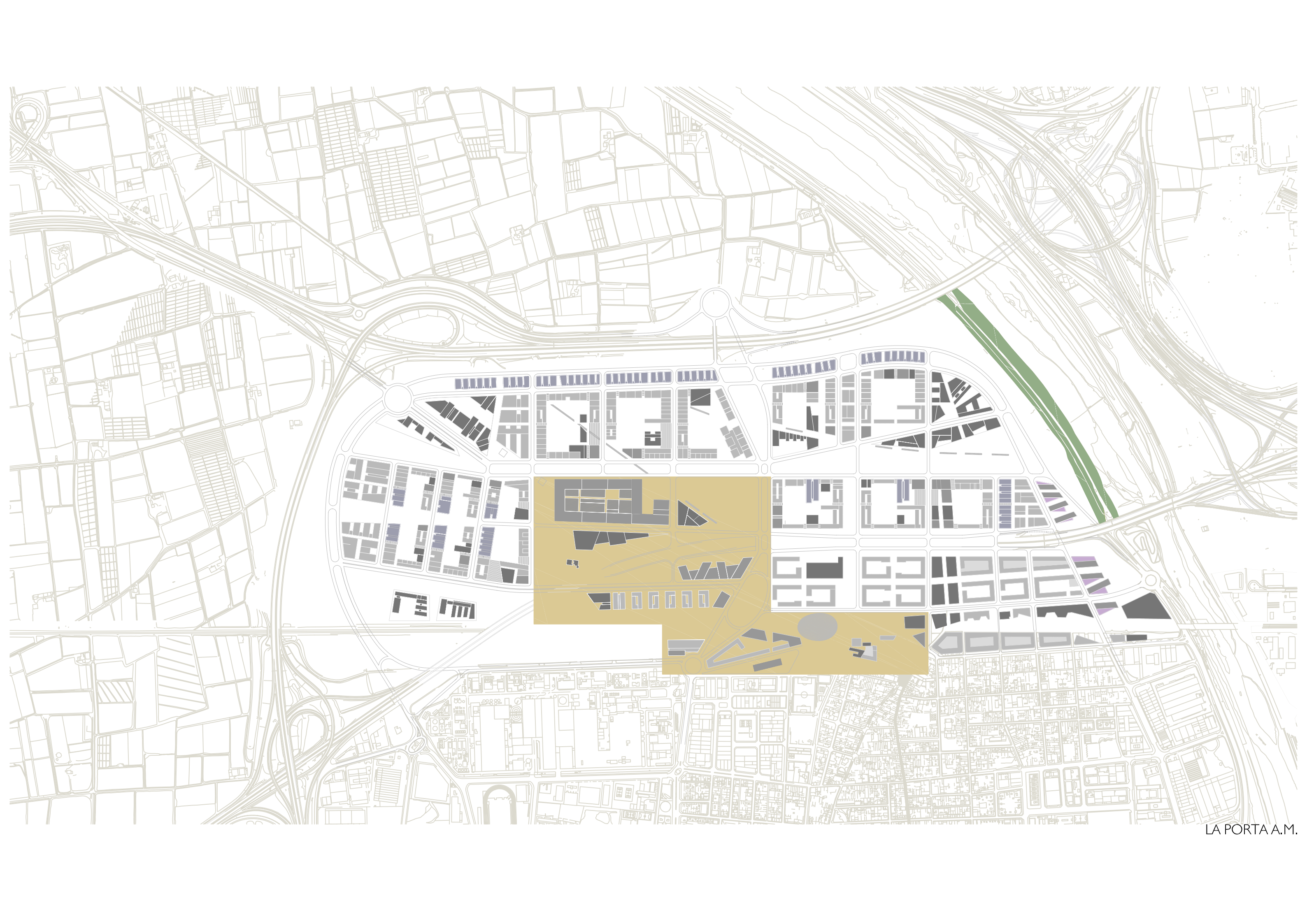
Aquest fet sembla avui poc discutible, ja que la ruptura del continu urbà que generarà el Parc Agrari del Delta, farà que la ciutat metropolitana comenci, no en el Llobregat, si no a ponent del nostre sector.

Per aconseguir aquest objectius es proposa:

- Desplaçar el centre comercial, avui a llevant de la ciutat, en al epicentre de l'operació del sector en continuïtat amb el centre al voltant de l'estació i de la plaça de la Villa.
- Reforçar la imatge urbana del centre comercial amb el complement de l'activitat terciària (Model l'ILLA) i del centre cultural.
- Garantir la connexió cap a ponent del centre (partint de la carretera de Can L'Alaiò, i forçant la permeabilitat de pas sota de l'autovia)

b) Restablir els nexes del teixit urbà amb el Parc Agrari del Delta i el Parc fluvial del Llobregat. (Veure plànol adjunt)

El Parc Agrari del Delta és, juntament amb Gallecs, el principal parc territorial i patrimonial de la Regió Metropolitana. Més enllà dels seus valors ecològics, paisatgístics i lúdics, com un dels pulmons de l'àrea central de la metròpolis, ofereix l'oportunitat urbanística poc habitual en la ciutat contemporània de definir un límit clar al seu creixement urbà. El mateix podem dir del Parc Fluvial del Llobregat, façana a llevant de la ciutat fins al mar.





RELACIÓ AMB PARC AGRARI I FLUVIAL

Per aconseguir aquest objectiu es proposa:

- Que la connexió entre el Parc Agrari del Delta i del Parc Fluvial del Llobregat siguin l'argument principal de l'estructura d'espais verds que caracteritzin el sector.
- Situar equipaments en contacte amb el Parc Agrari i Fluvial que cooperin a la interpretació d'aquells espais públics.
- Forçar la connectivitat entre el sector i aquests espais, utilitzant recursos topogràfics(connexió al nord aprofitant el nus viari de la C-32) o proposant passos sota les infraestructures viàries cap a ponent o a nivell o elevada cap el parc fluvial.
- Considerar el paper de les penetracions del propi Parc Agrari dins del sector: la sèquia del Prat, tram final del canal de la Dreta del Llobregat, que arriba a la bassa del Prat; el conjunt de masos; etc. Donant-les un sentit nou, tant sigui com a recolzament de les zones dels horts a les macro –illes i zones verdes, i de integrar-les dins del concepte de sostenibilitat del sector (basses de laminació, etc.)

c) Caracteritzar les activitats econòmiques i productives complementàries a les d'altres àrees de l'entorn metropolità.

Extreure del concepte de Centre Direccional - o de les Àrees de Nova Centralitat – la seva component més creativa, passa per ajustar a la seva dimensió real aquells objectius que l'entorn metropolità ha descuidat i que puguin reforçar la idea de ciutat complexa que s'obre al territori. D'acord amb això, cal ubicar el sector en relació a realitats no residencials com: la ciutat aeroportuària; el terciari de Mas Blau I i II; la component comercial de Gavà - Viladecans o la vocació del centre de la Plaça Europa de L'Hospitalet. Cal assenyalar que l'elecció d'un model de desenvolupament econòmic no pot ser únicament fruit mecànic de la prospecció del mercat o de l'anàlisi de conjuntures territorials, i que respon també a voluntats polítiques, de visió de futur i de l'assumpció del risc de no aplicar propostes fonamentades en rendibilitats a curt termini.

En tot cas caldrà ajustar la caracterització dels continguts del Centre Direccional a l'escala del territori que tractem i amb coherència a la voluntat de construir ciutat. Creiem que no es tracta d'imaginar centres concebuts amb la lògica dels desenvolupats per Gavà, Viladecans o Sant Boi, que recolzats en la accessibilitat que ofereix la C-32, trobem la seva justificació en la oferta quasi exclusiva de sostre comercial o terciari. Ni tampoc es pot pensar en centres d'una escala molt superior a la que es disposa (com la Fira, la ciutat aeroportuària ,el Fòrum o la Sagrera). Aquí l'accessibilitat que ofereix les noves línies del metro i el ferrocarril, i el lligam amb la ciutat i amb el territori metropolità, permet pensar en una oferta més diversificada i per tant la possibilitat de preveure un creixement selectiu i adaptable a una demanda qualificada. Aquesta particularitat hauria de tenir-se en compte a l'hora de determinar els usos no residencials i apostar per un planejament flexible i obert a les canviants necessitats i ofertes del territori.

Tanmateix, la referència al que existeix es inevitable, així el sector ha d'integrar la realitat de la gran superfície comercial (CARREFUR) que aquí s'aprofita com l'embrió del nou centre afegint continguts terciaris i envoltant-lo d'equipaments (centre cultural, biblioteca, etc.

Les activitats productives (terciari- industrial- comercial) s'intenten equilibrar, com es veurà en la proposta d'usos i en la aposta per la flexibilitat en la qualificació, que s'adapti a les conjuntures. En tot cas la caracterització de la reserva industrial s'inclina per desenvolupar un model lligat a la recerca de suport a les activitats logístiques que envolten al Prat, o les que tinguin com a finalitat desenvolupar la societat de coneixement o el I+D. Potenciar aquest tipus d'activitats semblaria idònia per les següents raons:

- Pel seu caràcter complementari respecte a les que es desenvolupen en l'entorn.

- Per adequar-se a l'escala del sector, sense el requeriment de grans espais servidors.
- Per ser compatible amb el teixit residencial, i tractar-se d'activitats netes.
- Per la creació de llocs de treballs qualificats accessibles des de la nova estructura de transport públic (L1,L9, Rodalies, Centre intermodal, etc..)
- Per que pot impregnar a la pròpia ciutat existent.

Amb aquesta finalitat la proposta desenvolupa un teixit productiu (22@) que busca una certa concentració i a la vegada una distribució homogènia dins del sector en total convivència amb altres usos i activitats (residencial, terciari, equipaments, etc.), evitant la formació de polígons especialitzats.

EL MODEL DE CIUTAT.

Els trets essencials per a la definició del model de ciutat provenen de la voluntat de proposar una ciutat en continuïtat amb l'existent , amb especial atenció al seu equilibri, sostenibilitat i confort urbà.

Al tractar la definició del model de ciutat, es precis diferenciar aquells objectius que provenen d'un plantejament teòric i els que provenen com a resposta del seu emplaçament i els condicionament particulars. Als primers els considerem com objectius generals i als segons com objectius específics.

EL MODEL DE CIUTAT. OBJECTIUS GENERALS

a) Un model de ciutat complexa cohesionada socialment.

L'expressió d'aquest objectiu es basa en evitar la diferenciació espacial en el sector, tant en el relatiu a usos i activitats, apostant per una distribució homogènia en el territori.

Aquesta voluntat arriba a la pròpia estructura del model edificatori que sistemàticament es deixa obert a la diversitat; a la mixtura d'usos i activitats. En concret cada macro - illa compta amb reserva de sostre per residència i activitats productives, així com de sòl destinats a equipaments de petit format i proximitat.

b) Un model de ciutat compacta i densa.

Pel que significa de creació d'urbanitat intensa, de relació cívica i de eficient administració dels recursos, del sòl i el subsòl. Si be la densitat global ja ha estat determinada, hi ha una aposta clara per la concentració edificatòria i la dimensió de les macro- illes representa una disminució notable del terreny destinat a viari.

c) Un model de ciutat confortable.

Amb una morfologia edificatòria que faciliti diversitat en la forma de viure la ciutat, principalment a partir de que la residència pugui gaudir de diferents graus d'urbanitat (espais públics i de gestió comunitària). Una ciutat atenta a facilitar la proximitat entre residència, treball, esbarjo i cultura.

d) Un model de ciutat sostenible en la que les seves opcions de morfologia urbana i organització de l'espai es justifiquin des de la visió de l'estalvi energètic i el confort.

Aquest objectiu es manifesta als següents nivells:

Al nivell de la proposta general.

- Màxima reserva de sòl permeable.
- Reducció de la trama viària.
- Aprofitament de les característiques hidrològiques del terreny. Utilització de les basses de laminació i nivell freàtic com a font energètica pel condicionament tèrmic.

A nivell particular de l'ordenació

- Establiment d'edificis tècnics a cada illa destinats a l'aparcament en alçada i la concentració de serveis dedicats al condicionament climàtic; producció d'ACS; contenidor de les instal·lacions per l'energia renovable i de garantir el cicle de l'aigua. Així com de les destinades a la recollida selectiva de brossa i de distribució elèctrica (E.T.)
- Màxima reserva de sòl permeable. (20% del sol de les macro – illes destinades a zones verdes –horts- gestionats pel veïnat)

A nivell particular de l'edificació

Avui dia els esforços apunten cap el sistemes passius d'estalvi energètic. Aquells que parteixen del mateix concepte arquitectònic i de l'ordenació, principalment de la seva relació amb l'exterior i de la consideració del control climàtic a partir de mitjans naturals (orientació; protecció solar i la seva adequació a les estacions climàtiques; l'agressió exterior i els espais intermedis; la ventilació creuada natural, compactat de l'edificació, etc.). Tot això farà que la determinació de les fondàries edificables i l'atenció a les orientacions idònies condicionaran a la determinació de les morfologies edificatòries. En general aquests aspectes estaran coberts per la nova normativa de l'habitatge que pauta els condicionaments de la habitabilitat i fomenten els sistemes passius d'estalvi energètic.

EL MODEL DE CIUTAT. OBJECTIUS ESPECÍFICS.

a) Continuïtat amb el teixit viari (existent o previst) de la ciutat actual. (Veure plànol adjunt)

La continuïtat amb el teixit de la ciutat ve determinada pel planejament que s'ha desenvolupat en el sector de La Seda i pels estudis encetats al sector de La Paperera. Tant un com els altres recullen aquest argument i han recolzat la continuïtat del nou Eixample amb la ciutat existent. Així s'ha tractat de la continuïtat de la xarxa de carrers que arriben des d'Anselm Clavè: la continuïtat del carrer Major continua sent un dels principals arguments de relació urbana; el carrer Bertrand permetrà una connexió viària feble, fins a Urgoiti ,ja que no travessa el passeig de cobriment de l'autovia; el carrer Maragall permetrà una connexió viària feble, si es manté l'estretor que li imposa el pas entre les dues cases protegides del carrer Urgoiti; i la major eficàcia de connectivitat viària serà la dels carrers de Borràs i de Les Moreres sempre que s'ampliï el cobriment de l'autovia. Aquest últim pot arribar a considerar-se com un par eficaç a la Ronda de Llevant. L'altre episodi de connectivitat es el de l'eix Plaça de Catalunya, Fondo del Peixo i el sistema d'espais lliures del nou Eixample.

Tots aquests objectius ja han estat assumits pels documents urbanístics en tramitació i altres estudis, que han aprofitat la realitat del cobriment de les vies i el futur soterrament de l'autovia.

Però aquesta relació entre l'existent i el futur desenvolupament del Prat Nord resulta insuficient. Quedar-se en la connectivitat ja acceptada, comportaria deixar sense relació a més de la meitat del nou sector. Noves transformacions hauran de violentar a les

infraestructures existents per assolir l'objectiu d'evitar la marginació urbana de bona part del sector.

Les claus d'aquesta transformació de les infraestructures existents i de projectes en curs la situen en:

La permeabilitat de l'autovia:

- Per facilitar la connexió de la Ronda de Ponent amb el sistema perimetral de vialitat plantejat en el sector i la C-32.
- Convertir en viaducte l'autovia – entre el pas del ferrocarril i el de la carretera de can l'Alaió - per assolir la connexió del centre de la ciutat actual i prevista amb la zona de ponent del nou Sector. En la proposta s'aprofita el pas de la carretera de Can l'Alaió per assegurar la connectivitat viària, però això no podrà excusar la necessitat d'obrir el pas sota l'autovia si es vol garantir la vitalitat urbana del nou sector.

La supressió del viaducte actual que connecta Sant Boi amb l'autovia.

Independentment de la qualitat del viaducte de Javier Rui – Wamba, no sembla factible que la ciutat es pugui desenvolupar correctament acceptant la complexitat extrema de l'entramat viari actual. A més de tot això- com es comentarà després- no sembla convenient que la futura ciutat suporti trànsit de pas cap a Barcelona- ciutat.

Donar un sentit urbà a la proposta de connexió entre l'enllaç de la B-20 i la Ronda de Ponent.

- El nou esquema viari també permet adaptar les actuacions previstes en el projecte de connexió entre l'enllaç de la B-20 y la ronda de Ponent, realitzat pel Ministeri de Foment.

Integració del Carrer de les Moreres amb el sistema general d'accés de la Ronda de Llevant.

La previsió del viaducte salvant el carrer d'Anselm Clavè, i la resolució de l'accés al Prat – Centre Comercial, venint de Barcelona, ha facilitat la integració del Carrer de les Moreres al sistema de ronda del Sector Nord i la possibilitat de millorar la connectivitat del Llevant de la ciutat existent amb el nou sector.

El paper de l'Avinguda del Remolar

Amb tot, la proposta que jugarà un paper amb més capacitat estructurant del conjunt serà el de la integració radical de l'Avinguda del Remolar al sistema de connexió sud – nord de la ciutat.

Aquesta opció ha comportat el replantejament de la proposta viària i edificatòria del costat a ponent de l'estació intermodal. (Veure apartat : L'entorn de l'estació intermodal. Anàlisi de la modificació del PGM – Sector de la Seda-i justificació de la nova proposta.)

La connexió de l'autovia i el Prat.

La proposta manté l'accessibilitat a Llevant, millorant les longituds d'incorporació. D'una banda la de Barcelona- Prat de Llobregat, que discorrent un tram soterrada s'incorpora al teixit urbà i des de aquí al carrer de les Moreres en sentit descendent i a la Ronda de Llevant. La del Prat en direcció Barcelona, amb un abaixador que a través de la Ronda de Llevant permet accedir a l'autovia mitjançant una rotonda.

Però el canvi més substancial es produeix al centre del nou sector. Aquí, la incorporació des de l'autovia al centre de la ciutat i al centre comercial, es desenvolupa mitjançant un carril addicional de gran recorregut paral·lel al sistema viari est – oest. D'aquell surt una de les possibilitats d'incorporació de la ciutat a l'autovia en direcció oest. La principal transformació es produeix des de la zona de l'estació intermodal amb la posta en joc de l'avinguda del Remolar.



CONTINUÏTAT AMB EL TEIXIT VIARI (EXISTENT O PREVIST) DE LA CIUTAT ACTUAL.

b) El sistema d'espais verds i cívics. la continuïtat amb el territori i la ciutat (Veure plànol adjunt)

Espais verds.

L'equilibri urbà del nou eixample depèn en gran part de la seva aportació a l'equilibri del seu entorn i de l'atenció als valors paisatgístics i ambientals del territori. En concret al Parc Agrari i al Parc Fluvial del Llobregat. Aquests dos elements, que poden apaivagar l'impacte de les grans infraestructures (port i aeroport) sobre el territori del Delta. Aquest principi troba la seva expressió en la proposta dels parcs lineals que en sentit E-O creuen la nova ciutat.

El parc inferior segueix la traça del ferrocarril, s'obre al Parc Agrari i perllonga els eixos cívics que neixen en la plaça de l'Estació intermodal i continuen amb els espais resultants del cobriment del ferrocarril (Avinguda del Ferrocarril).

El parc superior uneix directament Parc Agrari i al Parc Fluvial del Llobregat.

En la capçalera d'aquests espais verds es proposa reforçar la connexió amb el parc Agrari passant per sota de l'Autovia B-21, i de passos a nivell o viaductes per a vianants per arribar-hi al parc fluvial del Llobregat, per superar la ronda de llevant.

Els parcs que proposem són parcs equipats. Els equipaments gaudeixen d'aquest benefici espacial i reforcen el seu ús.

En sentit nord, es pretén sobrepassar la C-32, amb les possibilitats que ofereix el nou nus quan rep el perllongament de la via- parc de l'Avinguda del Remolar.

Una altra peça de verd, envolta la Bassa del Prat, a la que dona el equipament cultural previst i el centre comercial- terciari.

Tot aquest sistema es posa en relació amb el verd de gestió veïnal i pel entramat de passos per vianants que neixen i creuen les macro illes. Tot això facilita els recorreguts alternatius al vehicle, per a vianants i bicicletes.

Espais cívics

La lectura de la ciutat existent ens permet llegir l'argument generador de la seva trama. Recorreguts en sentit nord – sud, traça dels camins a mar, que avui s'expressen amb carrers d'alt sentit cívic que parteixen de la plaça de la vila, com són el de Jaume Casanovas i Ferran Puig. Seguint aquesta direcció podem entendre el futur de la Avinguda del Canal, que es reforçarà sens dubte amb el paper que jugarà la remodelació de la Plaça de Catalunya. (Línia de metro, equipaments, aparcaments).

Cal observar que la ciutat ha reaccionat, davant d'aquesta direccionalitat cap a el centre urbà i l'estació, a partir d'eixos cívics en direcció E-O. Des de Onze de Setembre; carrer Lleida, Verge de Montserrat, etc. Aquest diàleg es reproduceix en el sector Nord. La continuïtat dels antics camins tornen a confluir al conjunt del centre, aquesta vegada augmentat pel efecte de la nova estació intermodal. L'Avinguda del Canal i el Parc del Fondo del Peixó troba la seva continuïtat amb la proposta del sector de la Seda, el mateix que succeeix amb la del carrer Major i en general tota la trama que travessa el passeig de la cobertura de l'Autovia.

Aquests eixos nord – sud, es veuen travessats- al igual que en la ciutat existent- per eixos cívics en sentit E –O.

El primer, frontera entre la ciutat i el nou Eixample, el constituirà el que format a partir de la cobertura del ferrocarril, desembocarà a la nova plaça de l'estació. (D'aquí la importància de cercar una nova proposta al darrera de l'Estació i no negar el seu perllongament cap a ponent i el nou espai públic al voltant de l'autovia i el centre comercial- terciari- cultural. Veure apartat : L'ENTORN DE L'ESTACIÓ INTERMODAL. ANÀLISIS DE LA MODIFICACIÓ DE PGM- SECTOR DE LA SEDA- I JUSTIFICACIÓ DE LA NOVA PROPOSTA.)

El segon, nascut de l'espai cobriment de l'autovia, que es connectarà amb el espai cívic al voltant de l'autovia)

I finalment el que , paral·lelament a la zona verda que connecta el Parc Agrari i el Parc fluvial del Llobregat, uneix les dues estacions de metro (línies 11 i 9)

Respecte als espais urbans d'estada (les places) podríem entendre el creixement dels espais públics significatius seguint una diagonal cap a ponent. Des de la Plaça de la Vila – la Plaça de l'Estació a la nova plaça al voltant de l'autovia i el centre del nou sector.

c) La continuïtat viària. La transformació de les infraestructures. Justificació de la vialitat proposada.

c.1.- La transformació de les infraestructures. Proposta.

La transformació de la Gran Via cap a ponent ha estat un dels grans projectes metropolitans de les dues darreres dècades: La Plaça Cerdà; la Ciutat Judicial; la cobertura fins a la plaça Europa; la Fira 2 ,etc. Totes aquestes operacions han necessitat de la transformació de les infraestructures existents (Viàries i ferroviàries).

En una primera fase el Prat ha iniciat aquest procés de transformació amb la cobertura parcial del ferrocarril, l'Estació intermodal i el futur semi-soterrament de l'autovia.

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

- Supressió del nus de connexió entre la C-32 i la C-31 (viaducte de Rui Wamba) ja que impossibilita el desenvolupament urbà cap a ponent de la ciutat. El paper de connectivitat es realitza a través del viari urbà proposat.
- Modificació del traçat actual i el projectat per a la connexió entre l'enllaç de la B-20(Pota Sud) i la Ronda de Ponent. La proposta converteix el vial en un eix urbà estructurant del conjunt del sector i la ciutat, que realitza el mateix paper de connectivitat.
- Respecte a l'autovia, la proposta recull el semi-soterrament. El desplaçar la situació de la superfície comercial permet millorar l'accessibilitat tant al Prat(centre i llevant)i a la pròpia superfície comercial. Això comportarà la desaparició del bucle d'accés al Prat des de Barcelona una vegada passat el pont sobre el Llobregat.

c.2.- Justificació de la vialitat proposada.

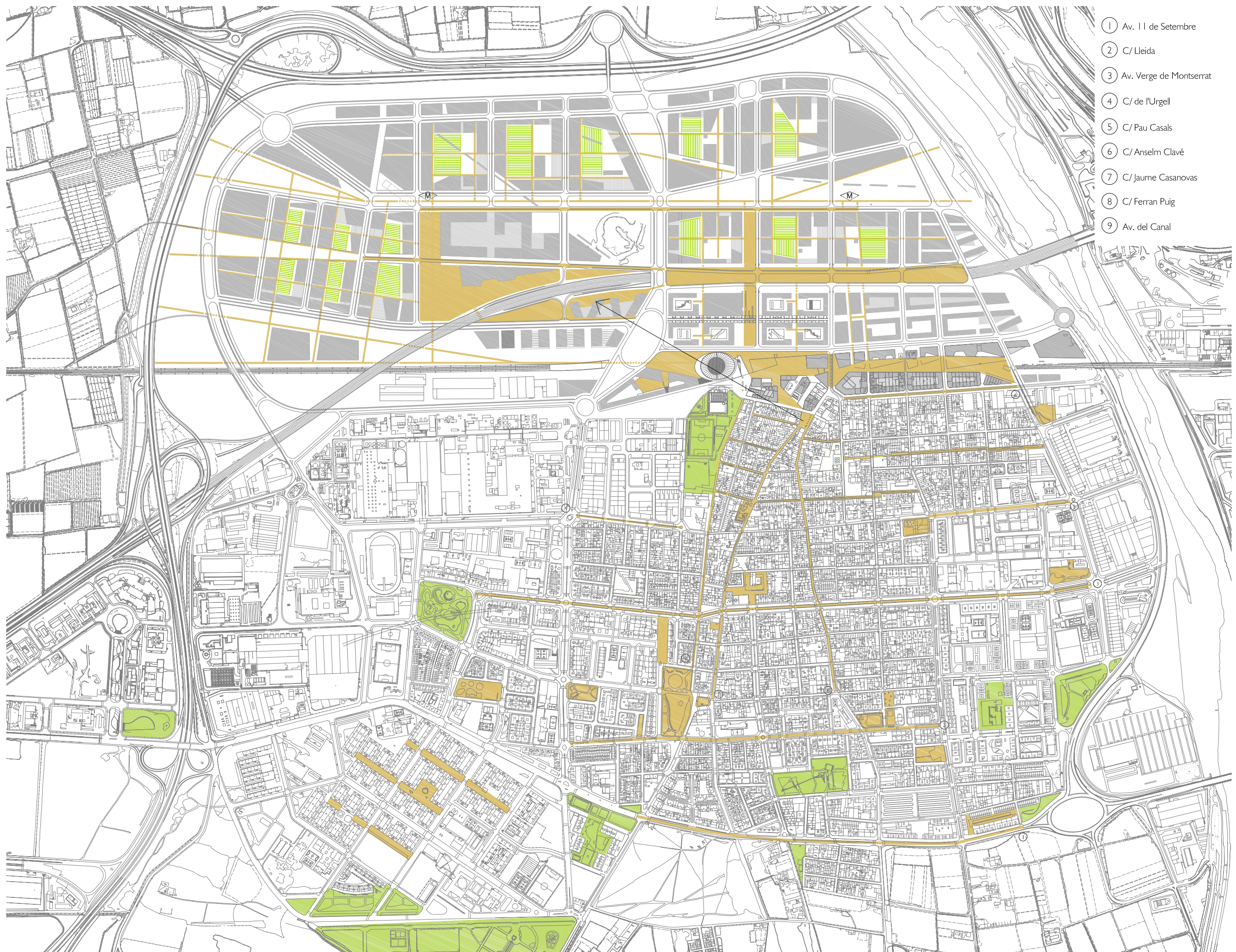
- La proposta de xarxa viària compleix, tant l'ordenació i la seva capacitat, les premisses que es deriven del "Estudi de Mobilitat i espai públic del Prat de Llobregat" realitzat pel Ajuntament del Prat de Llobregat en Abril 2005, i les vies estructurants i bàsiques compleixen els fluxos base establerts en l'esmentat estudi.

- El nou esquema viari també permet adaptar les actuacions previstes en el projecte de connexió entre l'enllaç de la B-20 y la ronda de Ponent, realitzat pel Ministeri De Foment.

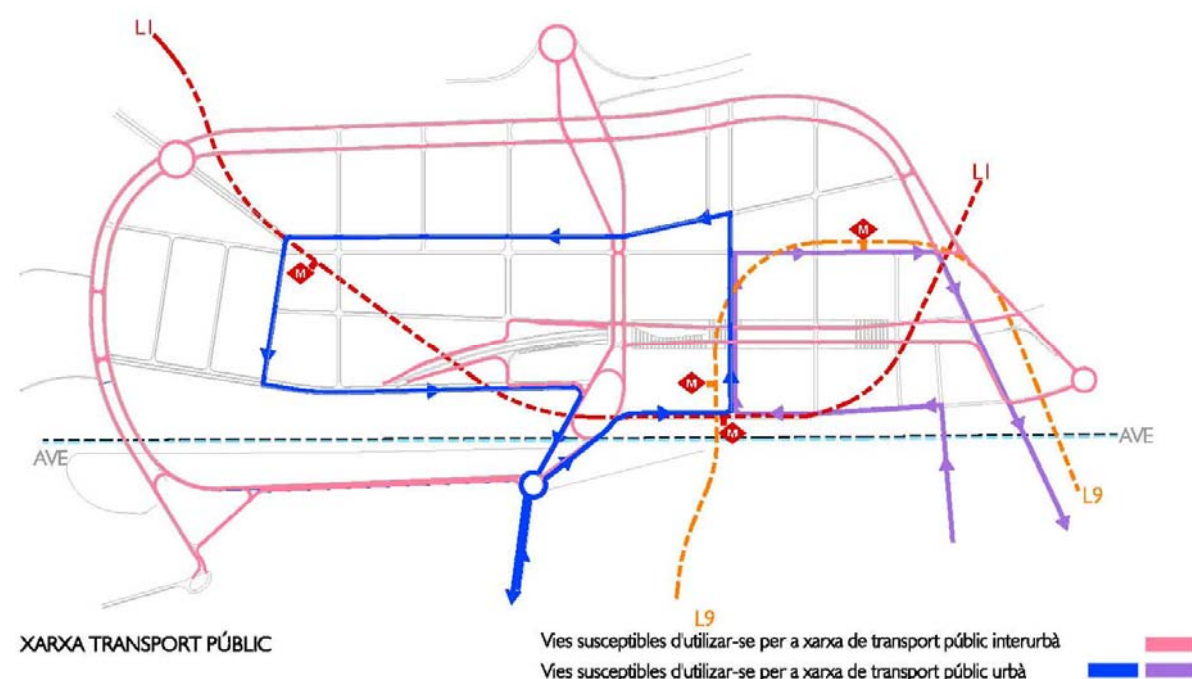
- Es reforcen les connexions del Prat de Llobregat amb el seu entorn. Així:

- Es reordena l'actual enllaç de la C-32 amb el Prat Nord. Aquest enllaç, amb l'obertura de l'Estació Intermodal i el desenvolupament urbanístic previst resulta amb una capacitat insuficient. Es per això, que sense afectar als punts de connexió amb la C-32, s'ha previst una configuració més urbana i de mes gran capacitat, passant d'un diàmetre de 40 metres a 80 metres per al nus exterior, integrant el interior a la trama viària urbana. A més, s'ha duplicat la connexió entre aquestes amb un nou pont sobre l'actual C-32.

- S'ha reforçat la connexió de la C-31 d'entrada al Prat de Llobregat des de Barcelona, ja que en l'actualitat El Prat disposa únicament d'una entrada, precisament a la sortida del pont sobre el Llobregat. La proposta prevé la incorporació d'un carril addicional a la

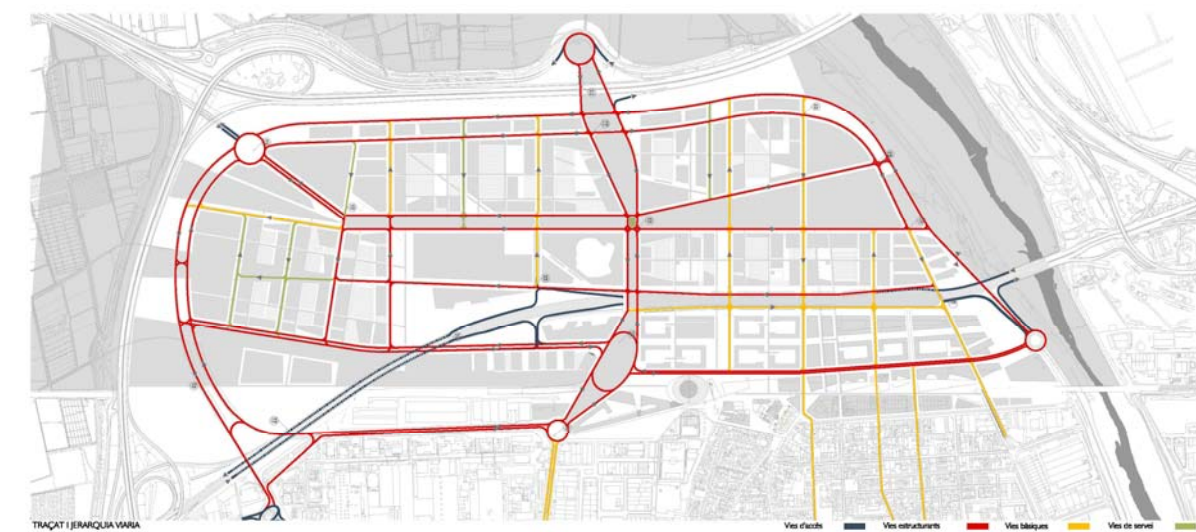
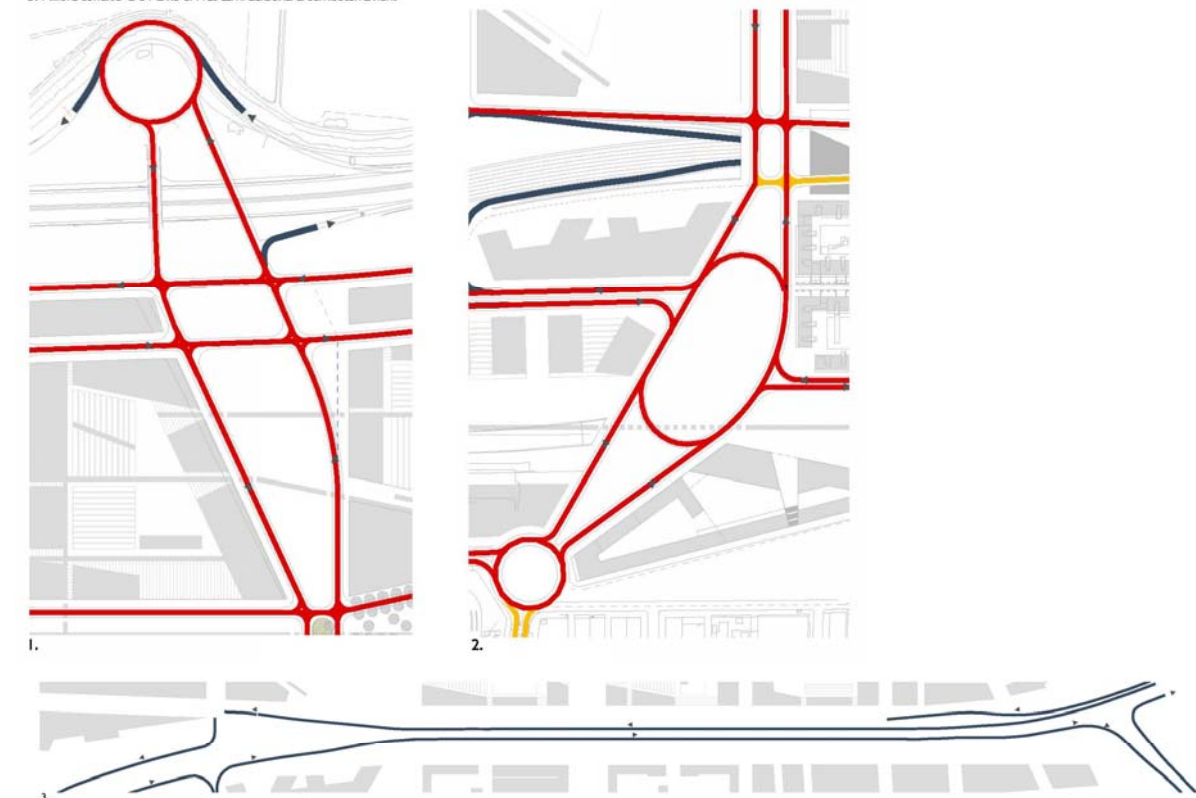


- 1 Av. I l de Setembre
- 2 C/ Lleida
- 3 Av. Verge de Montserrat
- 4 C/ de l'Urgell
- 5 C/ Pau Casals
- 6 C/ Anselm Clavé
- 7 C/ Jaume Casanovas
- 8 C/ Ferran Puig
- 9 Av. del Canal



PRINCIPALS ACTUACIONS EN LA PROPOSTA DE LA VALITAT

1. Remodelació conxexió C-32 amb el Prat de Llobregat
2. Conxexió directa Avda Remolar amb el sector Prat Nord
3. Millora conxexió C-31 amb el Prat carril adicional al semisoterrani



calçada nord del semi-soterrament que millorarà l'accés actual i dotarà d'una nova entrada a la futura zona comercial i a la zona est de la ciutat. Les longituds de desacceleració s'incrementen notablement millorant la seguretat vial de la pròpia C-31. Les sortides del Prat cap a la C-31 mantenen els punts de connexió actuals augmentant també les longituds d'acceleració.

- La connexió del sector Nord amb la ciutat actual una vegada superat el semi-soterrament de la C-31, es realitza mitjançant el perllongament del vial est- oest del barri de La Seda, seguint la traça de l'actual carretera de can l'Alaiò. Una rotonda quasi el·líptica, s'encarrega de resoldre la intersecció amb l'eix nord – sud (continuació de l'Avinguda del Remolar).

- Per altre banda, es proposa modificar la solució de l'aparcament de l'estació intermodal permetent l'accés al aparcament des la cota de la ciutat existent. En aquest sentit s'ha previst incorporar la rotonda que finalitza l'actual Avinguda del Remolar a la resolució circulatoria del conjunt al voltant de l'Estació.

- Les solucions previstes mantenen la rasant actual de la C-31, malgrat que es preveu en el futur convertir-la parcialment en viaducte per facilitar la connexió de la ciutat amb el nou sector.

La jerarquia viària s'estableix a partir de vies estructurants i bàsiques:

Les vies estructurants son :

- El vial de ronda o de circumval·lació, que connectant amb la vialitat a ponent i llevant del sector, permet adaptar les actuacions previstes en el projecte de connexió entre l'enllaç de la B-20 i la Ronda de Ponent a realitzar pel Ministeri de Foment. Aquesta via, es projecta desdoblada, amb la finalitat de facilitar els moviments de canvi de sentit, i es connecta amb el viari bàsic del sector.

El desdoblament s'aprofita per emplaçar els edificis tècnics i d'aparcaments al llarg de la C-32. Aquests desdoblament facilita també la connexió amb la trama viària existent, en particular:

- A ponent , amb la solució plantejada de connexió amb la Ronda de Ponent i el nus del carrer Roure – Avinguda d'Apel·les Mestres.
- A llevant amb la inserció en el teixit viari del perllongament del carrer de les Moreres i la Ronda de Llevant.

- L'avinguda o bulevard nord – sud, continuïtat de l'Avinguda del Remolar que travessa el municipi i que es pretén integrar al sistema viari estructurant i de les grans infraestructures que afecten al sector. Aquesta solució permet completar el caràcter intermodal de l'Estació, incorporant els fluxos de la ciutat actual, a partir de dues rotondes de gran capacitat.

- El vial est- oest, que perllongant el previst pel sector de la Seda, segueix la traça de la carretera de Can l'Alaiò, travessant per sota l'autovia i connectant la Ronda de Ponent i la de Llevant.

- El vial est- oest d'accés a la ciutat i al centre comercial des de Barcelona.

- El vial est – oest, com una via- parc que uneix el Parc Fluvial del Llobregat i el parc Agrari.

Aquest sistema viari - ronda, perllongament de l'avinguda del Remolar i els eixos est – oest esmentats - permeten la supressió del viaducte actual que uneix Sant Boi i la C-31. Aquest plantejament pretén suprimir el tràfic passant en direcció Barcelona, que troba en la via d'alta capacitat com la C-32 el seu pas natural.

Les vies bàsiques:

Aquestes corresponen a vies perpendiculars a les vies estructurants, son d'un sentit i garanteixen la coherència circulatoria del sector. Es potenciant els vials unidireccionals, minimitzant els girs a l'esquerra en vials de doble sentit i es fixen els radis de girs adequats pel transport públic i vehicles industrials.

Las secciones dels vials, es dimensionen a partir d'una amplada de 9 metres cada dos carrils de circulació, el que permet preveure una zona d'aparcament. S'han tingut en compte els carrils destinats al transport públic.

d) La distribució d'usos. La ciutat complexa. La mixtura i grau de flexibilitat. (Veure plànol adjunt)

L'expressió cercar un model de ciutat complexa cohesionada socialment, es basa en evitar la diferenciació espacial en el sector, en el relatiu a usos i activitats, apostant per una distribució homogènia en el territori.

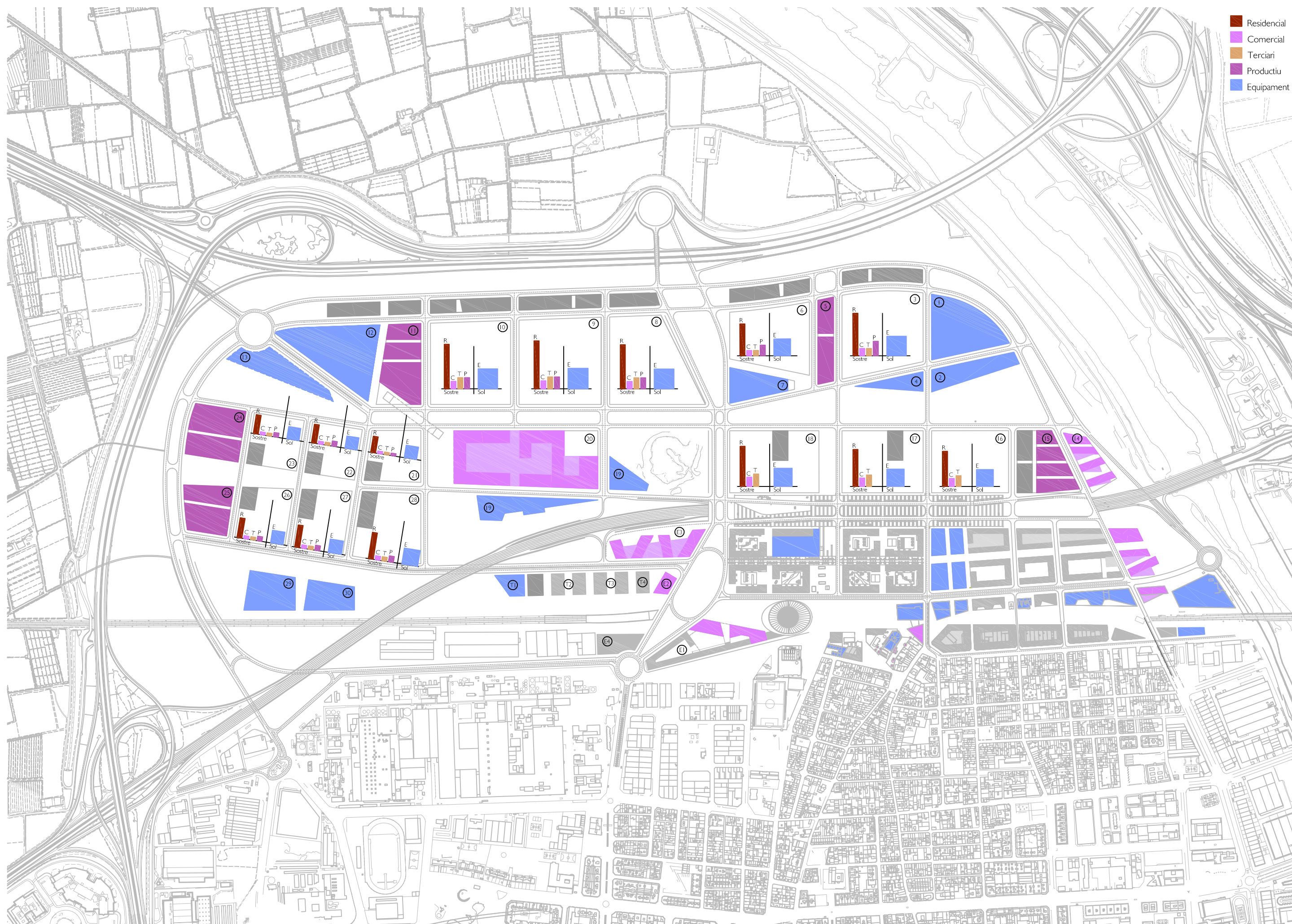
Aquesta voluntat arriba a la pròpia estructura del model edificatori que sistemàticament es deixa obert a la diversitat; a la mixtura d'usos i activitats. En concret cada macro illa compta amb reserva de sostre per residència i activitats productives, així com de sòl destinats a equipaments de petit format i proximitat.

Es considera com ús base el relatiu a la residència i la seva corresponent relació amb dotacions socials. Tanmateix creiem que l'adaptabilitat del futur sector als canvis que la conjuntura econòmica imposa, troben el seu reflex en la possibilitat de flexibilitat en els usos relatius al sector productiu (terciari; indústria tecnològica).

En aquest sentit la proposta opta pels següents criteris de qualificació urbanística i d'implantació al territori:

- a) Es redueix al mínim les qualificacions exclusives de l'ús terciari, situant-la específicament en les illes situades a l'est del sector(que forma part de la façana des de l'autovia) (**illa 14**) i concentrant- la sobre la parcel·la destinada a centre comercial (**illa 20**) amb la finalitat d'acostar el model del centre comercial al d'una edificació urbana i compacta (tipus L'Illa) evitant la morfologia característica dels centres comercials dedicats exclusivament al consum.
- b) La qualificació de terciari es distribueix amb una certa homogeneïtat dins de les macro illes, per facilitar la mixtura d'usos residencials i productius, si bé la intensitat del terciari decreix a mesura que les illes s'allunyen del centre de la ciutat i el sector.
- c) Un criteri semblant s'utilitza al determinar l'ús de la indústria tecnològica. Unes poques illes- les que puguin requerir una certa concentració- es qualifiquen com a 22@ (**illes 5,11,15, 24 i 25**) distribuïdes en el sector i fugint de la idea del polígon industrial tradicional.
- d) Paral·lelament l'activitat productiva lligada a les noves tecnologies es distribueix dins de les diferents macro- illes, potenciant a més de la mixtura d'usos, la possibilitat d'intercanviar la qualificació amb la d'edificis lligats a activitats terciàries.
- e) Ambdues qualificacions , terciari – productiu- indústria tecnològica, en proximitat als habitatges coopera a l'equilibri del territori a més de fomentar la relació entre treball i residència.

- Residencial
- Comercial
- Terciari
- Productiu
- Equipament



DISTRIBUCIÓ D'USOS

Marc general.

La proposta s’ajusta als requeriments del programa municipal.

Usos	Programa municipal (sostre)	Proposta	Diferència
Residencial	450.000-600.000 m2	529.241 m2	
Comercial	75.000-80.000 m2 (Grau superfície.)	75.000 m2 (Grau superfície) 94.877 m2 (comercial lligat a les illes)	
Econòmic – Terciari (Productiu)	575.000 – 650.000 m2	589.619 m2	
Llocs de treball	20.000 – 30.000	22.602 llocs.	
Sostre màxim	1.330.000 m2 (0.665 m2/m2)	1.288.737 m2	
Sostre mínim	1.120.000 m2 (0.56 m2/m2)		

e) Els equipaments. La ciutat complexa. La mixtura i grau de flexibilitat.

	Superfície residència	Equipaments
Legislació	20% /529.241 m2	A = 105.848 m2
Proposta	24 %/529.241 m2	B = 132.154 m2
Increment		Dif : 26.306 m2 B/A = 1,24

- La legislació determina la programació 20 m2 de sòl destinat a equipaments per cada 100 m2 destinats a usos residencials. Aquesta relació exigiria la previsió de 105.842 m2 de sòl destinats a equipaments. Aquesta previsió s’augmenta en la proposta fins 132.154 m2, i aquest increment d’un 24 % es justifica donat que les necessitat pels equipaments no pot concretar-se únicament en atenció a la ciutat de nova creació, si no que han de tenir en compte els dèficits de la ciutat consolidada, les generades per les expectatives supramunicipals i per les necessitats futures que l’augment de la qualitat de vida i de la societat del benestar requereixin.

- La estratègia de la situació de les illes destinades específicament a equipaments es la de situar-los donant front les zones verdes, que són a l’hora els eixos estructurants de la proposta i sobre els que es preveu la major part dels recorreguts a peu o en bicicleta.

- Les illes destinades a equipament es distribueixen homogèniament pel sector i són:

Illa 1= 18.154 m2
Illa 2= 8.300 m2
Illa 4= 3.700 m2
Illa 7= 7.956 m2
Illa 12= 23.196 m2
Illa 13= 12.000 m2
Illa 19= 13.000 m2
Illa 29= 9.746 m2
Illa 30= 7.243 m2

TOTAL= 103.295 m2

Aquesta superfície representa el 78 % de la destinada a equipaments. Sense intentar caracteritzar el seu ús, ni inclòs la seva superfície final, ja que la seva situació permet la seva ampliació, el seu destí apunta a la dotació educativa i cultural.

Respecte **a l’educació primària**, les previsions són d’1 línia de CEIP per cada 1.000 habitatges, el que comporta la previsió de 6 línies o el seu equivalent a tres CEIP’s de dues línies que requereixen una superfície de 7.000 a 8.000 m2 per centre. **(Illes 2; 7 i 30)**

Respecte **a l’educació secundària**, les previsions són d’una línia cada 1.000 a 1.200 habitatges, el que comporta la previsió de 5/6 línies. I la proposta acceptaria la de EIS 3/2 (ESO Batxillerat) = 7.500 – 8.000 m2 de sòl, i EIS 4/3 (ESO Batxillerat) = 8.000 – 10.000 m2 de sòl. **(Illes 13 i 29)**

Com a **Centre Cultural** resultaria idoni les possibilitats que ofereix **l’Illa 19**, donada la seva posició de centralitat, la seva visió des de l’autovia que compensi el caràcter comercial i terciari del Centre Comercial, i la seva relació amb la zona verda de la bassa del Prat.

La resta de les illes , les des més gran superfície situades en llocs de bona accessibilitat supramunicipal configuren la reserva de sòl per a equipaments educatius (formació professional); universitària o especial. **Illes 1 i 12.**

Les dotacions esportives de gran format es consideren integrats a les zones verdes i la possibilitat de piscines cobertes o gimnasos, a les **illes 4 o 13** o integrades a les reserves d’equipaments a l’intern de les illes.

La previsió de sol per equipaments a l’intern de les illes (28.850 m2) consolida la idea de ciutat complexa i equilibrada. En elles es preveu ubicar els equipaments de petit format de tipus assistencials, educatiu (escoles bressol, adults o especial); o esportius (pistes poliesportives, piscines, gimnàs).

EQUIPAMENTS	UNITATS	NECESSITAT DE SÒL	PROPOSTA
ILLES D’EQUIPAMENTS			
EDUCACIONALS			
Educació primària	3 CEIPS de 2 línies	3 X (7.000- 8.000) = 21.000 – 24.000	Illa 2= 8.300 m2 Illa 7= 7.956 m2 Illa 30= 7.243 m2 Total = 23.499 m2
Educació secundària	2 EIS 3/2	2 x 7.500 – 8.000 = 15.000 -16.000	Illa 13= 9.000m2(*) Illa 29= 9.746 m2 Total = 18.746 m2 (*) Possibilitat de dedicar la resta de la superfície de l’illa a instal·lació de piscina o gimnàs.
Formació professional			Illes 1 / 12
Universitària / Especial			Illes 1 / 12
CULTURALS			
Biblioteca pública, ludoteca, mediateca	1 Biblioteca	1 x1.200 m2= 1.200 m2	(1) Integrada al centre cultural i/o a les illes
Escola de música			(1) Integrada al centre cultural i/o a les macro illes
Centre Cultural	1 Centre Cultural	1x4.000 m2 = 4.000 m2	Illa 19 =13.000 m2
ESPORTIUS			
Pista atletisme	1 Pista atletisme	1x12.000m2=12.000 m2	(2)Integrades a les zones verdes
Esports. (Futbol)	1.Camp de Futbol	1x9.000 = 9.000 m2	(2)Integrades a les zones verdes
Esports(Piscina coberta)	2. Piscina coberta descoberta	2 x 1.500 m2= 3.000 m2	Illa 4: 3.700 m2/ Parcial illa 12 = 3.000 m2. i /o integrades a les illes.
Polisportiu	2. Pavellons	2x 2.000 m2= 4.000 m2	Illa 4: Parcial illa 12 o integrades a les macro - illes.

EQUIPAMENTS INTEGRAT EN LES MACRO – ILLES.			
EDUCACIONALS			
Escoles bressol	3 Escoles bressol.	3 x 500 m2 = 1.500 m2	(3) Integrades a les macro- illes
Centres d'educació especial.			(3) Integrades a les macro-illes.
SANITARIS			
CAP	1 CAP	1x 2.000 = 2.000 m2	(3) Integrat a les macro - illes
ASSISTENCIALS SERVEIS SOCIALS			
Centre assistencial de barri	3 centres assist.	3x 1.000 m2= 3.000 m2	(3) Integrats a les macro - illes
Centres d'educació especial. Centre de reinserció social Residències per a la gent gran. Casals de dia o centres de dia. Centres de serveis especialitzats Centres o casals de joves espais.			(3) Integrats a les macro - illes
Pistes polivalent 20 x40			(3) Integrats a les macro - illes
ADMINISTRACIÓ LOCAL,SEGURETAT PROTECCIÓ CIVIL.			(3) Integrats a les macro - illes

f) Els aparcaments. (veure plànol adjunt)

Les bases de càlcul per les necessitats de places d'aparcaments són:	
Per la residència.....	1,5 places x habitatge
Terciari (macro – illes).....	0.8 places per cada 80 m2 construïts
Productiu (industrial) (macro –illes).....	1,0 places per cada 100 m2 construïts
Productiu. 22@.....	1,0 places per cada 100 m2 construïts
Terciari	0.8 places per cada 80 m2 construïts
Centre Comercial/Terciari.....	2.300 places
L'aplicació d'aquesta base dona una demanda de 15.362 places.	

L'oferta de places:	
- Edificis en alçada (macro- illes) :	9.685 places.
- <u>Aparcament soterrats.</u>	
- Sota edificis de terciari/ 22@ :	3.095 places
- Sota centre comercial / terciari :	2.300 places
Total oferta :	15.000 places

L'oferta de places s'estableix segons la següent estratègia.

- a) La demanda residencial (7.950 places) es cobreix totalment a partir dels edificis en alçada annexos a cada illa. Cal dir que els aparcaments es consideren com un servei urbà de les macro – illes i la ciutat, i no com un servei directament connectat als habitatges.
- b) La resta de places dels edificis d'aparcament (1.735 places) annexes a les illes destinats a cobrir les necessitats del terciari / productiu industrial o comercial es disposaran d'aparcaments soterrats
- c) La demanda i l'oferta de les illes dedicades exclusivament a terciari, 22@ o centre comercial s'equilibren autònomament a partir del aparcaments soterrats.
- El saldo negatiu entre oferta i demanda (282 places), representen 1. 400 m.l. d'aparcaments al carrer, perfectament assumible per la proposta d'ordenació.

g) Mobilitat (veure plànol adjunt)

La mobilitat dins del sector ve marcada per:

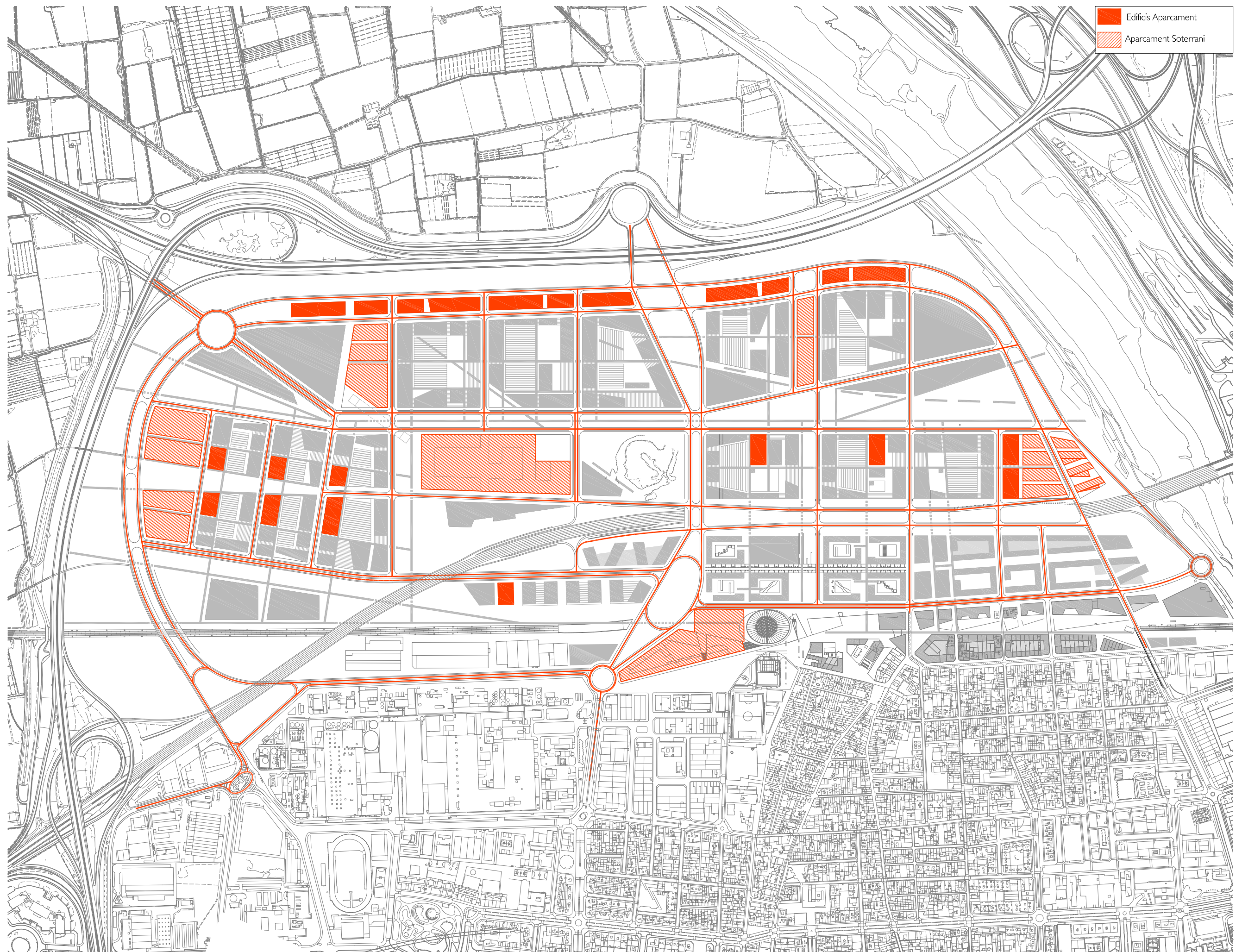
- L'estratègica situació de les línies de metro (L-1) (L-9) que cobreixen equilibradament el sector (8 min. de temps màxim de recorregut)
- Els recorreguts per vianants i bicicletes es realitza pel entramat de recorreguts al intern de les illes enllaçant amb els eixos per vianants i el sistema d'espais verds.
- El sistema d'espais verd – espais cívics te una configuració perimetral al centre de la ciutat (centre actual + estació intermodal + nou centre)
- Els carrers de la xarxa bàsica i els que configuren les zones verdes disposaran de carril bici.
- Es pretén la connexió de la xarxa per vianant i bicicletes amb el camins rurals del Parc Agrari i els del Parc fluvial.
- La situació dels equipaments annex a les zones verdes faciliten l'accés de vianants i bicicletes.
- Al situar en gran par de les macro – illes, els aparcaments a l'exterior connectats amb la xarxa estructurant, facilita evitar la interferència entre el trànsit rodat i el de vianants i bicicletes.
- La xarxa bàsica del transport públic (autobusos) per a servei intern de la ciutat es defineix en anell connectant les estacions de metro i l'estació intermodal.
- La xarxa bàsica d'autobusos d'àmbit territorial o intermunicipal es preveu per la ronda proposada i l'eix de l'Avinguda del Remolar que connecta l'estació intermodal.
- Es planteja la estació d'autobusos (intermunicipals i urbans) en el espai a nivell de la ciutat existent, a peu pla amb l'aparcament de l'estació intermodal.

EL MODEL EDIFICATORI. LES ILLES MIXTES O MACRO ILLES. (Veure plànol adjunt)

L'elecció d'un model edificatòri proper al concepte d'illes mixtes o macro –illes es justifica per possibilitar i facilitar la consecució d'un dels objectius de la proposta: concebre un ciutat basada en la mixtura d'usos i activitats. Creiem que fugir de la típica zonificació urbanística s'ha de complir en la estructura de les illes ja que aquestes són el primer esglaó que permeti aquest objectiu.

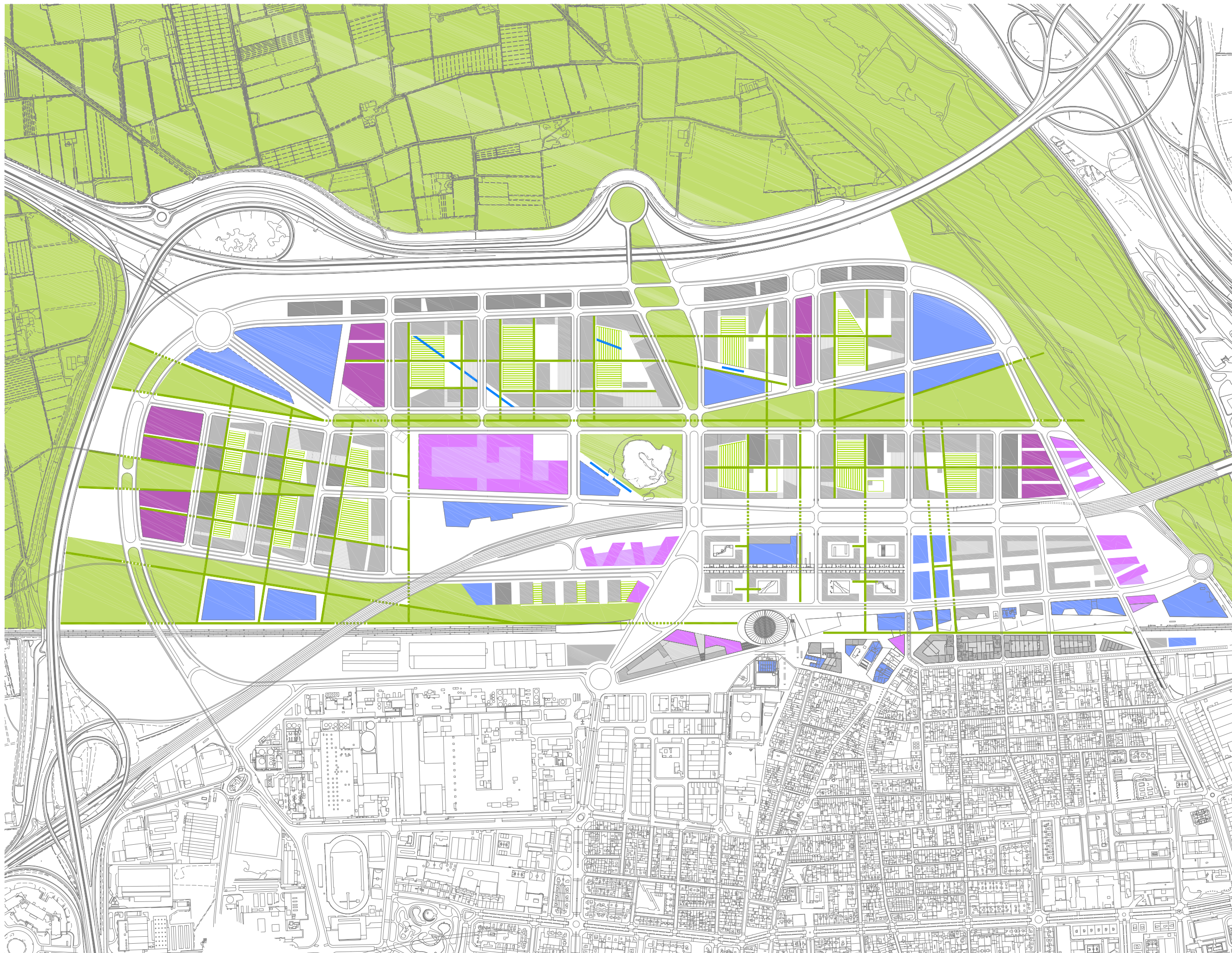
Sovint es pensa que l'encarregada d'acomplir aquest objectiu es la secció edificatòria. Es cert que això ha estat possible en l'Eixample barceloní. Però traslladar mecànicament aquesta idea a les construccions residencials actuals, oblida que la capacitat d'integrar diversitat de programes i de canvi d'ús en el temps, ha estat possible gràcies a la fondària edificable de l'Eixample. Fondàries que oscil·len entre 25 a 28 metres.

Les illes tancades o semitancades – illes teixit - (Esquema 1) amb fondàries entre 12 a 13 metres (característica de blocs amb orientació nord – sud) no gaudeixen tant clarament d'aquesta capacitat. Resulta difícil pensar que fondàries d'aquest ordre poden integrar dins



- Edificis Aparcament
- Aparcament Soterrani





de la seva secció edificatòria activitats terciàries o productives (per exemple programes d'oficines que requereixen plantes obertes no mes petites de 500 m² i sovint properes als 1.000 m² de planta).

El mateix succeeix quan aquests paràmetres pretenen integrar les dimensions exigides per equipaments de proximitat o de petit format.

Tanmateix, quan els edificis s'orienten en direcció est – oest, les fondàries edificables amb pati central (doble bloc), si es poden assimilar a les del Eixample i arriben a ser compatibles amb les dimensions requerides per altres usos.

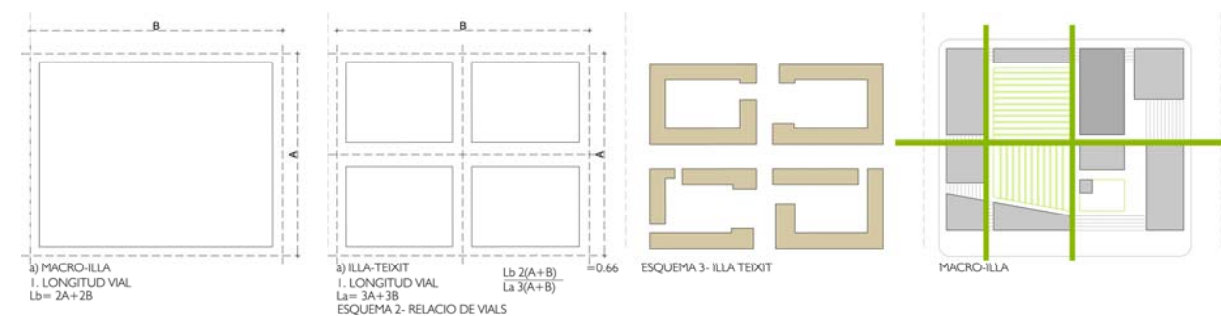
També resulta difícil, en les illes - teixit ,acomplir satisfactòriament les condicions d'asseïllament i l'establiment de programes d'ús comunitaris en l'espai intern de les illes, com els que aquí es plantegen inclouen espais de gestió veïnal (horts) i els edificis tècnics / aparcament que aquí es proposen.

Per altre banda, l'acceptació del model de la macro – illa no comporta renunciar als avantatges d'urbanitat que l'illa tradicional ofereix (illes teixit o característiques de l'eixample). La seva urbanitat també es fonamenta en la continuïtat edificatòria en relació al carrer o a l'espai públic; en la formació de les cantonades; el caràcter públic de les plantes baixes en relació al carrer; etc.

En canvi la macro – illa ofereix condicions de flexibilitat i d'economia que l'illa tradicional dificulta. Entre altres:

1.- La disminució dels vials de circulació rodada. (Esquema 2)

Aquesta disminució es situa a l'entorn de 33% respecte a la necessària per a les illes - teixit. Aquesta disminució repercuteix favorablement en la de la superfície de caràcter públic/ o comercial que ambdós models necessiten (davant de la conveniència de no situar habitatges en plantes baixes que donin front als carrers).



2.- Una millor adaptabilitat dels models d'agrupacions d'habitatges respecte a l'asseïllament i la diversitat d'usos

Al nostre cas, amb una orientació propera al N-S, les macro – illes permeten amb més facilitat la utilització d'agrupacions en doble crugia en les orientacions E-O o d'altres models (en torre o semblants) que son aptes per a programes que necessiten fondàries reduïdes. També la dimensió de la macro illa accepta més fàcilment la variabilitat de les fondàries i alçades edificables, aquest fet i la no dependència de l'aparcament soterrani, facilitat la convivència de diversos programes residencials (habitatges familiars de diverses mides; per a col·lectius específics com joves, gent gran, residències, etc.) o els que provenen d'usos no residencials (terciari, comercials, productiu i de petits equipaments de caràcter social o assistencials compatibles amb les unitats residencials).

3.- Les macro – illes i els usos i activitats. (Esquema 3)

Les dimensions d'aquest model facilita la convivència d'usos residencials i productius (tant siguin terciaris o industrial – tecnològic). Això coopera a un model de ciutat no zonificada i a la proximitat entre residència i treball.

4.- Diversitats d'usos a l'interior de les illes. (Esquema 3)

El model iniciat en el sector de la Seda, i en el que es proposa, parteix de la utilització veïnal dels espais a l'interior de les illes. Es cert que la vida urbana ha realitzar-se als espais públics de la ciutat, però no es menys cert que el interior de les illes es considera el perllongament de la vida en els habitatges. De fet el interior de les illes complementen el confort urbà dels habitatges i constitueix un primer nivell cap un model de ciutat cohesionada. Les macro – illes suporten una càrrega residencial relativament elevada (Des de 500 fins a 230 habitatges) ,fet que coopera a assolir la intensitat necessària per garantir aquella cohesió. Els interiors de les illes són bàsicament espais de gestió veïnal, i per tant la seva raó s'ha de recolzar en la utilitat i per tant en la millora de la qualitat de vida i de la relació. Aquesta dimensió facilita la previsió d'equipaments de proximitat Per altre banda una major disponibilitat d'espai al interior de les illes facilita poder introduir funcions que difícilment trobarien lloc en espais mes reduïts. Aquest espai ha de permetre:

- La disponibilitat de possibles espais davanters d'ús dels habitatges desenvolupats en planta baixa i que donin al seu interior. (L'experiència actual demostra que no existeix un demanda de petit comerç capaç d'ocupar totes les plantes baixes.)
- La disponibilitat d'equipament esportiu (pista polivalent de 20 x 40) com a part d'una concepció global de l'esport proper a l'habitatge.
- La disponibilitat d'un espai verd de gestió privada (horts en cessió o usdefruit), el que comporta una certa dimensió per la seva eficàcia.
- La disponibilitat d'espais de jocs segurs i propers als habitatges.

5.- Interrelació urbana entre les macro– illes. (Esquema 4)

Els espai interns de les macro – illes no es plantegen com espais tancats a l'exterior ni aïllats dels altres espais de la resta d'illes. Es pretén que siguin la base d'un sistema de recorreguts complex que es sobreposa a l'esquema viari de les vies bàsiques. Recorreguts alternatius al del viari per vianants o ciclistes.

També aquests espais interior han de recolzar la urbanitat del carrer oferint espais d'estada i relació urbana (petites places connectades amb els carrers)

SOSTENIBILITAT I ESTALVI ENERGÈTIC. GENERAL.

- El model d'ocupació minimitza el consum de sòl i de la xarxa viària.
- Presenta un grau elevat de permeabilitat del terreny i garanteix la connectivitat amb els espais naturals (Parc Agrari i Parc fluvial). El percentatge mínim de permeabilitat del terreny es situa en un 41 % del sòl. 547.578 m² corresponent a d'espais lliures – zones verdes- i de 71.830 al verd privat - horts)
- Preveu dins del sector l'abocament de les terres, provinents de l'excavació imprescindible per a la edificació, configurant un monticle a ponent del sector. terres d'alta qualitat productiva.
- Es pretén minimitzar l'afectació del freàtic (aparcaments en alçada)
- Utilització de les basses de laminació i del nivell freàtic amb finalitat d'estalvi energètic pel condicionament climàtic i cicle de l'aigua.
- Protecció acústica vers a la C-32.
- Establiment de tres centrals de tractament de residus (soterrades) en la ronda perimetral. Accessibilitat.
- Sistemes d'irrigació eficient i tècniques de xerojardineria. Aprofitament d'aigües de pluja i canals.
- Les dimensions de les macro illes facilita la diversitat de tipologies d'habitatges, el asseïllament correcte i la ventilació transversal. Foment dels espais intermedis (Normativa del habitatge)

LES MACRO ILLES . CONCEPTES DE SOSTENIBILITAT I ESTALVI ENERGÈTIC. EL PAPER DELS EDIFICIS TÈCNICS I D'APARCAMENT.

Són els edificis tècnics i d'aparcament els que suporten gran part del plantejament sostenible i d'estalvi energètic de la proposta. Aquests edificis seran part de les infraestructures urbanes prèvies a l'edificació de la macro - illa. El seu paper es concreta en el de cobrir les necessitats d'aparcaments de les macro- illes i concentrar les instal·lacions relatives a l'estalvi energètic i la sostenibilitat.

1.- Cobrir les necessitats d'aparcament.

Les raons de plantejar aparcaments en alçada les podem resumir en les següents:

- Alliberar el terreny de construcció. Índex de permeabilitat i facilitar el retorn de les aigües pluvials al terreny pel manteniment de l'equilibri hidrològic del sector
- Alliberar les tipologies dels habitatges dels condicionaments dimensionals dels vehicles.
- Preservar al màxim l'acuífer profund i minimitzar l'afectació el menys possible el nivell freàtic.
- Optar per una solució més econòmica i versàtil dels aparcaments. Es més econòmic construir en alçada que en fondària, a més de que els edificis destinats a aparcaments poden ser reutilitzats pe altres usos. L'aparcament s'entén com un servei urbà al servei de la macro – illa o la ciutat, no com un servei adscrit a cada habitatge.
- No necessiten despeses energètiques per la ventilació i renovació d'aire.

2.- Concentrar les instal·lacions relatives a l'estalvi energètic i la sostenibilitat.

- Electricitat : Concentració de les estacions transformadores a la planta baixa del centre(no inundable)
- Concentració de la producció d'energies renovables. Complementant les que normativament s'estableixin als edificis .
- Concentració de la de la producció centralitzada d'energia a nivell de la macro- illa i/o entorn. (local heating system)

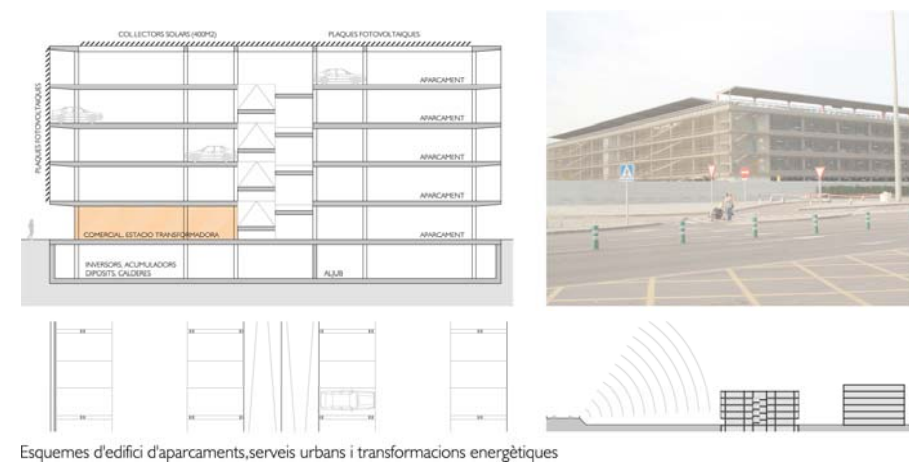
c) Reciclatge de l'aigua de pluja.

Situant l'aljub en la planta soterrani del centre : per a la decantació i filtrat, de les aigües pluvials provinents de les cobertes dels edificis i les superficials de la urbanització, i de les grises reutilitzables.

d) Concentrar la gestió de deixalles i residus.

Evitant la dispersió tradicional de punts de recollida i selecció.

En particular les seves funcions cara al condicionament climàtic; la producció d'ACS; com a contenidor d'energies renovables ;com element cara a assegurar el cycle de l'aigua; recollida i selecció de deixalles; seran:



a) Condicionament climàtic. (Veure esquema)

En general les macro- illes contenen diferents usos i per tant diferents demandes energètiques. (Residència, terciari, equipaments, comercial, indústria tecnològica, etc.). El model energètic haurà d'adaptar-se a aquesta diversitat en la demanda.

Malgrat que la xarxa urbana i les futures edificacions es projectin amb criteris bioclimàtics, cal cercar una instal·lació dissenyada des de un punt de **vista d'eficiència energètica i capacitat d'assolir alts rendiments**. Es proposa doncs una instal·lació en **bucle d'aigua**, a on cada usuari condensa/evapora contra l'esmentat bucle.

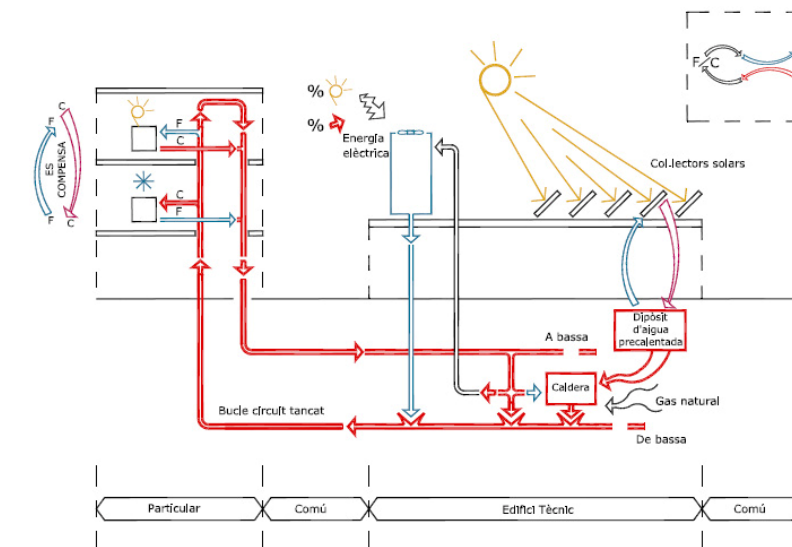
S'utilitzarà com a font tèrmica les basses de laminació , que donat el seu volum i gran superfície d'intercanvi amb l'aire com amb el freàtic, permeten realitzar aquesta funció. A més, en èpoques intermèdies, es permet la utilització de l'aigua de les basses directament possibilitant el *free- cooling* geotèrmic. (Veure esquema)

Dins dels edificis tècnics de cada illa s'ubicaran:

- un dispositiu de refredament evaporatiu, tipus *dry cooler*, que no possibiliti colònies de legionella.
- calderes de gas de condensació d'alt rendiment.

Les avantatges son les següents:

- permet escollir a l'usuari final el sistema de funcionament, sense tenir que produir i transportar simultàniament fred/calor d'una forma centralitzada el que provoca elevats costos per baixes demandes.
- totes les unitats de producció son del tipus aigua/aigua amb COP superiors a 4, el que permet sistemes molt eficients.
- El bucle d'aigua aprofita al màxim les sinergies existents en una illa d'usos mixtos.
- Utilitzant les basses com a focus per a la condensació el sistema es totalment sostenible, sense emissions de CO2 ni despesa d'aigua.



Esquema: Condicionament climàtic.

b) Producció d'ACS. (Veure esquema)

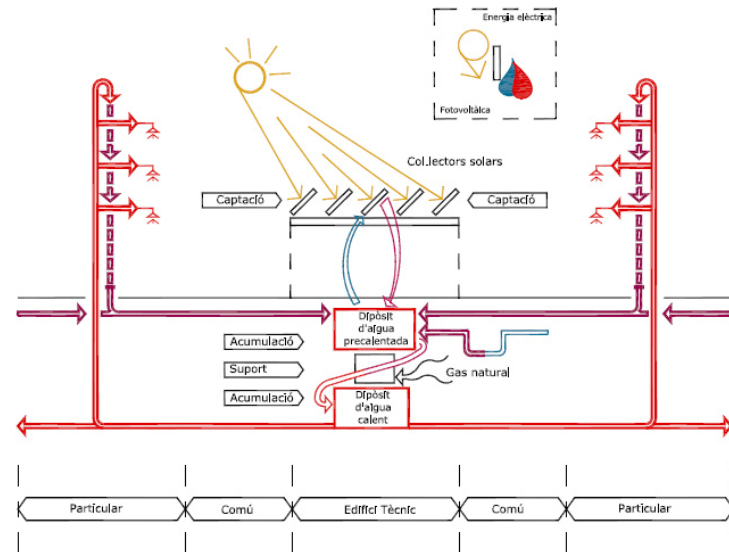
La producció d'aigua calenta sanitària per a tota l'illa es realitza centralitzada en l'edifici tècnic. Aquí es realitza la captació, l'acumulació i la caldera de condensació d'alt rendiment.

Els col·lectors solars s'ubiquen a la coberta deixant les façanes orientades a sud i ponent per els col·lectors fotovoltaics.

S'instal·laran col·lectors amb una proporció de 400 m2 por cada 1.000 habitants.

La distribució realitzada des de l'edifici tècnic es distribueix als usuaris , utilitzant comptadors de termies per a cada ús.

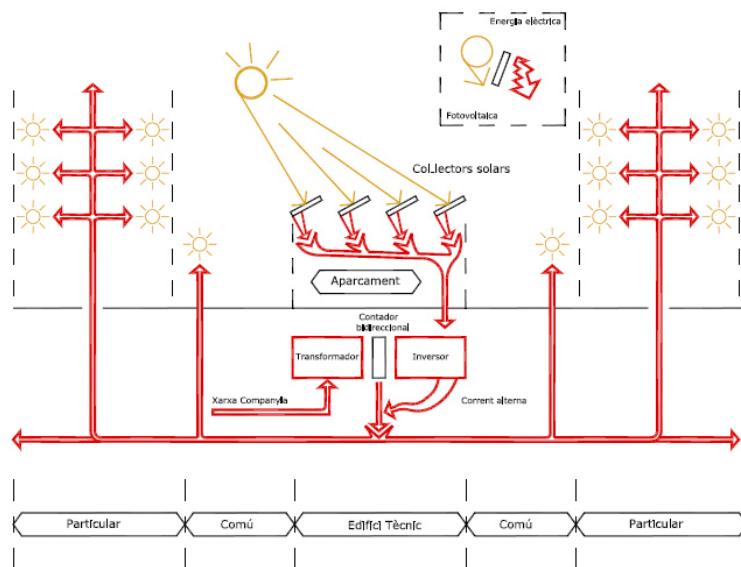
La instal·lació es dotarà amb xarxa de recirculació , el que permet l'estalvi d'energia d'aigua al minimitzar el temps de servei.
Per la millora de l'eficiència del sistema, el aigua de la xarxa , se pre-escalfarà mitjançant internaviador indirecte amb l'aigua de recuperació de les dutxes. (Veure esquema)



Esquema: Producció d'ACS

c) Energies renovables. (Veure esquema)

- **Energia solar tèrmica.-** S'implantaràn col·lectors solars tèrmics per ACS a la coberta de l'edifici tècnic.
- **Fred solar.-** Degut al descens de consum d'aigua calenta en època estival, quan la captació es màxima, es planteja utilitzar una petita planta d'absorció de simple efecte, que utilitzant com a font de condensació el bucle, generi aigua freda de forma gratuïta.
- **Energia solar fotovoltaica.-** es situaran col·lectors solars fotovoltaics a la façana de l'edifici tècnic (uns 1.000 m2) el que proporcionarà 98 kWp.
- **Refredament gratuït mitjançant l'aigua de les basses.-** El utilitzar l'aigua de la bassa dins del bucle permet atendre part de la demanda de fred , únicament amb l'aigua disponible en la bassa, sense produir aigua refredada i sense aportar CO2.

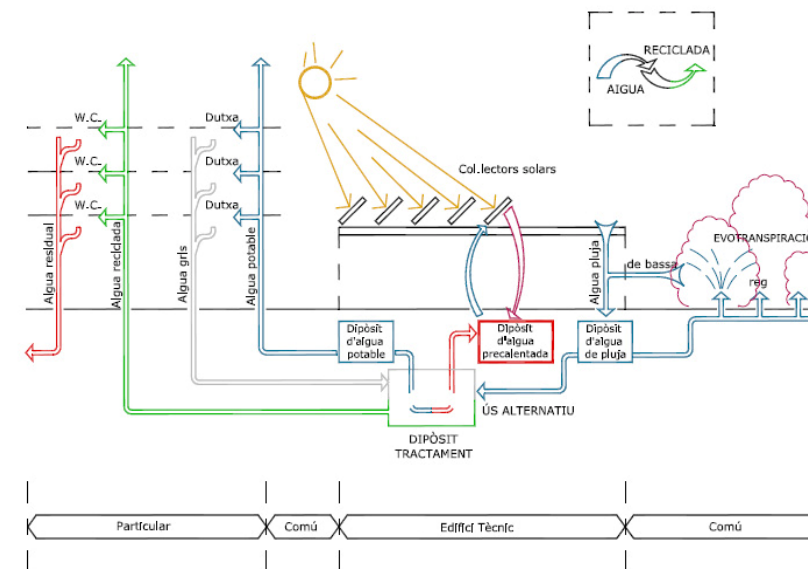


Esquema: Energies renovables.

d) cicle de l'aigua. (Veure esquema)

En l'illa tipus es presenta tres tipus de subministrament d'aigua i tres de recollida:

- **Aigua freda .-** En l'edifici tècnic es produeix l'acumulació d'aigua potable. Dipòsits amb dispositius organolèptics de l'aigua acumulada.
- **Aigua calenta.-** En l'edifici tècnic es concentra la producció d'aigua calenta.
- **Aigua gris tractada.-** L'aigua procedent de dutxes i lavabos es tracten mitjançant filtrat , clorat, desescumat, i coloració, per la posterior distribució als inodors.
- **Recollida d'aigües fecals.-** Xarxa separativa a partir de la que les aigües fecals s'aboquen a la xarxa de clavegueram i es tractaran a l'estació depuradora general.
- **Recollida d'aigües pluvials .-** Les aigües pluvials de l'illa (cobertes i espais públics pavimentats) es recullen en un aljub sota del edifici tècnic. Posteriorment s'utilitzaran com a rec dels horts i de la jardineria pública , o completaran les aigües grises tractades.
- **Recollida d'aigües grises.-** Xarxa independent de recollida de lavabos i dutxes, reutilitzades per omplir les cisternes.



Esquema: Cicle de l'aigua.

e) Recollida i selecció de deixalles .

Les centrals de recollida pneumàtica es dissenyen per acollir l'equipament necessari per abastar una capacitat de 9.000 habitatges equivalents i una distància de recollida de 1.800 mts. aproximadament.










Per tal de donar servei a l'àmbit residencial, comercial i dotacional del Centre Direccional del Prat Nord es fa previsió d'espai per a la ubicació de tres centrals de recollida.

Per a la ubicació dels punts d'abocament es proposa que les àrees d'aportació de residus s'integrin a l'interior de les diferents promocions en les parcel·les privades, en el nostre cas poden situar-les dins o a prop dels edificis tècnics.

La ubicació de comportes d'abocament a l'interior de les zones privades comporta les següents implicacions:

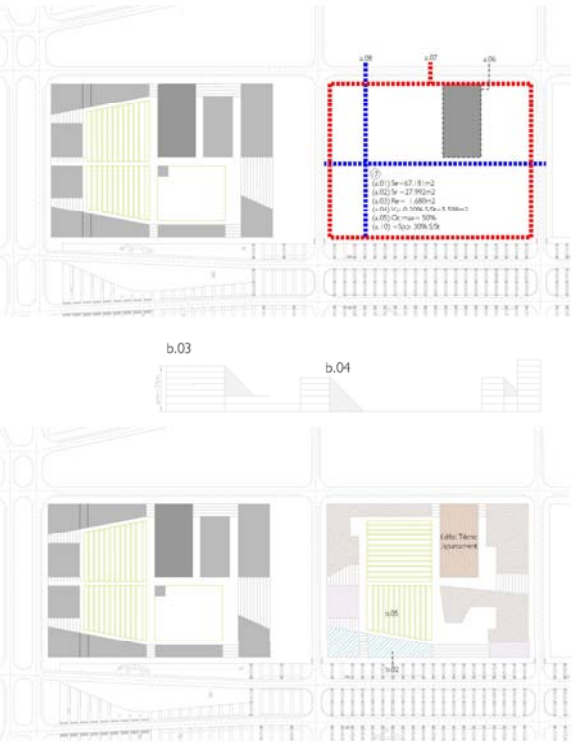
- Desaparició de mobiliari urbà i desaparició d'aportació de residus en zones públiques
- La implantació i inversió en els punts d'abocament es va realitzant progressivament i a mida que avancen les construccions, alliberant d'aquesta manera, costos del projecte d'urbanització.
- Els punts d'abocament formen part dels projectes d'edificació i per tants'haurà de recollir la obligatorietat per part dels promotors de l'execució interior dels punts d'abocament.
- Els futurs veïns assumiran el manteniment de les xarxes interiors (similar a l'operativa dels ascensors en les comunitats de veïns).

A la central de recollida s'instal·len tots els equips necessaris per a realitzar l'aspiració de les escombraries i separar-les de l'aire de transport i emmagatzemar-les dins dels contenidors. Només es precisa subministrament elèctric a la central i des d'ella es proporcionen els senyals i l'aire comprimit necessari per accionar tots els elements que integren el sistema de manera que aquest es totalment autònom. Les centrals de recollida s'integren perfectament en l'entorn i poden dissenyar-se totalment enterrades, semi soterrades o en superfície.

	REDUCCION DE LA DEMANDA	EFICIENCIA ENERGETICA	ENERGIAS ALTERNATIVAS
 CLIMATIZACION	<ul style="list-style-type: none">• Análisis de la orientación de los viales permitiendo la mínima exposición climatológica y aprovechando la circulación de los vientos dominantes.• Control solar mediante la disposición adecuada de los elementos arquitectónicos: orientaciones, ejes dominantes, juego de llenos y vacíos, lucos y sombras. 	<ul style="list-style-type: none">• Sistema agua / agua de alto rendimiento.• Suministro gratuito calefacción / refrigeración, aprovechando las distintas demandas de los diferentes usos. Sinergias bucle de agua.• Condensación contra el agua de balsas, con fuertes ahorros de agua en temporada estival.	<ul style="list-style-type: none">• Utilización en invierno del agua de balsas como fuente de refrigeración, con fuertes ahorros energéticos.• Utilización de los colectores solares en época estival para producir frío por absorción. Frío solar, para cubrir demanda de refrigeración en zonas comunes.• Vegetación en el interior de la parcela, regada con agua de balsas o pluvial recogida en la misma parcela. Efecto evapotranspirativo disminuye la temperatura de manera zonal. 
 ELECTRICIDAD	<ul style="list-style-type: none">• Parking sobre rasante: fuertes ahorros en iluminación y ventilación.• Manzanas abiertas que permiten el máximo aprovechamiento de la luz natural en los edificios.• Sistemas de refrigeración altamente eficientes: disminución de la demanda eléctrica por este concepto.	<ul style="list-style-type: none">• Iluminación exterior controlada por crepusculares, lámparas de alta eficiencia.• Centros de transformación por manzana, en los que se inyecta la producción fotovoltaica de la misma.	<ul style="list-style-type: none">• Fotovoltaica en el edificio de servicios, en total unos 1.000 m² por parcela, más de 100 kWp disponibles. 
 APROVECHAMIENTO HIDRICO	<ul style="list-style-type: none">• Tratamiento de las aguas grises, posibilitando un doble ciclo dentro de la parcela.• Recogida de aguas pluviales en Las balsas, almacenamiento y reinyección en el edificio.	<ul style="list-style-type: none">• Recogida separativa en la parcela: pluviales, fecales y grises. Acumulación de aguas grises y pluviales.• Aljibe aguas pluviales que posibilita el uso de las aguas de lluvia, primero para riego en la propia parcela, y en temporada de lluvia para llenado de las cisternas.	<ul style="list-style-type: none">• Utilización del agua de las balsas para riego de las zonas verdes de la manzana.• Utilización de las aguas de la balsa como fuente energética para la climatización. 
 GENERACION A.C.	<ul style="list-style-type: none">• Griferías con alreadores disminuyendo el consumo de agua caliente sanitaria.• Disminución de las pérdidas en las conducciones, utilizando aislamientos óptimos y minimizando los trazados.	<ul style="list-style-type: none">• Apoyo a la generación de energía solar con calderas de alta eficiencia.• Utilización de gas natural como combustible, reduciendo considerablemente las emisiones de CO2 al no utilizar energía eléctrica.• Redes equilibradas minimizando los costes de recirculación.	<ul style="list-style-type: none">• Utilización de colectores solares térmicos en la cubierta del edificio de servicios para alcanzar una cobertura del 80% de la demanda de agua caliente sanitaria de la manzana. 

CRITERIS URBANÍSTICS PER LA REDACCIÓ DEL PLANS SECTORIALS. MACRO – ILLES

- A) Paràmetres fixes (A definir pel planejament general)
- Definició del sostre edificable.
 - Determinació del sostre residencial.
 - Determinació de la reserva de del sòl per equipaments
 - Determinació del sòl en concessió a l'ús veïnal (horts)
 - Ocupació màxima
 - Determinació de la situació del centre de serveis urbans i de transformació energètica. (A.S)) i de la seva capacitat d'aparcament i característiques.
 - Definició de les alineacions de l'edificació en relació a mantenir la seva continuïtat en funció de la xarxa viària bàsica, potenciant les cantonades.
 - Interconnexió amb la ciutat i altres illes. Xarxa de recorreguts per vianants i ciclistes.
 - Definició, si escau, de les vies internes de servei.
 - Percentatge de sòl permeable.
- B) Paràmetres lliures (A definir pel planejament parcial o sectorial)
- Determinació del percentatge d'usos no residencials. (Terciari, productiu, comercial)
 - Fondàries edificables
 - Determinació d'alçades en funció de l'assolellament. Dins de la macro illa i en relació amb l'entorn urbà.
 - Utilització de la secció edificatòria com a mecanisme de flexibilitat i la barreja d'usos.
 - Organització interna de la macro – illa.



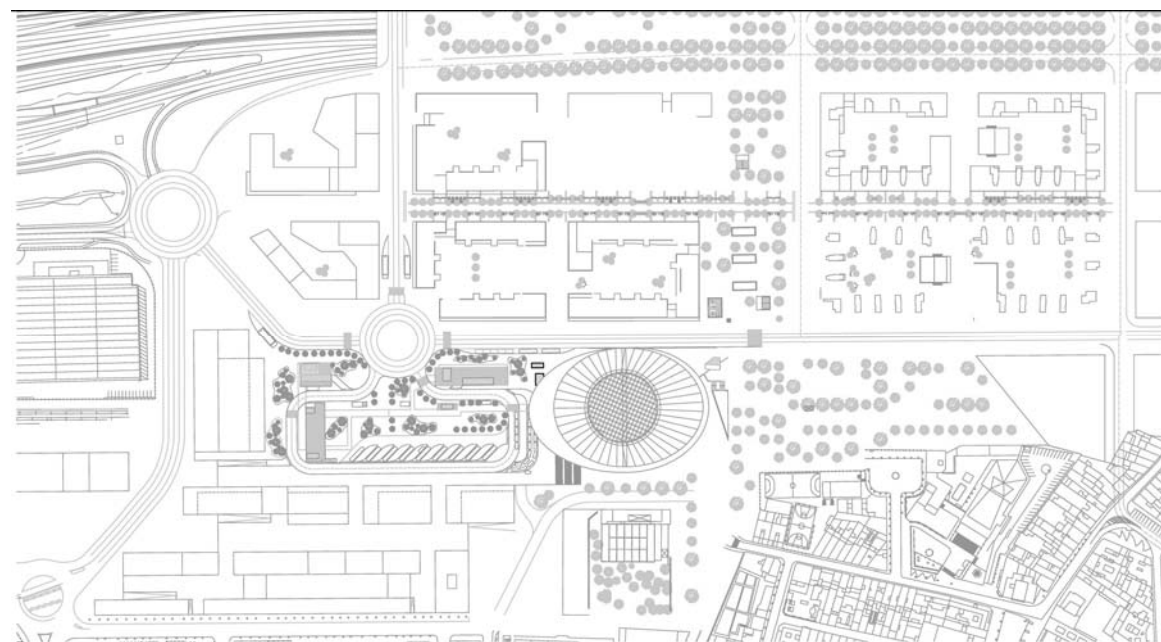
L'ENTORN DE L'ESTACIÓ INTERMODAL. ANÀLISIS DE LA MODIFICACIÓ DE PGM I JUSTIFICACIÓ DE LA NOVA PROPOSTA.

Anàlisi de la modificació del PGM

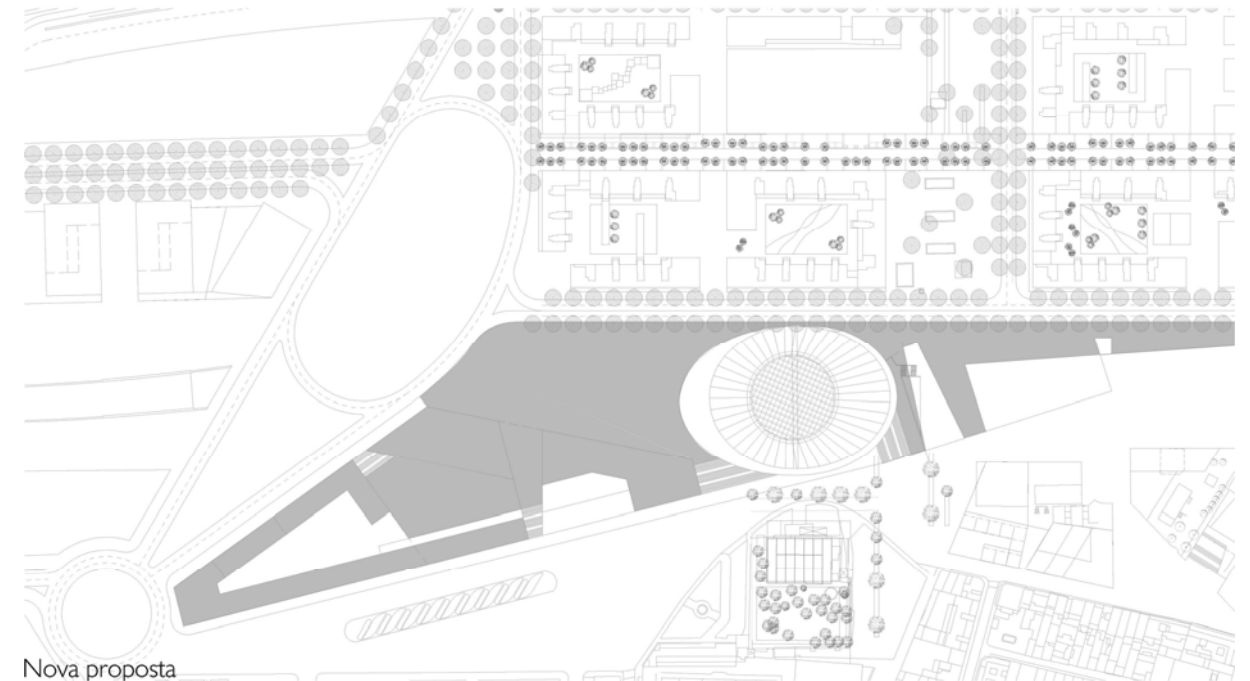
- Els usos proposats en la superfície a ponent de l'Estació comporta renunciar a estendre la urbanitat de la ciutat.
- L'estació presenta la seva cara urbana a llevant- la ciutat existent- i deixa el seu darrera com un espai de serveis. Això contradiu la voluntat de creixement de la ciutat a ponent i a la pròpia forma de l'edifici projectat pel arquitecte Cèsar Portela.
- La voluntat de tancar-se cap a ponent s'expressa amb l'edificació proposada.
- La intermodalitat es dirigeix quasi exclusivament cap a les grans infraestructures del territori (Autovia – C32) , oblidant la que necessita la ciutat existent.
- L'Avinguda del Remolar es converteix en un simple pas entre el darrera d'un futur edifici i les vies.
- La proposta edificatòria al sud de l'Estació i el carrer del Dr. Soler i Torrents ignora la morfologia de la ciutat existent.

Justificació de la nova proposta.

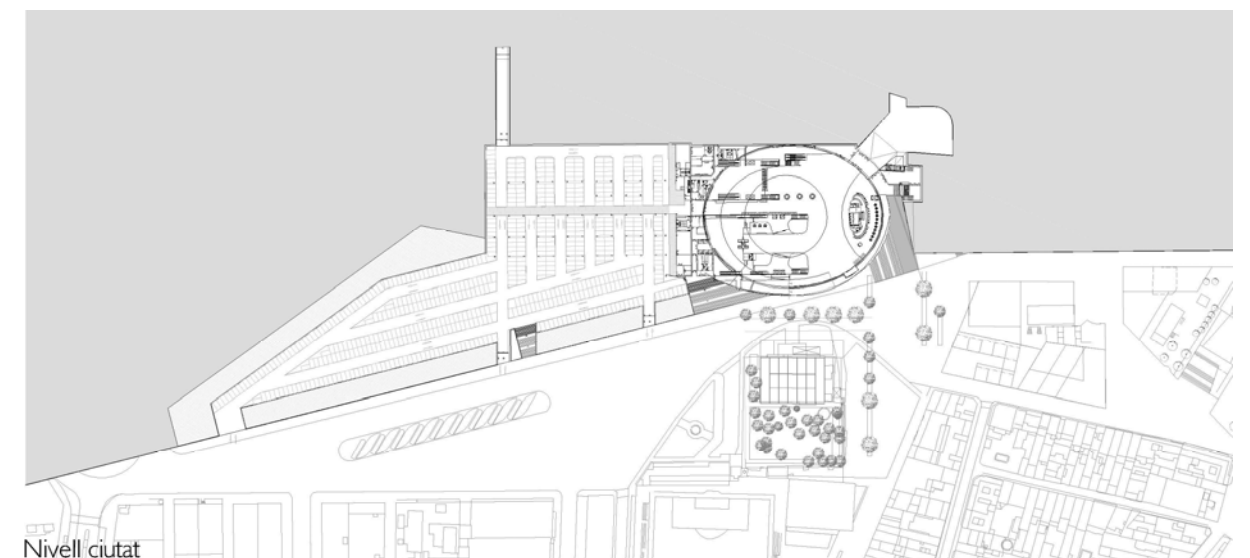
- Reconeixement del paper estructurador del traçat ferroviari en la formació del eix cívic est –oest que comença amb el cobriment de l'Avinguda del Ferrocarril.
- La percepció del tren al descobert hauria de ser – si es tracta correctament- part del paisatge urbà del Prat.
- Afegir la rotonda de l'Avinguda del Remolar al sistema d'accés a l'estació intermodal.
- Recuperar el caràcter cívic del costat de ponent de l'estació.
- Plantejament edificatòri que resolgui el desnivell creat per la nova ciutat en relació a l'existent (Pas de la cota + 6 a la + 10) i faci de frontissa entre la nova ciutat i l'existent.
- Aprofitar el desnivell per ubicar l'aparcament. Això permetrà l'accés a peu pla de persones i vehicles (des de la cota +6), amb una capacitat més gran que la proposta actual i amb un cost inferior.
- Destinar el nou espai del carrer Dr. Soler i Torrents com estació d'autobusos (urbans i periurbans)



Proposta actual, nivell plaça



Nova proposta



Nivell ciutat



Secció transversal

GESTIÓ DE L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DEL CENTRE DIRECCIONAL DEL PRAT

En termes de gestió urbanística, la proposta per al Centre Direccional del Prat distingeix la intervenció al nord de l'autovia C-31 i de la línia ferroviària, subdividida en quatre sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD-01 Centre Direccional, SUD-02 Parc fluvial, SUD-03 Ronda Nord, SUD-04 Parc Agrari), i dos sectors en sòl urbà de Modificació Puntual del Pla General Metropolità (el de la Seda i el de Can l'Alaio).

En els sectors de sòl urbanitzable, es distingeixen tres tipus de sòl edificable. L'anomenat Sòl Edificable Residencial - Terciari correspon a la majoria d'illes proposades. En general, es tracta de macro- illes dins les quals es preveu la cessió d'un 6% de sòl per equipaments de petit format integrables en el teixit urbà, i la combinació d'edificis destinats a usos residencials, terciaris i a les dotacions d'aparcament corresponents, d'acord amb els paràmetres establerts per a cada illa. En el Sòl Edificable Productiu els usos admesos són les activitats econòmiques compatibles amb la proximitat de l'ús residencial, inclòs l'ús terciari. En aquestes illes, els aparcaments se situen en el subsòl, en lloc d'edificis en alçada. Finalment, el Sòl Edificable Comercial - Terciari correspon al complex que integrarà el nou centre comercial que es reforçarà sòl destinats al centre cultural.

Pel que fa als sistemes plantejats, ressaltar la proposta de parcs equipats, espais de cessió que el planejament derivat qualificaria majoritàriament com espais lliures, però implanta-hi la superfície d'equipaments indicada en cada un d'ells. També es preveu un sistema d'aparcaments que correspon a sòl situats al llarg de la ronda nord i en els quals s'alçarien els edificis d'aparcaments al servei de totes les illes que donen a aquest vial.

El conjunt de l'ordenació en sòl urbanitzable s'organitza en quatre sectors de sòl urbanitzable. El SUD-01 Centre Direccional permetrà en una primera fase crear ciutat al nord de l'autovia C-31 estretament vinculada al nucli urbà existent al sud de la mateixa gràcies a la continuïtat de la trama viària. Aquest sector suposa la supressió de l'actual enllaç entre la C-32 i la C-31 i la seva substitució per vials urbans. Els sector també permet crear la nova centralitat al voltant del complex comercial - terciari i equipaments.

Els altres tres sectors urbanitzables permeten anar desplegant la ronda nord del Prat, i fer-ho de manera autònoma, en diferents etapes. El SUD-02 Parc Fluvial executaria el tram de llevant, tot assumint les actuacions per permeabilitzar l'autovia a l'alçada del nus Prat Nord, mentre el SUD-03 Ronda Nord desenvoluparia el tram central d'aquest vial.

Finalment, el sector SUD-04 realitza també aportacions estructurals fonamentals. D'una banda, el sector completa la ronda nord connectant-la amb la trama viària del polígon industrial en sòl urbà al sud de l'autovia C-31. Tot i trobar-se fora del sector, aquest assumeix també com a càrregues externes el tram dels vials entre la via del ferrocarril i l'autovia C-31, amb els corresponents passos a través d'aquestes infraestructures que en aquest tram romanen com a veritables barreres urbanes. En aquest sentit, l'espai de terreny situada entre ferrocarril i autovia es manté en sòl no urbanitzable, a l'espera de possibles actuacions de permeabilització d'aquestes infraestructures a més llarg termini. L'altra gran aportació estructural del SUD-04 són les connexions entre el parc agrari del Llobregat i els parcs urbans (tant el que connecta amb l'estació de ferrocarril al llarg de la línia ferroviària com el que vertebrà tot el nou creixement, permeten una continuïtat entre el parc agrari i el parc fluvial del Llobregat).

El conjunt d'aquests quatre sectors de sòl urbanitzable presenta els següents paràmetres urbanístics, els quals compleixen tant els estàndards urbanístics fixats en la legislació vigent, com els requeriments plantejats pel municipi per al desenvolupament de l'àmbit:

Superfície total	1.502.101 m2	100%
Sòl de cessió	910.004 m2	60,6%
Espais lliures	547.578 m2	36,4%
Equipament	132.154 m2	8,8%
Viari	230.272 m2	15,3%
Sòl Privat	592.097 m2	39,4%
Edificabilitat bruta	0,85 m2st/m2	
Sostre total	1.272.505 m2	100%
Sostre residencial	529.241 m2	41,6%
Sostre comercial	169.877 m2	13,4%
Sostre terciari	255.842 m2	20,1%
Sostre industrial / productiu	317.545 m2	24,9%
Places d'aparcament	15.080 pl	100%
En edificis	9.685 pl	64,2%
En subsòl	5.395 pl	35,8%
Llocs de treball	22.331	100%
Comercial	4.247	19,0%
Terciari	12.792	57,3%
Industrial / Productiu	5.292	23,7%

En relació als dos sectors en sòl urbà, la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit de la Seda, tot mantenint l'ordenació existent en les propostes actuals al nord i a llevant de la nova estació de ferrocarril, planteja una reordenació de les illes situades a ponent amb l'objectiu de potenciar dos grans eixos urbans que es creuen en aquest punt: el que vertebrà tot el nucli urbà de sud a nord fins a enllaçar amb el nus d'accés a la C-31 i el que vertebrà el nou eixample del Prat Nord i que la nostra proposta prolonga fins creuar l'autovia per tal de convertir-lo en un eix vertebrador en la direcció est-oest. La modificació puntual proposada permet mantenir l'edificabilitat i la combinació d'usos residencials, terciaris i comercials previstos actualment.

Al seu torn, la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit de Ca l'Alaio preveu la reconversió d'unes illes actualment industrials situades entre el ferrocarril i l'autovia C-31 en usos residencials i terciaris amb l'objectiu de conformar el front urbà al vial que enllaça l'Eixample del Prat Nord amb els nous creixements proposats a ponent de l'autovia i amb l'objectiu de donar continuïtat al parc que des de l'estació convertirà la cicatriu del ferrocarril en una connexió vers el parc agrari del Delta del Llobregat.

El model de gestió urbanístic ha de partir de la premissa de que no ens trobem amb un sector homogeni, i de que la generació de 120 hectàrees de ciutat no es pot produir en un únic acte urbanístic. Per tant caldrà dissenyar una estratègia que permeti la flexibilitat en la gestió i evitar un planejament excessivament rígid. Inclòs en la determinació dels paràmetres edificatòries, sovint, la distància entre el planejament i el projecte arquitectònic resulta insalvable i obliga a solucions allunyades de les demandes del moment. El mateix succeeix en la previsió d'activitats o d'operadors. Cal doncs un planejament que asseguri el model per sobre de la determinació exhaustiva de les solucions i que proposi figures de planejament a desenvolupar al compàs del creixement de la ciutat.

La complexitat que s'endevina, aconsella per tant prioritzar les estratègies i el model de ciutat, i dotar al seu desenvolupament de mecanismes correctores i adaptables a la

dificultat de la gestió i a que la ciutat es mantingui oberta a iniciatives que avui no es poden preveure.

D'acord amb aquest plantejament la definició de les macro –illes suportarà gran part d'aquesta visió flexible i oberta del planejament. Per a concretar aquesta postura es proposa:

El planejament general fixarà:

- a) El sostre destinat a residència i el sòl previst per a dotacions, així com el sostre total de les macro- illes.
 - b) Les infraestructures i l'estratègia dels serveis. Inclòs els edificis destinats als serveis tècnics i aparcament.
 - c) Les zones lliures / verdes i els principis generals de connexió amb el parc agrari i Parc Fluvial.
 - d) Les zones qualificades específicament com terciari; productiu i centre comercial.
- El planejament deixarà obert els percentatges dels usos en les macro – illes destinats a terciari – productiu – comercial, permetent el transvasament de sostre d'una a altre qualificació en funció de les necessitats canviants.

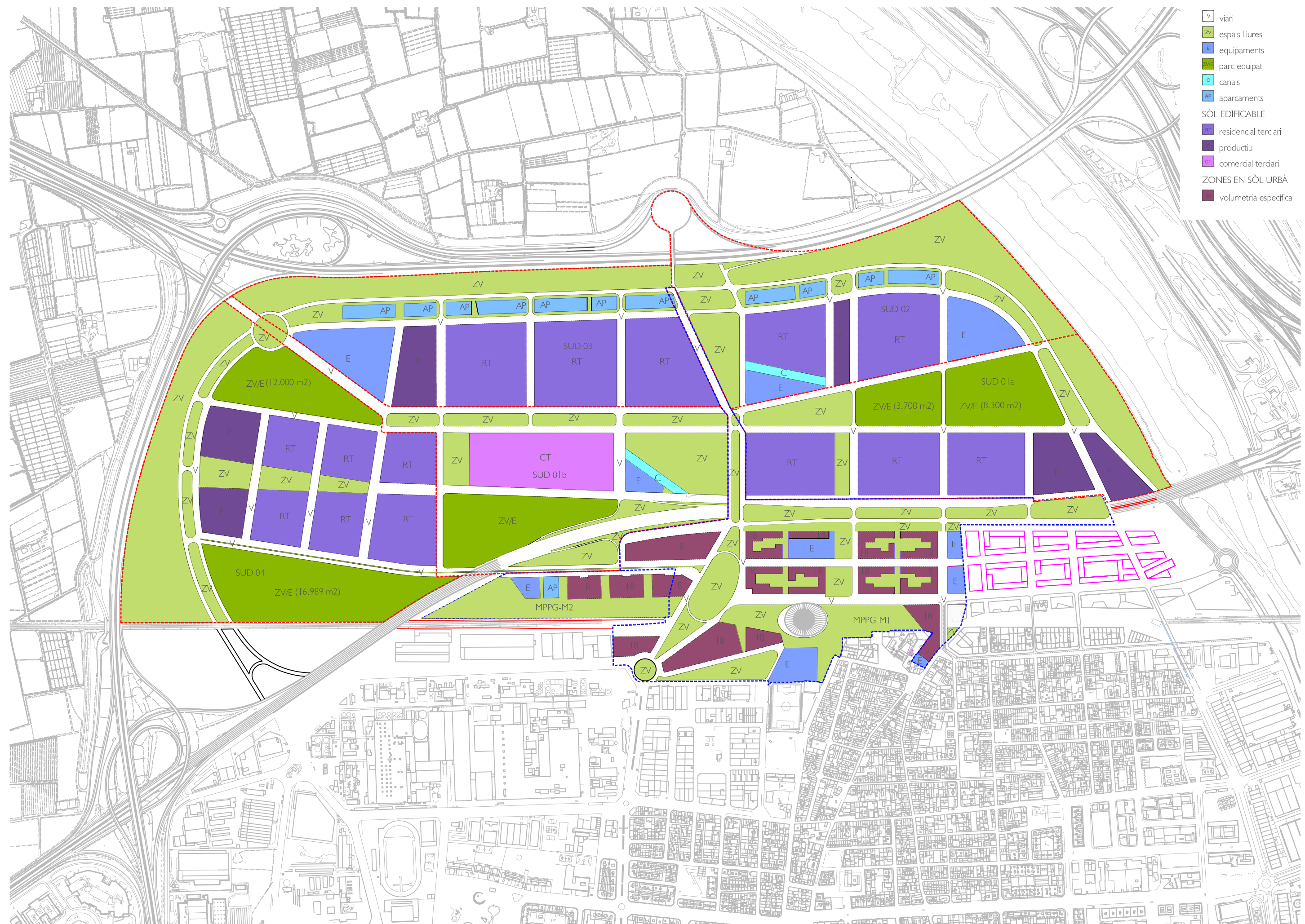
Respecte a la determinació dels paràmetres urbanístics que haurà de complir el planejament parcial o sectorial de les macro – illes, es proposa:

A) Que el planejament general fixi:

- a.01.- Definició del sostre edificable.
- a.02.-Determinació del sostre residencial.
- a.03.-Determinació de la reserva de del sòl per equipaments
- a.04.-Determinació del sòl en concessió a l'ús veïnal (horts)
- a.05.-Ocupació màxima
- a.06.-Determinació de la situació del centre de serveis urbans i de transformació energètica. (A.S)) i de la seva capacitat d'aparcament i característiques.
- a.07.-Definició de les alineacions de l'edificació en relació a mantenir la seva continuïtat en funció de la xarxa viària bàsica, potenciant les cantonades.
- a.08.-Interconnexió amb la ciutat i altres illes. Xarxa de recorreguts per vianants i ciclistes.
- a.09.-Definició, si escau, de les vies internes de servei.
- a.10.-Percentatge de sòl permeable.

B) Que el planejament sectorial fixi:

- b.01.-Determinació del percentatge d'usos no residencials. (Terciari, productiu, comercial)
- b.02.-Determinació de les fondàries edificables
- b.03.-Determinació d'alçades en funció de l'assolament. Dins de la macro illa i en relació amb l'entorn urbà.
- b.04.-Utilització de la secció edificatòria com a mecanisme de flexibilitat i la barreja d'usos.
- b.05.-Organització interna de la macro – illa.



SECTOR 1: ACTUAL SÒL URBANITZABLE								RESIDENCIAL			COMERCIAL		TERCIARI			INDUSTRIAL PRODUCTIU			APARCAMENTS		SOSTRE TOTAL	
ILLA	CLAU	SUP. TOTAL	VERD PRIVAT	EQUIPAMENTS		OCUPACIÓ		SUP. EDIFIC	SOSTRE	% SOSTRE	SOSTRE	% SOSTRE	SUP. EDIFIC	SOSTRE	% SOSTRE	SUP. EDIFIC	SOSTRE	% SOSTRE	EDIFICIS	SOTERRATS		EDIFICABILITAT
1	7b	18.154		18.154		100%																
2	7b	8.300		8.300		100%																
3	18	35.324	7.065 20%	2.119 6%		50%			50.867	60%	8.478	10%		8.478	10%		16.956	20%	A.S.1 - 1020 p		84.778	2,40 m²/m²
4	7b	3.700		3.700		100%																
5	22@	7.310		7.310		80%											29.240	100%		290 p	29.240	4,00 m²/m²
6	18	26.254	5.251 20%	1.575 6%		50%			37.806	60%	6.301	10%		6.301	10%		12.602	20%	A.S.2 - 1020 p		63.010	2,40 m²/m²
7	7b	7.956		7.956		100%																
8	18	36.218	7.244 20%	2.173 6%		50%			52.154	60%	8.692	10%		13.038	15%		13.038	15%	A.S.3 - 530 p		86.923	2,40 m²/m²
9	18	39.191	7.838 20%	2.351 6%		50%			56.435	60%	9.406	10%		14.109	15%		14.109	15%	A.S.4 - 1020 p		94.058	2,40 m²/m²
10	18	36.826	7.365 20%	2.210 6%		50%			53.029	60%	8.838	10%		13.257	15%		13.257	15%	A.S.5 - 1020 p		88.382	2,40 m²/m²
11	22@	17.171				80%											68.684	100%	A.S.6 - 400 p	600 p	68.684	4,00 m²/m²
12	7b	23.196		23.196		100%													A.S.7 - 630 p			
13	7b	12.000		12.000		100%																
14	T	7.450				80%								37.250	100%					500 p (2p)	37.250	5,00 m²/m²
15	22@	17.033				80%											51.099	100%	A.S.8 - 830 p	780 p (2p)	51.099	3,00 m²/m²
16	18	26.587	5.317 20%	1.595 6%		50%			41.476	65%	9.571	15%		12.762	20%				A.S.9- 360 p		63.809	2,40 m²/m²
17	18	27.992	5.598 20%	1.680 6%		50%			43.668	65%	10.077	15%		13.436	20%				A.S.10- 360 p		67.181	2,40 m²/m²
18	18	30.811	6.162 20%	1.849 6%		50%			48.065	65%	11.092	15%		14.789	20%				A.S.11- 360 p		73.946	2,40 m²/m²
19	7b	13.000		13.000		100%																
20	C.C + T	43.185									75.000			100.000						2300 p	175.000	
21	18	14.918	2.984 20%	895 6%		50%			19.393	65%	2.984	10%		2.984	10%		4.475	15%	A.S.12-285 p		29.836	2,00 m²/m²
22	18	14.286	2.857 20%	857 6%		50%			22.286	65%	3.429	10%		3.429	10%		5.143	15%	A.S.13-300 p		34.286	2,40 m²/m²
23	18	14.407	2.881 20%	864 6%		50%			22.475	65%	3.458	10%		3.458	10%		5.187	15%	A.S.14- 300 p		34.577	2,40 m²/m²
24	22@	15.230				80%											36.552			525 p	36.552	3,00 m²/m²
25	22@	11.823				80%											28.375			400 p	28.375	3,00 m²/m²
26	18	15.134	3.027 20%	908 6%		50%			23.609	65%	3.632	10%		3.632	10%		5.448	15%	A.S.15- 315 p		36.322	2,40 m²/m²
27	18	16.982	3.396 20%	1.019 6%		50%			26.492	65%	4.076	10%		4.076	10%		6.114	15%	A.S.16- 420 p		40.757	2,40 m²/m²
28	18	24.220	4.844 20%	1.453 6%		50%			31.486	65%	4.844	10%		4.844	10%		7.266	15%	A.S.17- 515 p		48.440	2,00 m²/m²
29	7b	9.746		9.746		100%																
30	7b	7.243		7.243		100%																

TOTALS		581.647	71.830	132.154					529.241		169.877			255.842			317.545		9.685	5.395		1.272.505
--------	--	---------	--------	---------	--	--	--	--	---------	--	---------	--	--	---------	--	--	---------	--	-------	-------	--	-----------

LLOCS DE TREBALL											4.247 (1/40 m²)			12.792 (1/20 m²)			5.292 (1/60 m²)					22.331
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----------------	--	--	------------------	--	--	-----------------	--	--	--	--	--------

SECTOR 2: MODIFICACIÓ A PONENT DE L'ESTACIÓACTUAL. SÒL URBANITZABLE

E1	18	15.243							30.288	43%	8.544	12%		31.613	45%							70.445
E2	T	1.482												8.892	100%							8.892
E3	18	11.091							20.795	30%	6.932	10%		41.591	60%							69.318
E4	18	4.165							11.662	70%	1.666	10%		3.332	20%							16.660

TOTALS		31.981							62.745		17.142			85.428								165.315
--------	--	--------	--	--	--	--	--	--	--------	--	--------	--	--	--------	--	--	--	--	--	--	--	---------

SECTOR 3: TRANSFORMACIÓ SECTOR CAN L'ALAIÓ. SÒL URBANITZABLE

T1	7b	2.623		2.623		100%																
T2	18	4.241	1.240						14.784	92%	1.344	8%										16.128
T3	18	4.241	1.240						14.784	92%	1.344	8%										16.128
T4	18	2.261	761						7.392	92%	672	8%										8.064

TOTALS		13.366	3.241						36.960		3.360											40.320
--------	--	--------	-------	--	--	--	--	--	--------	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--------

Superfície total	1.502.101 m²	100,00%
Sòl de cessió	910.004 m²	60,60%
Espais lliures	547.578 m²	36,40%
Equipament	132.154 m²	8,80%
Viani	230.272 m²	15,30%
Sòl Privat	592.097 m²	39,40%

Edificabilitat bruta	0.85 m²st/m²	
Sostre total	1.272.505 m²	100,00%
Sostre residencial	529.241 m²	41,60%
Sostre comercial	169.877 m²	13,40%
Sostre terciari	255.842 m²	20,10%
Sostre industrial / productiu	317.545 m²	24,90%

Places d'aparcament	15.080 p	100,00%
En edificis	9.685 p	64,20%
En subsòl	5.395 p	35,80%

Llocs de treball	22.331	100,00%
Comercial	4.247	19,00%
Terciari	12.792	57,30%
Industrial / Productiu	5.292	23,70%

NECESSITATS APARCAMENT

US	RATIO	SUPERFÍCIE SOSTRE	Nº PLACES DEMANDA	Nº PLACES OFERT	DIFERÈNCIA
RESIDENCIAL	1,5 x Habitatge	529.241	7.938		
TERCIARI (ILLES)	1,0 cada 80 m²	118.592	1.482		
PRODUCTIU (ILLES)	1,0 cada 100 m²	103.592	1.036		
PARCIAL			10.456	9.685	-771
PRODUCTIU (22@)	1,0 cada 100 m²		2.140	2.595	455
TERCIARI (T)			466	500	34
C.C.			2.300	2.300	
			15.362	15.080	-282

-1,8% S/DEMANDA