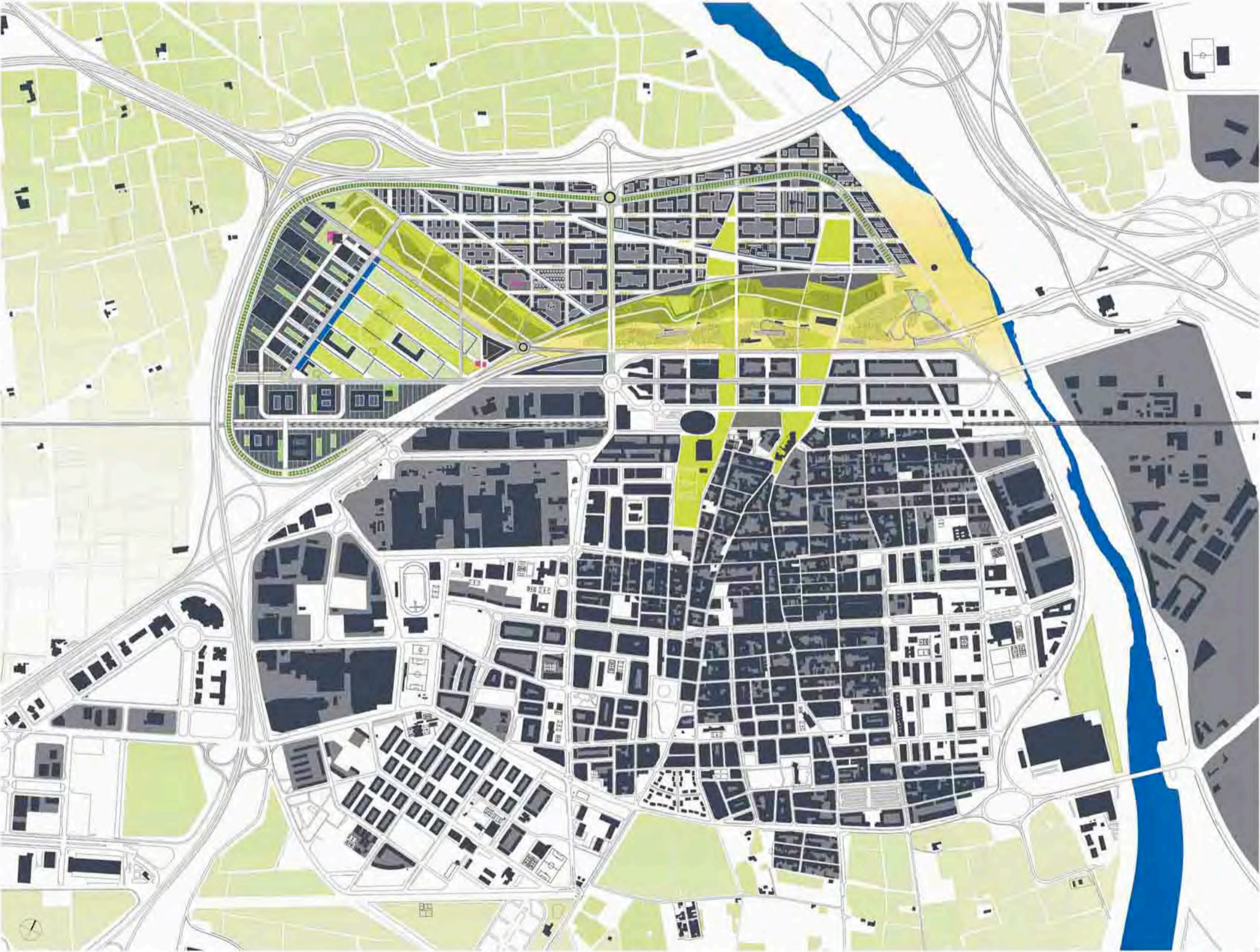
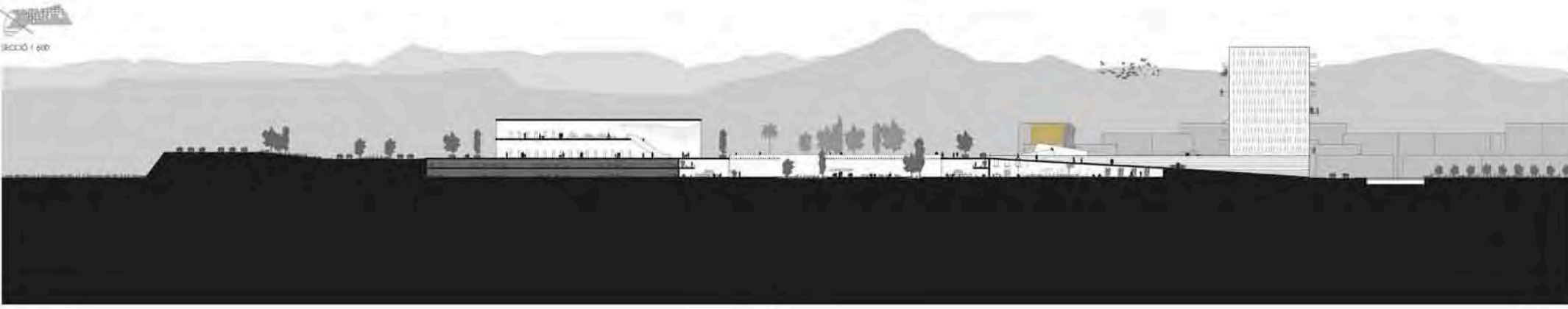




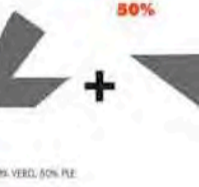
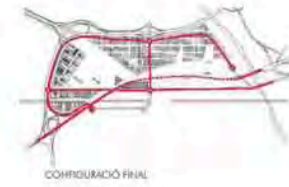
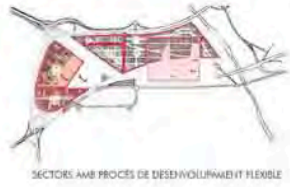
VISTA GENERAL DES DEL NORD



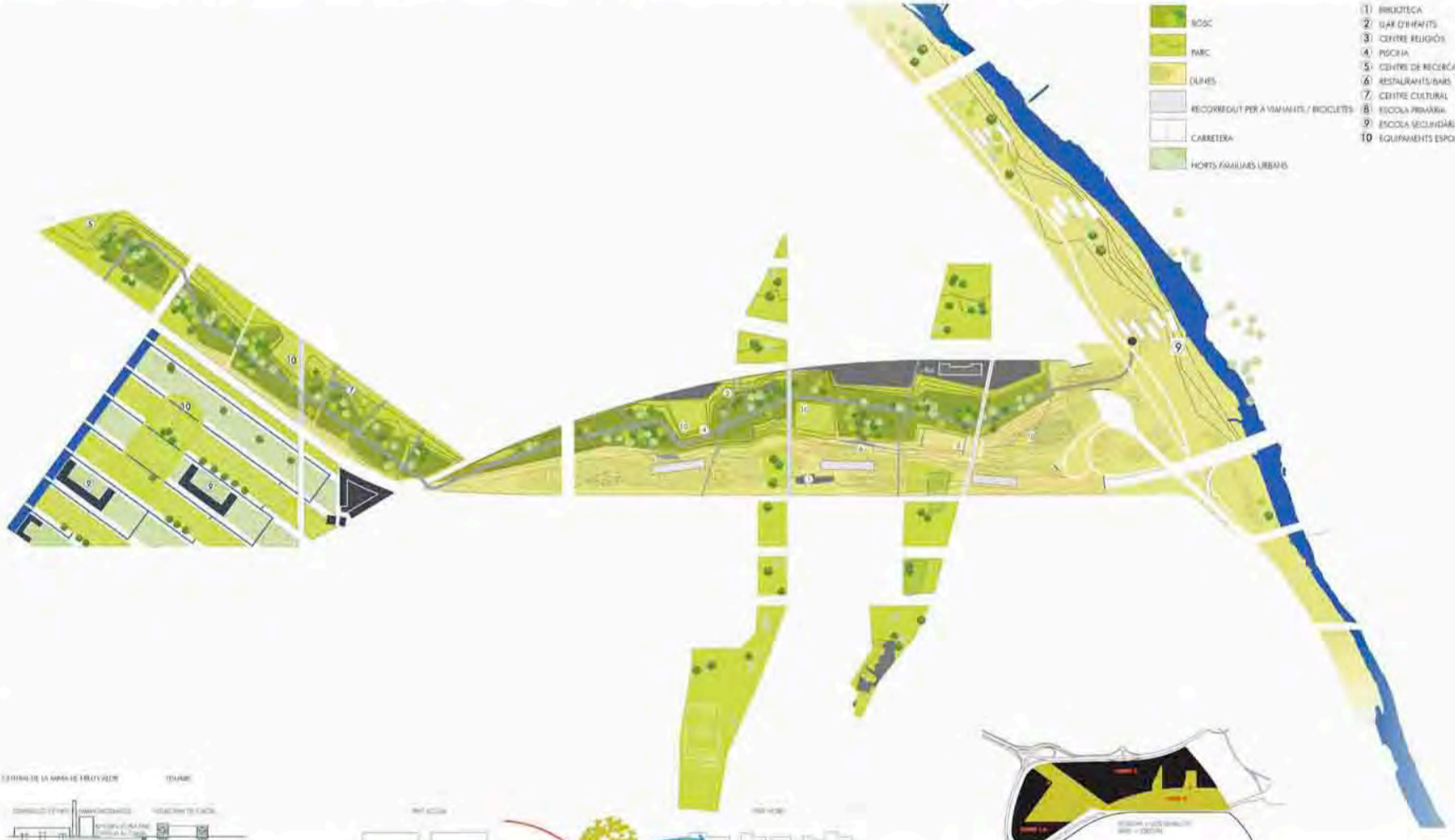
PLANTA GENERAL 1:5000



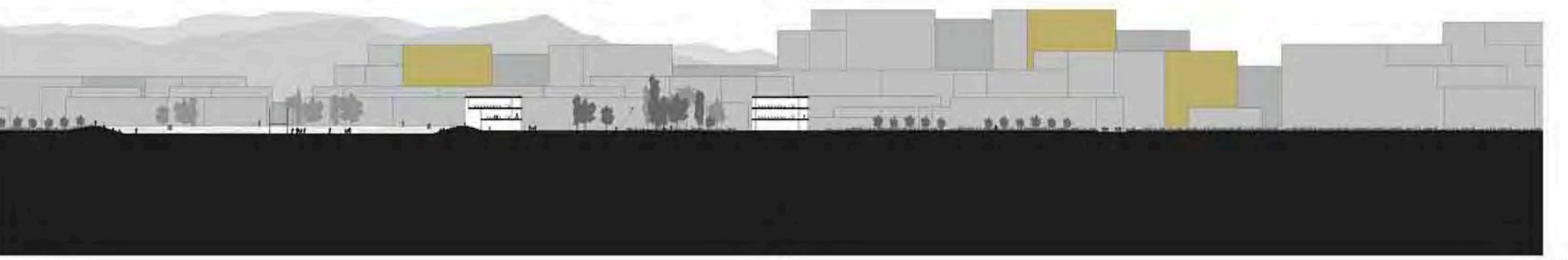
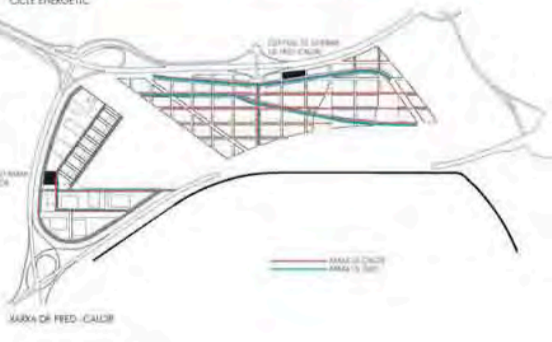
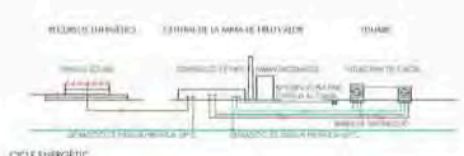
SECCIO 1:600



- 1) BIBLIOTECA
- 2) UJAR D'INFANTS
- 3) CENTRE RELIGIÓS
- 4) PISCINA
- 5) CENTRE DE RECERCA DE LA NATURA DEL OESTE
- 6) RESTAURANTS/BARS
- 7) CENTRE CULTURAL
- 8) ESCOLA PRIMÀRIA
- 9) ESCOLA SECUNDÀRIA
- 10) EQUIPAMENTS ESPORTIUS



DISSENY PAISAGÍSTIC 1/2500





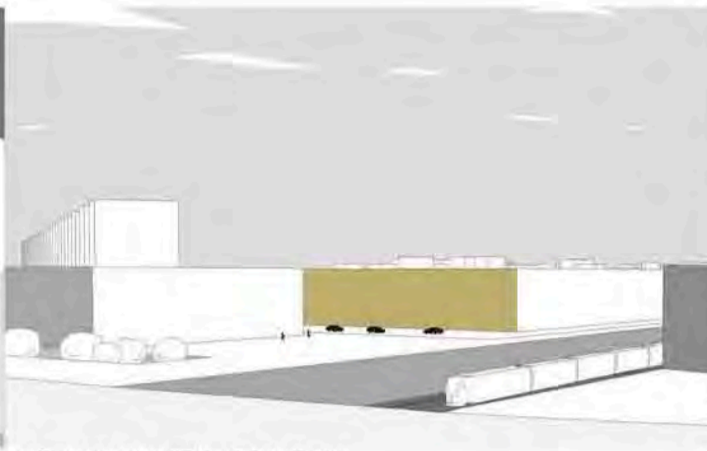
SECCIÓ TRANSVERSAL CARRETER PRINCIPAL



SECCIÓ TRANSVERSAL CARRETER PRINCIPAL



VISTA INTERIOR DEL COHORTI EDIFICAT DE LA RESERVA ESTRATÈGICA METROPOLITÀNA



VISTA DES DE L'INTERIOR CAP A LA RESERVA ESTRATÈGICA METROPOLITÀNA



VISTA FRONTAL DES HABITATGES DE LA RESERVA ESTRATÈGICA METROPOLITÀNA

Territori Prat Nord

Prat Nord conté potencialment tots els elements de la condició urbana contemporània. L'objectiu fonamental del projecte ha consistit en en definir la estratègia per identificar aquest element i a la vegada convertir-lo en una part integrada a la dinàmica de l'àrea central metropolitana de Barcelona. La reconeguda força del conjunt urbà barceloní rau en el seu teixit urbà continu, que no és pas un apedregat qualsevol de parts especialitzades temàticament si no ben al contrari, poseix un caràcter poderós que obté la seva energia en la xarxa d'infraestructures sobre la que es disposa. En aquest aspecte, Diagonal i Gran Via juguen un paper fonamental. I Prat Nord s'encarregarà de que la prolongació de la Gran Via en l'èsta de projecte, reforcí aquest rol estructural.

A aquest encaix estructural cal afegir els aspectes geogràfic / paisatgístics que singularitzen el lloc: La proximitat de l'aeroport, el Riu Llobregat, i la plana deltaica emmarcada per la presència dels turons: Sant Ramon a la Serra del Garraf cap a Ponent, el Tibidabo a la Serralada de Collserola cap al Nord i Montjuic a Llevant.

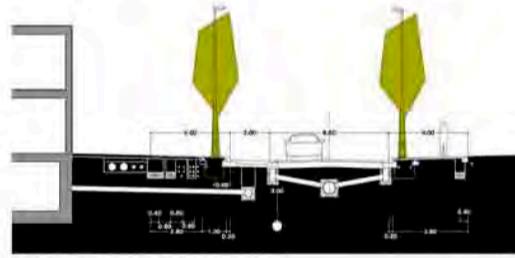
Central Prat - Central Parc

La primera gran millora que els ciutadans d'El Prat obtindran amb el soterrament de l'autovia de Castelldefels, és que la seva ciutat no s'acabarà allà. Ara, qualsevol protecció, tot caminant pel Carrer Major, ha d'aturar-se en sec a l'autovia o pujar i baixar per una incòmoda passera per passar a l'altre costat. Amb el projecte que Central Prat proposa no només s'eliminarà l'entrebanc sinó que a més a més s'ampliarà al Parc Central de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

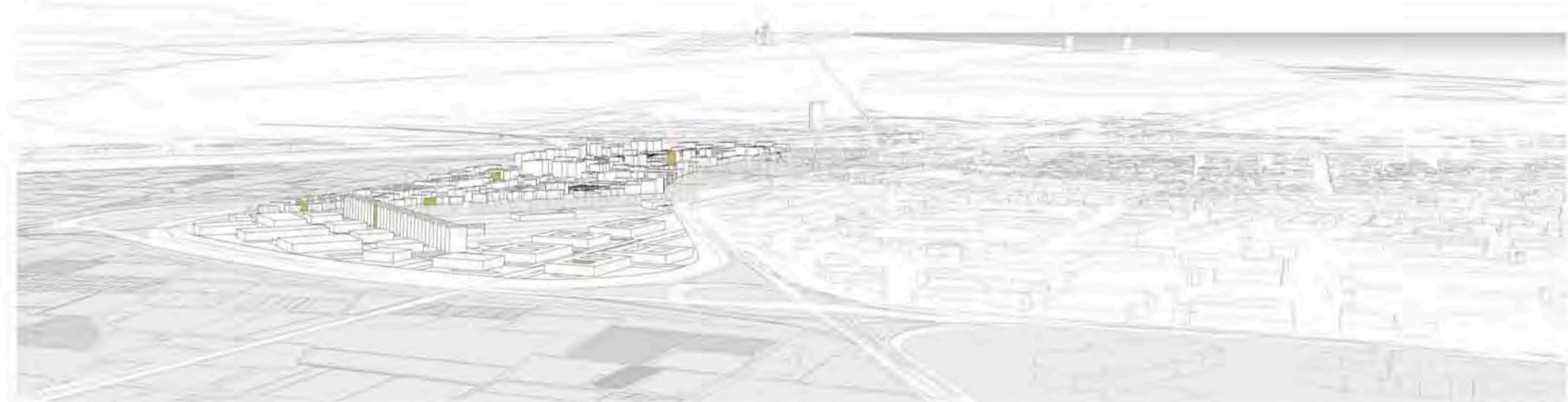
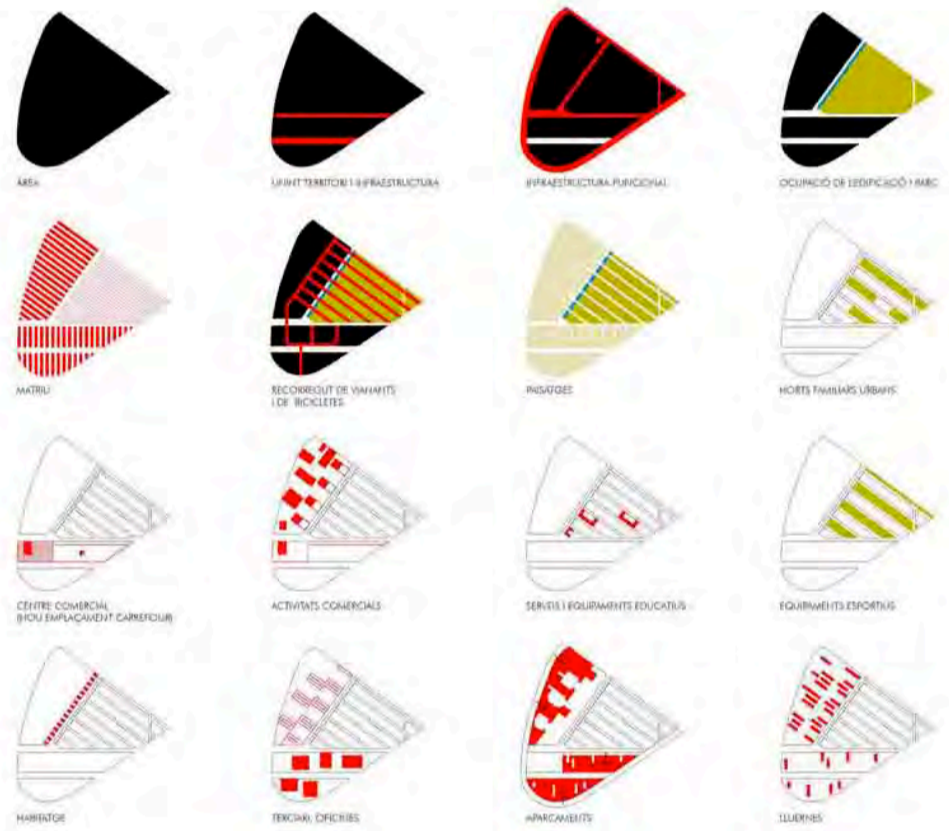
El parc serà l'hereu d'una estructura agrícola amb unes traces molt delinides i un sol molt fèrtil que convé protegir i preservar. Un parc frondós com la Dors de Girana amb arbres que, gràcies a la proximitat de les aigües freàtiques, podran arribar a tenir una alçada superior als 40 metres. Les 70 ha. de superfície, que connecten amb el Parc Fluvial del Llobregat, no tindran únicament un bosc frondós de ribera, sinó que albergaran un gran club esportiu i la major superfície d'hortos familiars urbans de l'entorn, hereus de l'estructura agrícola precedent. Un parc pels pratencs que gaudirà la resta de ciutadans de l'Àrea Central Metropolitana de Barcelona.

Una ciutat pel segle XXI

La ciutat del segle XXI serà una ciutat que es construirà per projectes. És a dir, per peces separades, desenvolupada per promotors diferents. Queden entre les imatges del segle XIX, on un dibuix d'exemple podia perdurar i anar-se realitzant en el transcurs del temps. Central Prat proposa un projecte flexible i que es pugui anar adaptant als canvis econòmics, polítics, estètics, etc. Per a dir a ferma aquest plantejament conceptual es proposen dues àrees clarament diferenciades. Un barri d'exemple que s'anirà desenvolupant en el desenvolupament urbà del Prat existent, i un barri de programa metropolità que integra els espais comercials i productius que reclama l'estratègia urbana contemporània. Aquests dos barris no han d'entendre's com a sectors diferents estrictament, si no que venen milligats per l'organització dels espais públics, tan del parc com de la xarxa urbana viària.



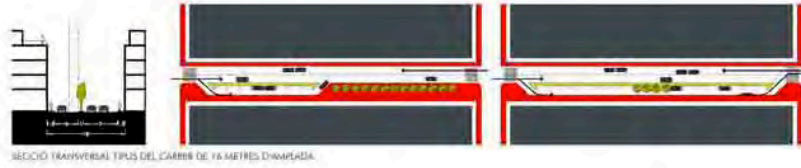
SECCIÓ TRANSVERSAL CONSTRUCTIVA D'UN CARRETER TRIAS



VISTA GENERAL DES DE L'OEST



SECCIÓ 1/600



SECCIÓ TRANSVERSAL TIPUS DEL CARRER DE 16 METRES D'AMPLADA



SECCIÓ TRANSVERSAL TIPUS DEL CARRER DE 12 METRES D'AMPLADA



Prat Nord.

A l'altre costat del Parc Central, on queda reflexada tot el bon fer de l'urbanisme sempre dels darrers anys: una densitat adequada, barreja d'usos, transport públic, incorporació de les traces del paisatge agrícola preexistent, etc.

Reserva Estratègica Metropolitana.

A la vora de l'aeroport, serà la part de ciutat més avantgardista. És la ciutat que ha d'acollir els centres comercials, les oficines, els centres productius i una petita part d'habitatge. Necessita grans superfícies i bona connexió amb el tràfic rodador metropolità. S'ha procurat que les grans superfícies de les cobertes enjardinades també puguin ser aprofitables: algunes parts públiques i amb un recorregut per a vianants que enllaci amb el Parc Central. A més a més, tecnològicament parlant, les cobertes hauran de ser productives aprofitant la seva gran extensió amb la col·locació de panells solars.

Evidentment, aquesta ciutat del segle XXI es fa per parts i per projectes diferents tot respectant una idea inicial generadora. Al Prat Nord es pensa en un 80% del sostre dedicat a habitatge i un 20% a la resta d'usos urbans. A la Reserva Estratègica les proporcions s'inverteixen. Aquestes dues parts clarament diferenciades del projecte obeeixen a un altre plantejament estratègic: velocitats diferents. El món de la promoció d'habitatge no té res a veure amb el de promoció d'oficines o el d'activitats comercials i productives.

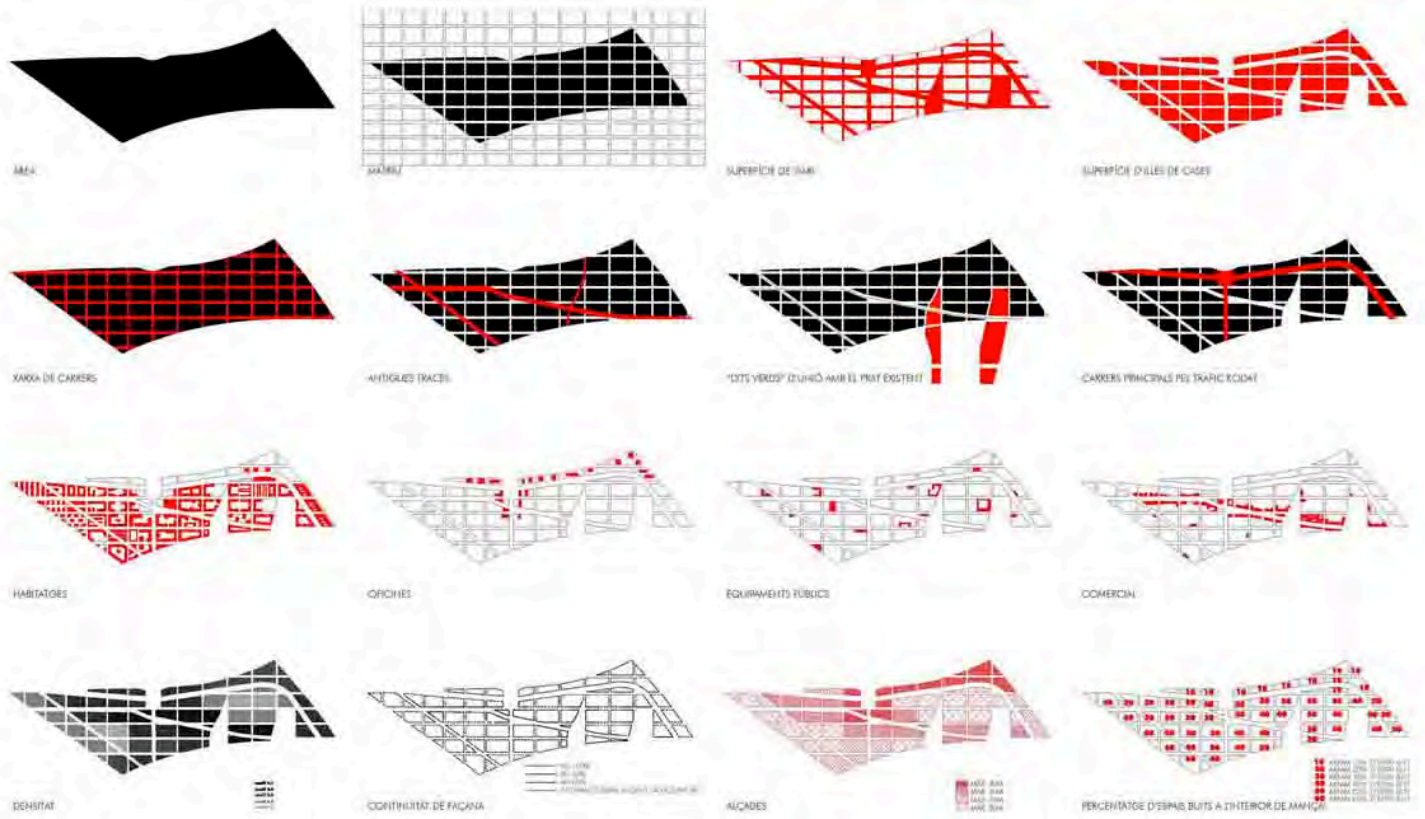
Domesticant autopistes.

Si es vol que el Prat Nord sigui veritablement una nova part de la ciutat d'El Prat cal esmenar alguns errors del passat que l'han malnès i impedeixen que allí s'hi pugui desenvolupar una veritable ciutat al dia de demà. Central Prat proposa el desmantellament de l'actual enllaç d'autopistes a tres nivells que es troba a l'autovia de Castelldefels a Sant Boi. Amb la construcció de la Pota Sud de la Ronda de Dalt aquest enllaç és innecessari ja que els seus moviments es poden fer per les autopistes que envolten l'àrea de projecte. Per tal de poder obtenir els ingressos necessaris per a executar les obres d'adequació de les autopistes al nou entorn urbà es proposa incrementar el sostre inicial previst de 1.330.000 m² en un 15% per tal de poder fer front a aquestes despeses extraordinàries.

Central Prat serà Eco - lògic.

Una extensió d'El Prat que es planteja en termes tan ambiciosos no pot descuidar cap detall. Als estàndards de qualitat urbana que planteja la legislació vigent, s'hi afegiran les darreres innovacions tecnològiques en serveis urbans i la racionalització del seu funcionament per tal de procurar que es comporti com un organisme respectuós amb el medi on es troba.

Tot això no vol dir que Central Prat sigui més car perquè, si així fos, no el voldria construir ningú. Les dades de l'estudi econòmic demostren que la repercussió per m² construït es troba entre les habituals del sector immobiliari (entre 70 euro/m² de repercussió per al sostre d'habitatge públic i 400 pel sostre d'habitatge privat).



MAIATGE DEL PARC I PRAT NORD

