



## MEMÒRIA D'INFORMACIÓ I ORDENACIÓ

CONCURS D'IDEES AMB INTERVENCIÓ DE JURAT PER PROCEDIMENT RESTRINGIT PER A L'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT (PRAT NORD)  
SETEMBRE DE 2008

...+ PRAT

IDENTITAT

1. CONTEXTUALITZACIÓ TERRITORIAL	3
2. CONTEXTUALITZACIÓ PAISATGÍSTICA	9
3. CONTEXTUALITZACIÓ URBANA	11

DIVERSITAT

4. DIVERSITAT EN L'ESFERA COL·LECTIVA	16
5. DIVERSITAT EN L'ESFERA PRIVADA	22
6. ALTERNATIVES I MODEL DE CIUTAT	28

SOSTENIBILITAT

7. CONTRIBUCIÓ AMBIENTAL	31
--------------------------	----

## + Q IDENTITAT = CARACTERITZAR AMB LES ATRIBUCIONS DEL CONTEXT

Contextualitzar i dotar d'identitat han de ser entesos com a dos processos complementaris en la caracterització d'una proposta sobre el territori. Més enllà de conformar-se amb la seva integració mesurada en el context en el que s'insereix, la proposta ha d'aportar noves atribucions, significant-se d'aquesta manera al territori en el que es situa i contribuint a la definició de nous significats. La proposta no s'integra, per tant, en el context, sinó que integra atribucions del context a dins de sí mateixa.

## + Q DIVERSITAT = DEFINIR PROPOSTES CONCRETES PER PROBLEMÀTIQUES VARIADES

Diversitat mitjançant concreció. La realitat a la qual hem de donar resposta és, per sí mateixa, molt complexa. La diversitat no és per tant, una qualitat a cercar, sinó una condició necessària resultant de la resposta concreta, sintètica i singularitzada a les sol·licitacions del territori. Més enllà d'oferir un ventall de solucions variadament genèriques, cal aprofundir en la resposta compromesa amb la realitat concreta en la que s'insereix la proposta.

## + Q SOSTENIBILITAT = REVERTIR ELS PROCESSOS DE DEGRADACIÓ AMBIENTAL

Garantir l'equilibri en el balanç ambiental de les noves intervencions sobre el territori no és suficient. Més enllà de garantir la sostenibilitat de la peça proposada, cal assumir la responsabilitat activa de retornar les qualitats ambientals originals a l'àmbit. Enfront de la justificació ambiental, cal el desplegament d'una proposta que contribueixi activament a la recuperació ambiental de l'entorn del delta del Llobregat.

IDENTITAT

DIVERSITAT

SOSTENIBILITAT

# 1. Contextualització territorial

## 1.1 Infraestructura territorial i urbanitat

El nucli del Prat ha tingut tradicionalment una relació amb els nuclis del Baix Llobregat i Barcelona a través de les carreteres de Santa Creu de Calafell, del Prat de Llobregat (C-31c) i l'Autovia de Castelldefels (C-31). Aquesta via, de traça tangent als diferents nuclis del Baix Llobregat, ha jugat des dels anys 50 un important paper en els més recents desenvolupaments urbans d'aquest rosari de nuclis.

Entre els anys 70 i 90 el fort desenvolupament infraestructural al Baix Llobregat deixa una forta petjada sobre el nucli del Prat, que es veu envoltat de nous i potents traçats d'infraestructures (pota sud, C-32...) i que el segregen de la resta de municipis del territori proper. És precisament amb l'aparició de l'Autopista C-32, que el carrer gran del Baix Llobregat pren un nou valor urbà a aquestes poblacions. Els nous desenvolupaments de Sant Boi, Gavà o Viladecans salten la via donant-li una nova imatge i caràcter d'urbanitat. El cas del Prat resulta ben diferent, si bé l'aparició de totes aquestes infraestructures aporten al Prat un caire nodal amb una alta accessibilitat i centralitat, l'impacte dels nous traçats no provoca la transformació l'autovia de Castelldefels cap a un nou paisatge urbà. La potència de la C-31 i el seu traçat, els nombrosos intercanviadors i nusos a diferents alçades, els sectors industrials de les seves vores (la Seda, la Paperera) i els nous i vells traçats ferroviaris no han fet possible el salt de les diferents infraestructures i la seva transformació cap a la urbanitat.

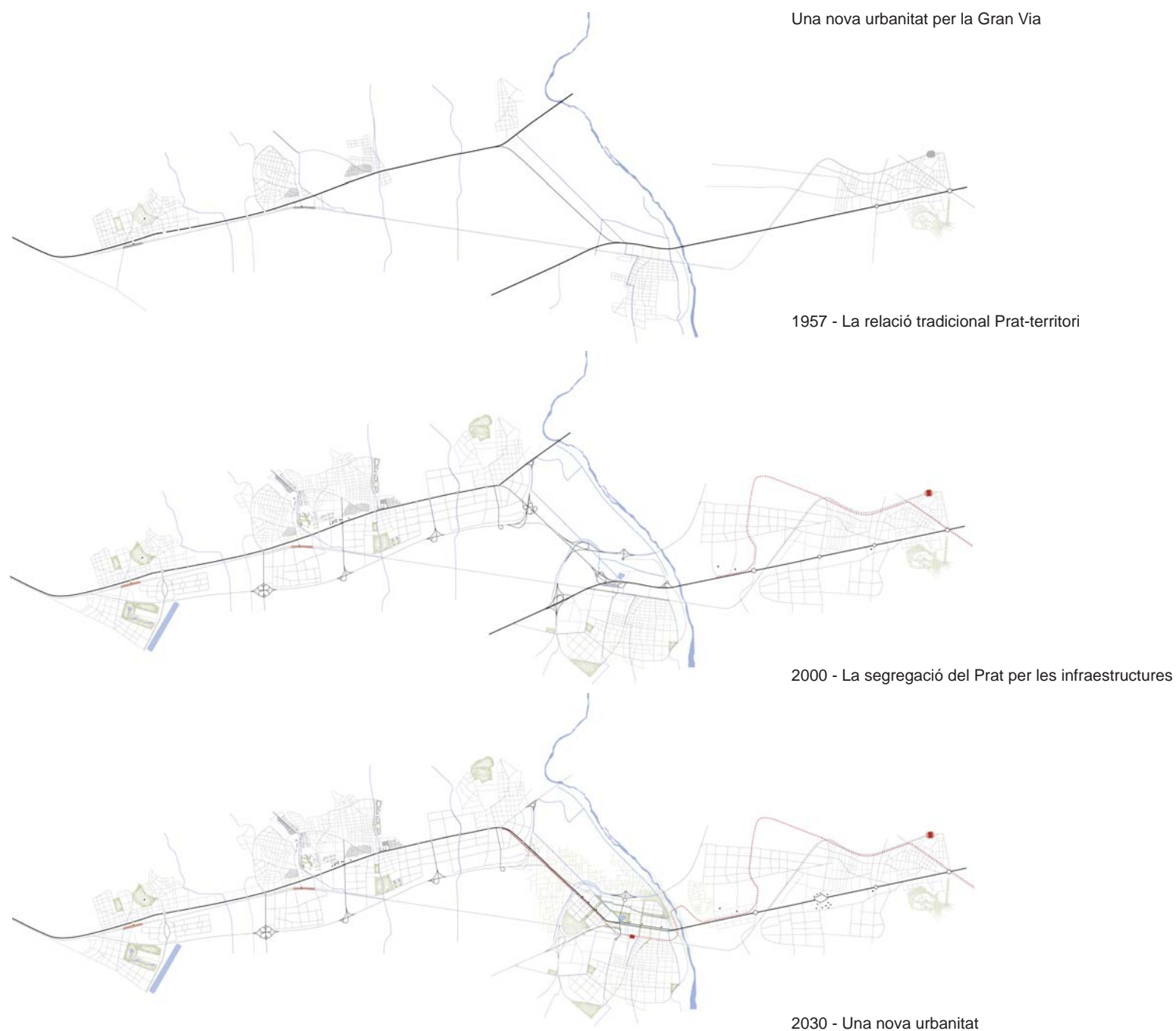
El projecte proposa el treball en dues direccions. Recuperar la relació tradicional entre el Prat i els nuclis del Baix Llobregat i fer-ho transformant la infraestructura en via urbana.

### A. La nova urbanitat de la infraestructura

Una de les grans apostes del projecte consisteix en el desmuntatge del nus d'intercanvi entre la C-31 i la C-31c, reconfigurant el traçat que actualment se situa sobre talussos i situant-lo al pla del terra. Aquesta acció, que permet donar continuïtat als laterals previstos al projecte de semisoterrament de l'autovia de Castelldefels al seu pas per l'antic recinte de La Seda, situa el vial a la mateixa cota que el pla del terra en la part de Tradisa, facilitant la relació entre ambdós costats del vial i evitant l'aïllament actual del sector entre la traça del tren i la C-31c.

Pel que fa al traçat de l'autovia de Castelldefels, es proposa donar continuïtat al seu semisoterrament i cobriment fins el punt on ha de tornar a aixecar-se per passar per sobre del traçat ferroviari.

Amb aquesta proposta de continuació dels semisoterrament, cubrició i perllongament dels laterals previstos pel pla de La Seda sobre la llosa de cubrició, s'assoleix l'objectiu de relacionar les dues bandes de la C-31 a tot el seu llarg. Els complicats intercanvis dels nusos existents avui dia, es resolen ara amb rampes d'entrada i sortida de caràcter urbà des dels laterals situats sobre l'autovia de Castelldefels. Aquestes nous punts d'intercanvi resolen tots els moviments possibles i existents avui dia, mentre que milloren la relació amb la trama urbana del Prat, situant-se en relació a les vies jeràrquicament més importants de la xarxa viària principal.





# 1. Contextualització territorial

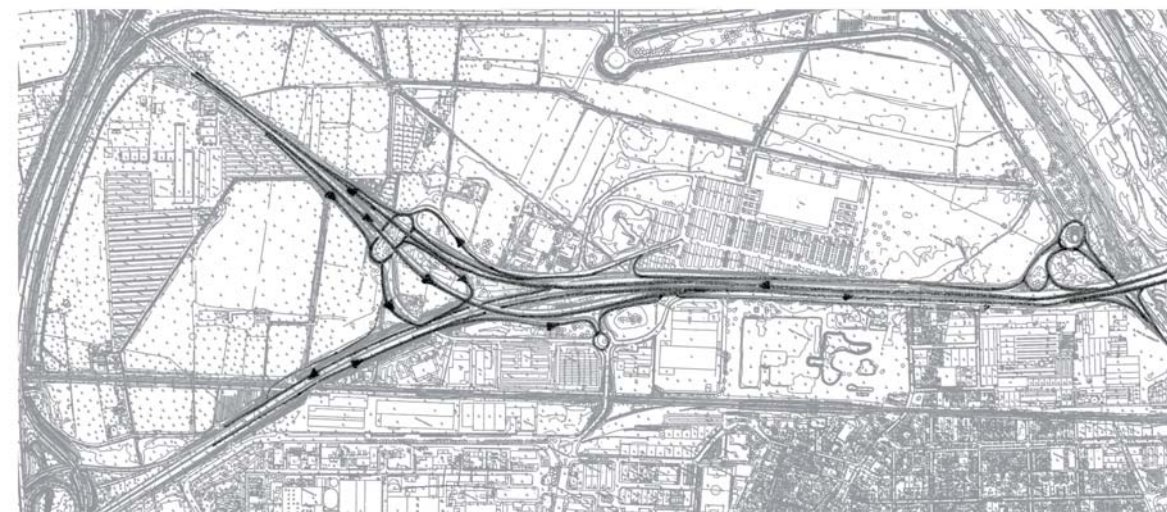
## 1.1 Infraestructura territorial i urbanitat

El nucli del Prat ha tingut tradicionalment una relació amb els nuclis del Baix Llobregat i Barcelona a través de les carreteres de Santa Creu de Calafell, del Prat de Llobregat (C-31c) i l'Autovia de Castelldefels (C-31). Aquesta via, de traça tangent als diferents nuclis del Baix Llobregat, ha jugat des dels anys 50 un important paper en els més recents desenvolupaments urbans d'aquest rosari de nuclis.

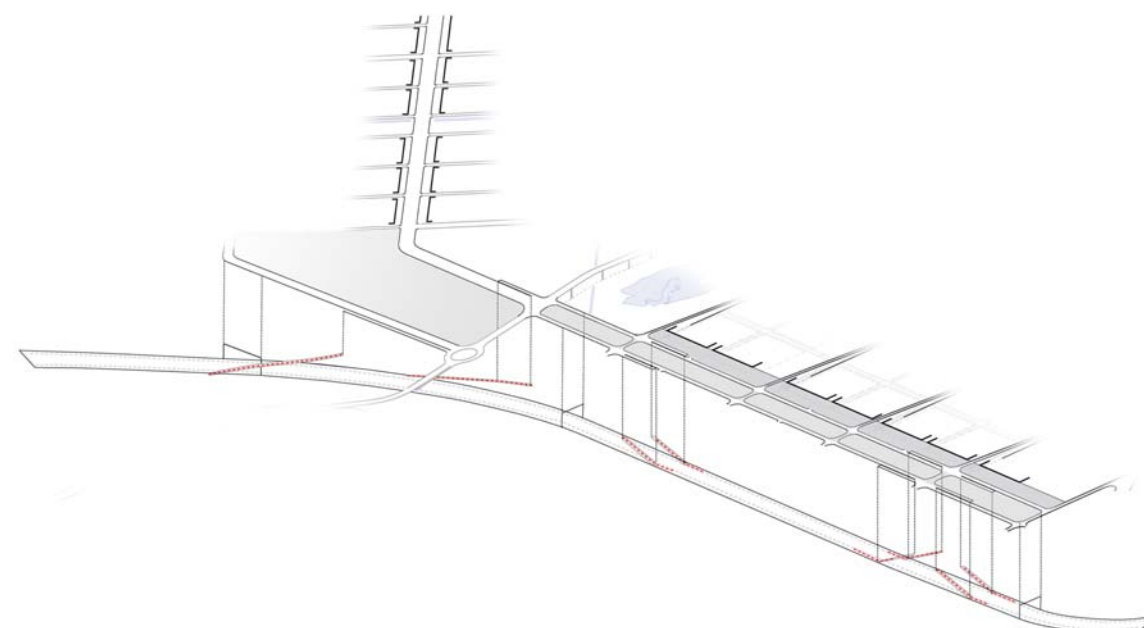
Entre els anys 70 i 90 el fort desenvolupament infraestructural al Baix Llobregat deixa una forta petjada sobre el nucli del Prat, que es veu envoltat de nous i potents traçats d'infraestructures (pota sud, C-32...) i que el segregen de la resta de municipis del territori proper. És precisament amb l'aparició de l'Autopista C-32, que el carrer gran del Baix Llobregat pren un nou valor urbà a aquestes poblacions. Els nous desenvolupaments de Sant Boi, Gavà o Viladecans salten la via donant-li una nova imatge i caràcter d'urbanitat. El cas del Prat resulta ben diferent, si bé l'aparició de totes aquestes infraestructures aporten al Prat un caire nodal amb una alta accessibilitat i centralitat, l'impacte dels nous traçats no provoca la transformació l'autovia de Castelldefels cap a un nou paisatge urbà. La potència de la C-31 i el seu traçat, els nombrosos intercanviadors i nusos a diferents alçades, els sectors industrials de les seves vores (la Seda, la Paperera) i els nous i vells traçats ferroviaris no han fet possible el salt de les diferents infraestructures i la seva transformació cap a la urbanitat.

El projecte proposa el treball en dues direccions. Recuperar la relació tradicional entre el Prat i els nuclis del Baix Llobregat i fer-ho transformant la infraestructura en via urbana.

Amb aquesta proposta de continuació dels semisoterrament, cubrició i perllongament dels laterals previstos pel pla de La Seda sobre la llosa de cubrició, s'assoleix l'objectiu de relacionar les dues bandes de la C-31 a tot el seu llarg. Els complicats intercanvis dels nusos existents avui dia, es resolen ara amb rampes d'entrada i sortida de caràcter urbà des dels laterals situats sobre l'autovia de Castelldefels. Aquestes nous punts d'intercanvi resolen tots els moviments possibles i existents al present, mentre que milloren la relació amb la trama urbana del Prat, situant-se en relació a les vies jeràrquicament més importants de la xarxa viària principal.



Estat actual



Transformació urbana de la infraestructura



# 1. Contextualització territorial

## 1.1 Infraestructura territorial i urbanitat

El nucli del Prat ha tingut tradicionalment una relació amb els nuclis del Baix Llobregat i Barcelona a través de les carreteres de Santa Creu de Calafell, del Prat de Llobregat (C-31c) i l'Autovia de Castelldefels (C-31). Aquesta via, de traça tangent als diferents nuclis del Baix Llobregat, ha jugat des dels anys 50 un important paper en els més recents desenvolupaments urbans d'aquest rosari de nuclis.

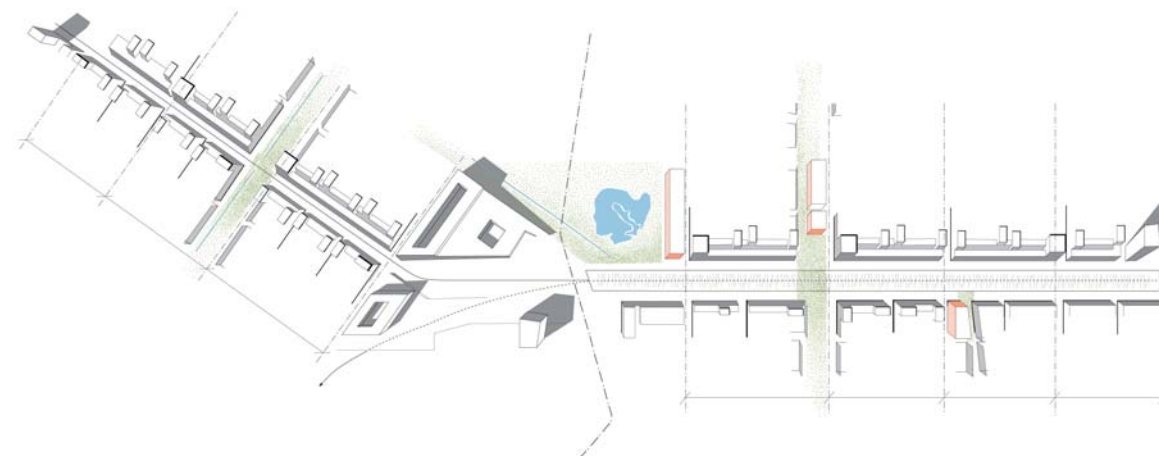
Entre els anys 70 i 90 el fort desenvolupament infraestructural al Baix Llobregat deixa una forta petjada sobre el nucli del Prat, que es veu envoltat de nous i potents traçats d'infraestructures (pota sud, C-32...) i que el segregen de la resta de municipis del territori proper. És precisament amb l'aparició de l'Autopista C-32, que el carrer gran del Baix Llobregat pren un nou valor urbà a aquestes poblacions. Els nous desenvolupaments de Sant Boi, Gavà o Viladecans salten la via donant-li una nova imatge i caràcter d'urbanitat. El cas del Prat resulta ben diferent, si bé l'aparició de totes aquestes infraestructures aporten al Prat un caire nodal amb una alta accessibilitat i centralitat, l'impacte dels nous traçats no provoca la transformació l'autovia de Castelldefels cap a un nou paisatge urbà. La potència de la C-31 i el seu traçat, els nombrosos intercanviadors i nusos a diferents alçades, els sectors industrials de les seves vores (la Seda, la Paperera) i els nous i vells traçats ferroviaris no han fet possible el salt de les diferents infraestructures i la seva transformació cap a la urbanitat.

El projecte proposa el treball en dues direccions. Recuperar la relació tradicional entre el Prat i els nuclis del Baix Llobregat i fer-ho transformant la infraestructura en via urbana.

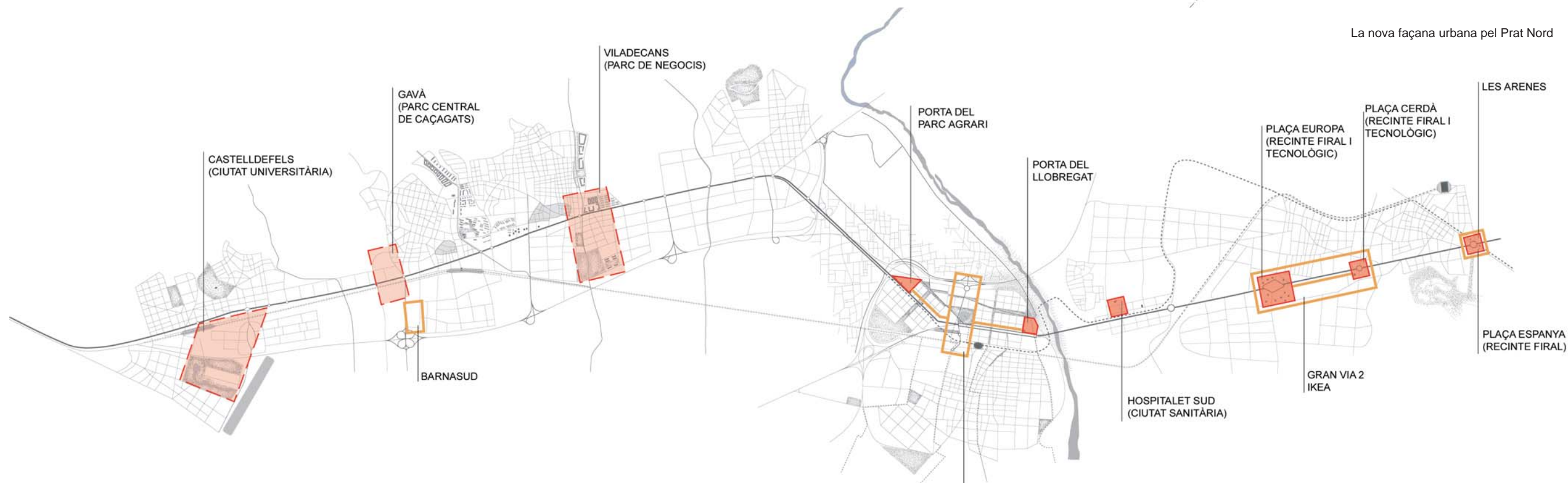
### B. Una nova façana urbana: ritme i relació interescalar

La construcció de la llosa que cobreix l'autovia permet crear un nou espai de referència pel Prat amb diferent caràcter i secció al seu llarg. Així, la secció en rambla del tram en relació amb el nucli del Prat, es transforma en la secció asimètrica de la nova Gran Via al seu pas pel sector Tradisa.

Aquesta nova via urbana ofereix un nou front de marcada continuïtat, on els ritmes responen a la posició i situació urbana en cada cas. Les fites i referents acompanyen i puntuen l'eix en continuïtat amb la façana provinient de Barcelona. La nova façana urbana proposada pel Prat constitueix un nou àmbit central que s'afegeix als existents al llarg de la Gran Via i la carretera de Santa Creu de Calafell.



La nova façana urbana pel Prat Nord



Les centralitats al llarg de la Gran Via

# 1. Contextualització territorial

## 1.2 La construcció de referents al territori i un nou centre del Prat: les portes i l'eix del Parc Central

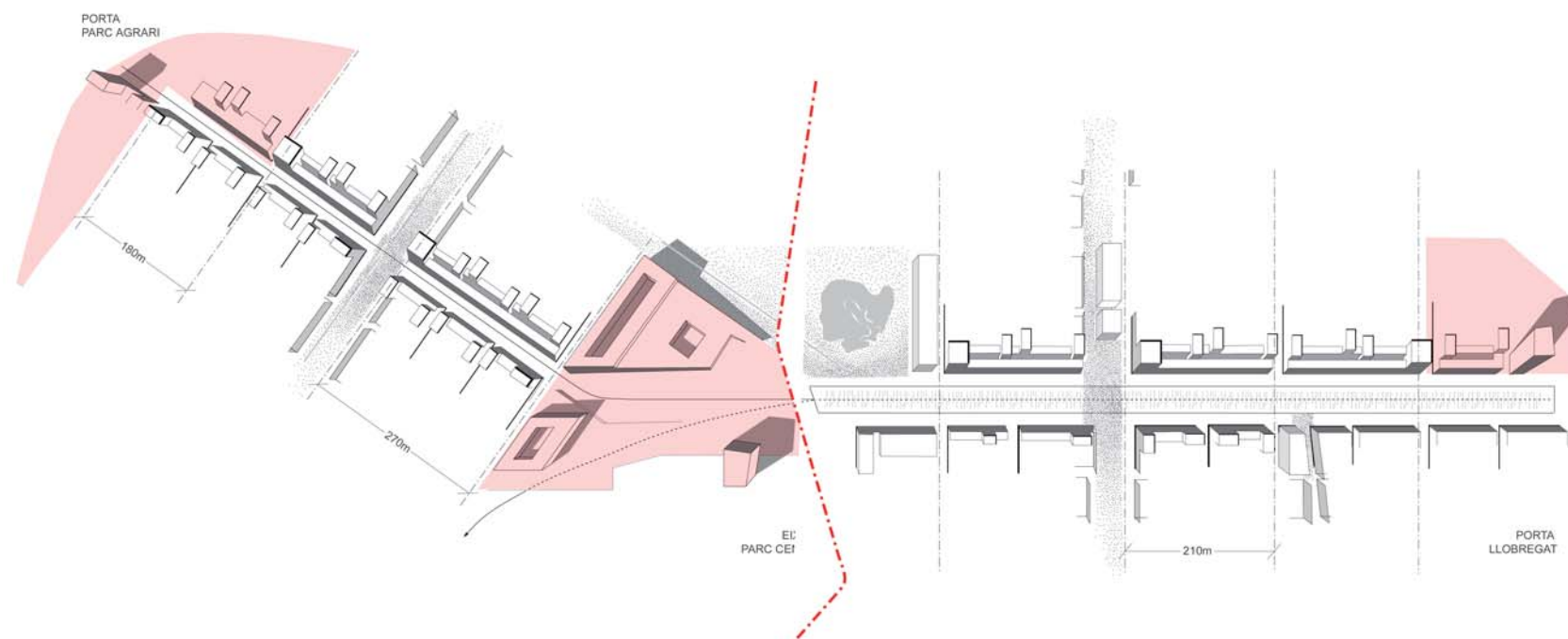
En l'actualitat les portes i accessos al Prat resulten poc clars i amb escassa representativitat de la imatge de la ciutat. La gran quantitat d'infraestructures que envolten el Prat i la seva relació difícil amb el pla del terra, fan d'aquestes grans barreres físiques i visuals des de i cap el territori del Parc Agrari, el Llobregat o el propi nucli del Prat. Aquestes infraestructures aporten una visió quantitativa però poc qualitativa de l'accessibilitat, les façanes, la imatge i la representació que la posició central del Prat al bell mig del Delta del Llobregat requereix i mereix. Cal doncs trobar imatges representatives, significatives i identitàries pel Prat, així com facilitar el reconeixement dels referents urbans que incideixin sobre el valor nodal i central del Prat i indiquin les portes i els punts estructurants de la ciutat.

### A. Les portes al Prat

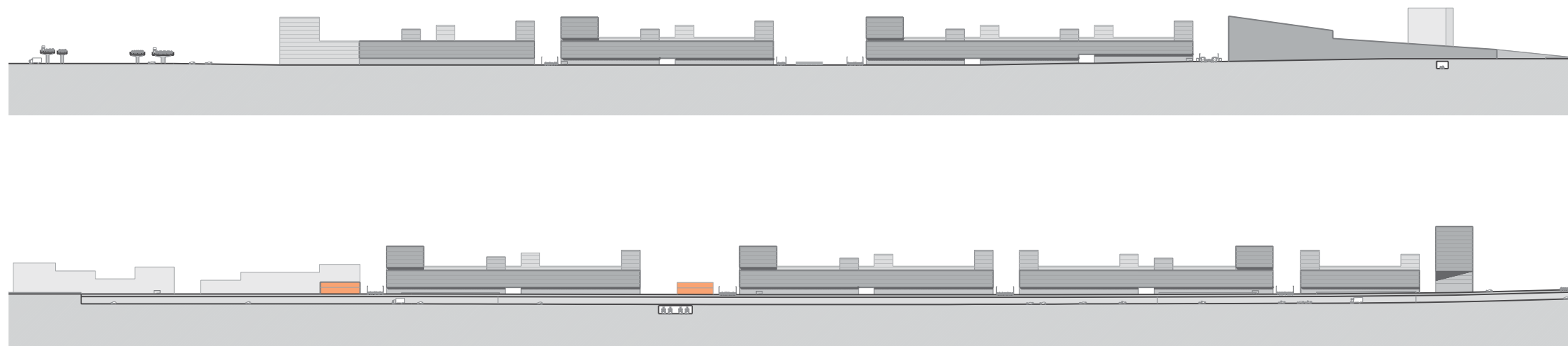
El projecte proposa dos espais porta corresponents a dos dels accessos i sortides de la ciutat del Prat que se situen a l'àmbit.

A la banda nord, coincidint amb el riu, la Porta Llobregat. En aquest punt es proposa un dels intercanvis viaris amb la Gran Via i els accessos al Prat, el polígon Estruch i la ronda de Llevant. La localització d'una de les entrades al Parc Fluvial del Llobregat, la presència d'una potent peça d'equipaments i la fita urbana d'un element torre fan d'aquest punt un referent de la imatge urbana en relació a l'Hospitalet i la façana del riu.

A la banda sud-oest, la Porta del Parc Agrari. En aquest cas els usos terciaris en alçada i la localització d'una altra potent peça d'equipaments dona l'entrada des de Sant Boi i el Parc Agrari. Els usos terciaris en alçada a la vora de la C-32 permeten construir una façana a la infraestructura alhora que un nou "skyline" des del Parc Agrari. Aquesta façana respon a l'escala de la infraestructura amb el ritme i al Parc Agrari amb la potència de l'horizontalitat.



Les portes del Prat



Nova façana de la Gran Via

# 1. Contextualització territorial

## 1.2 La construcció de referents al territori i un nou centre del Prat: les portes i l'eix del Parc Central

En l'actualitat les portes i accessos al Prat resulten poc clars i amb escassa representativitat de la imatge de la ciutat. La gran quantitat d'infraestructures que envolten el Prat i la seva relació difícil amb el pla del terra, fan d'aquestes grans barreres físiques i visuals des de i cap el territori del Parc Agrari, el Llobregat o el propi nucli del Prat. Aquestes infraestructures aporten una visió quantitativa però poc qualitativa de l'accessibilitat, les façanes, la imatge i la representació que la posició central del Prat al bell mig del Delta del Llobregat requereix i mereix. Cal doncs trobar imatges representatives, significatives i identitàries pel Prat, així com facilitar el reconeixement dels referents urbans que incideixin sobre el valor nodal i central del Prat i indiquin les portes i els punts estructurants de la ciutat.

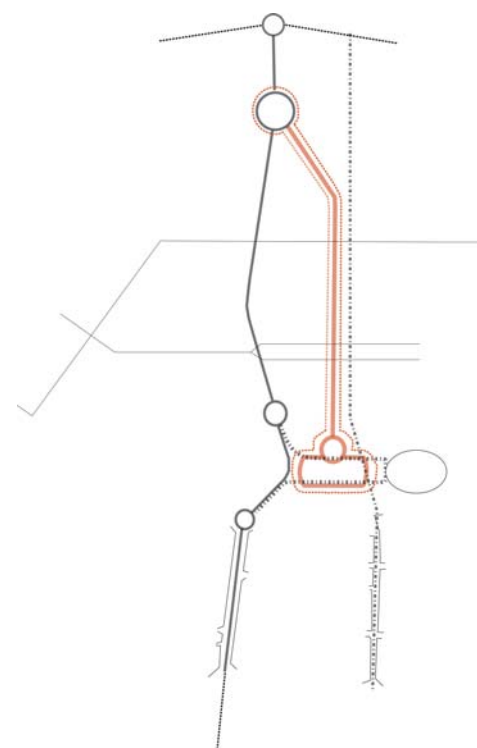
### B. L'eix del Parc Central: de la via especialitzada a l'eix urbà d'escala local i metropolitana

Un tercera porta al Prat és el nou eix proposat des de l'entrada actual al Prat de la C-32. Aquest nou eix aglutina el paper de porta i referent amb el d'eix estructurador urbà.

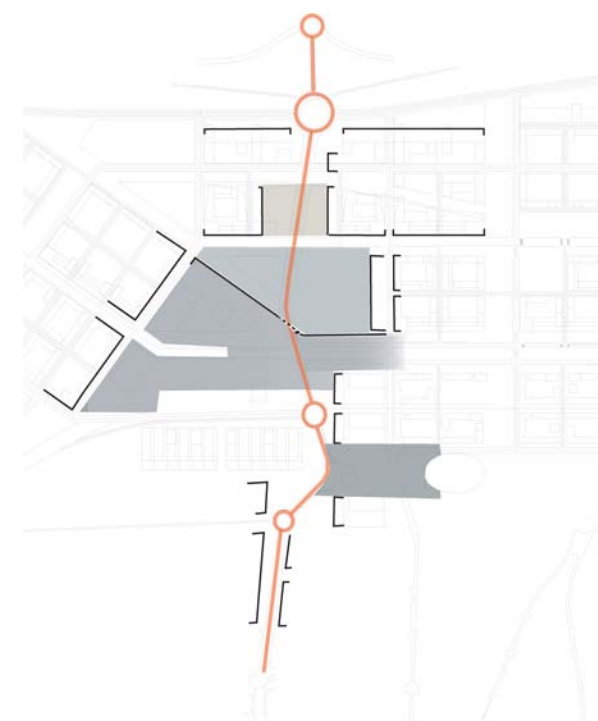
La proposta opta per redreçar el traçat proposat pel pla de La Seda per tal de fer de l'eix un espai més estructurant, complex i potent respecte a l'escala local del Prat i l'escala del territori metropolità. El canvi de traçat, dóna continuïtat a l'Avinguda del Remolar fins a l'accés de la C-32. Aquesta modificació permet canviar el caràcter especialitzat d'accés a l'estació que proposa el pla de La Seda per un de major continuïtat al llarg de l'eixample del Prat Nord i tot el nucli del Prat. ...+Prat opta per donar un alt valor de centralitat a aquest eix, condensant activitats no únicament urbanes sinó també de referència metropolitana. El projecte preveu la localització d'usos terciaris potents, la relocalització del centre comercial actual amb un model contemporani, equipaments d'escala metropolitana, usos residencials i l'accés a l'estació d'autobusos i de rodalies i l'AVE.

L'espai lliure col·lectiu constitueix un dels aspectes essencials d'aquest espai intens i complex. Així la seqüència, escala i control d'aquests és també un dels aspectes que respon a la importància com a eix estructurador urbà i territorial. Espais plaça, eixos cívics de menor escala o el gran parc central de la bassa del Prat relacionen els diferents usos i edificis de l'eix a diferents cotes.

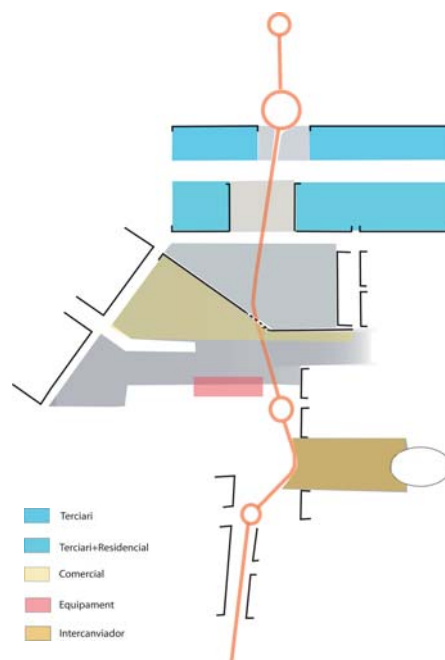
Si els usos i els espais col·lectius proposats són referents pel Prat i el territori, també ho és la forma urbana proposada. Els edificis singulars en alçada o la potència formal d'algunes architectures permet que siguin referents i fites per la ciutat i el territori, tant des de la C-32 com arribant des de l'aeroport. El propi traçat de l'eix respon a la voluntat de fer de l'accés al Prat una experiència urbana perceptiva i visual de les diferents architectures i espais urbans.



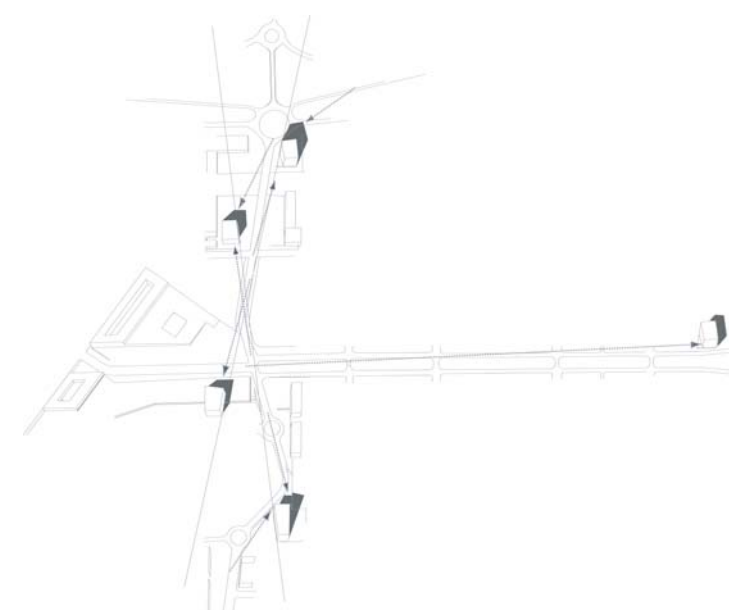
Una nova porta al Prat: de la via especialitzada a L'Eix Central



La construcció dels límits dels espais col·lectius



L'activitat a l'Eix del Parc Central



Composició fites i visuals



# 1. Contextualització territorial

## 1.2 La construcció de referents al territori i un nou centre del Prat: les portes i l'eix del Parc Central

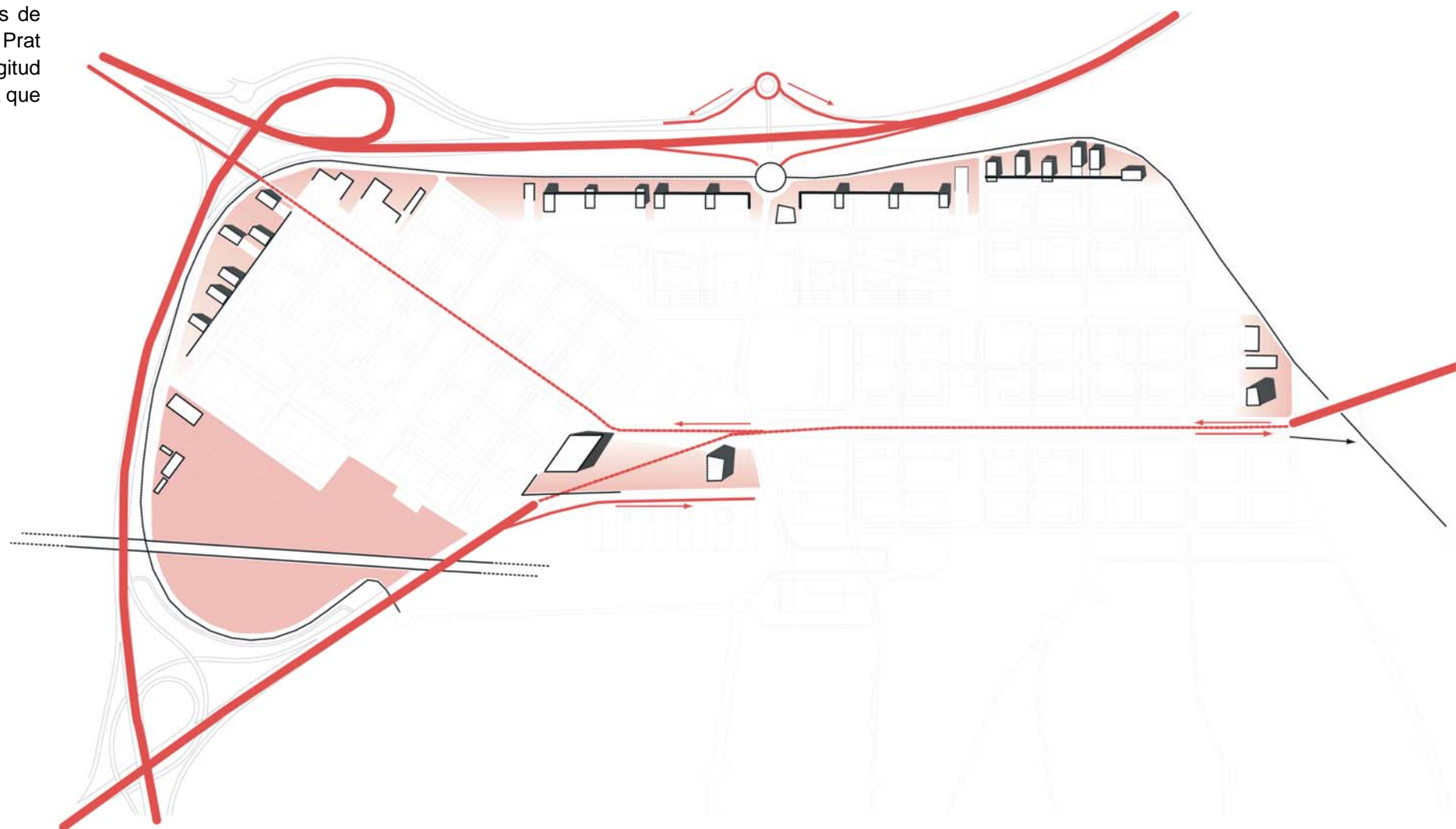
En l'actualitat les portes i accessos al Prat resulten poc clars i amb escassa representativitat de la imatge de la ciutat. La gran quantitat d'infraestructures que envolten el Prat i la seva relació difícil amb el pla del terra, fan d'aquestes grans barreres físiques i visuals des de i cap el territori del Parc Agrari, el Llobregat o el propi nucli del Prat. Aquestes infraestructures aporten una visió quantitativa però poc qualitativa de l'accessibilitat, les façanes, la imatge i la representació que la posició central del Prat al bell mig del Delta del Llobregat requereix i mereix. Cal doncs trobar imatges representatives, significatives i identitàries pel Prat, així com facilitar el reconeixement dels referents urbans que incideixin sobre el valor nodal i central del Prat i indiquin les portes i els punts estructurants de la ciutat.

### C. Les vores, forma i escala metropolitana

El projecte reconeix les diferents circumstàncies, situacions i escales del territori donant diferents respostes formals al respecte.

En aquest sentit es considera que la forma urbana que respon a les infraestructures ha de ser ben diferent de la resposta a les situacions més locals. L'escala, la velocitat i la referència des de la distància són aspectes que les vores a les infraestructures incorporen.

La forma urbana proposada per a la vora de la C-32 introdueix aquesta reflexió amb edificacions en alçada que pauten el seu ritme des de la distància i es separen a mida que ens apropem a l'entrada al Prat per l'eix del Parc Central. La continuïtat del front i la seva longitud permeten treure profit al valor expositiu de la infraestructura alhora que dóna continuïtat horitzontal al recorregut.



Infraestructura, forma i escala metropolitana



## 2. Contextualització paisatgística

### 2.1 El paisatge de l'aigua i l'estructura d'espais lliures

Tot i la magnitud de les intervencions transformadores que sobre el Delta del Llobregat tenen lloc, aquest és un territori extraordinàriament sensible. L'equilibri entre el subsòl i el sistema hídric de superfície reclama una especial cura a l'hora de proposar actuacions sobre la topografia existent. La proposta valora aquesta particular condició i tracta de minimitzar l'impacte sobre el subsòl, tot aprofitant les topografies artificials que, com a resultat de la construcció d'algunes infraestructures, han tingut lloc en aquest paisatge.

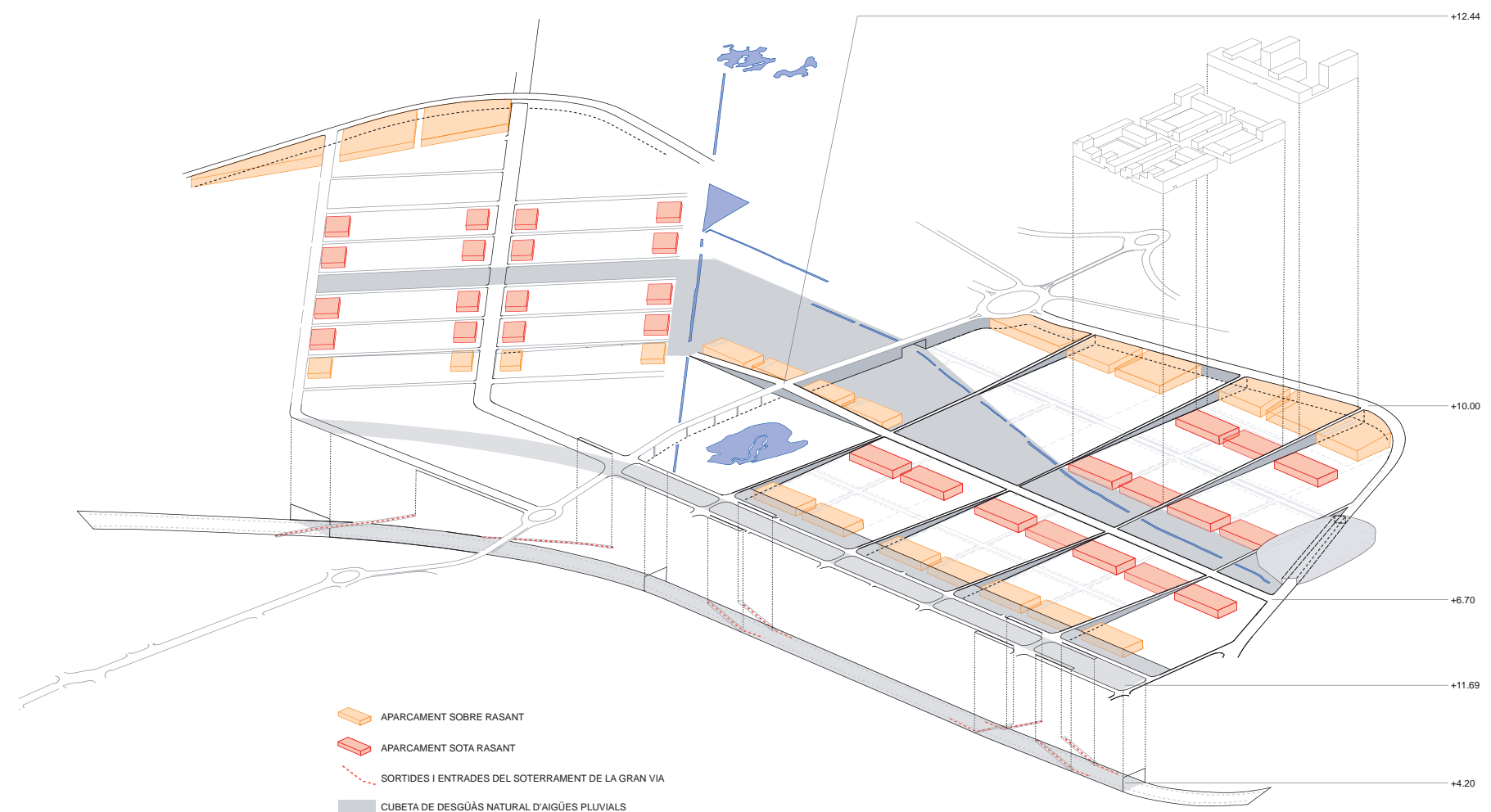
El sistema hidrològic de l'àmbit es vincula íntimament a la ordenació de la proposta. A més d'organitzar el sistema d'espais lliures i equipaments, s'ha tingut present la configuració topogràfica de l'entorn per a la definició de les grans obres transformadores.

#### A. Minimització de les accions sobre el subsòl

D'una banda, s'ha minimitzat la intervenció sobre el subsòl per a la construcció d'aparcaments, aprofitant que les infraestructures perimetrals de l'àmbit (la Gran Via i la Ronda) passen a cota superior (cota 12-15 per sobre del nivell del mar) respecte el pla del sòl (cotes 6-7 sobre el nivell del mar). D'aquesta manera, pot afirmar-se que gairebé el 50% dels aparcaments es poden construir sobre la rasant actual, tot i que quedarien sota rasant un cop desenvolupat el sector. La resta d'aparcaments es situarien sota rasant, no aprofundint en cap cas, més d'una planta sota el nivell actual del terreny.

#### B. Topografia i paisatge de l'aigua

Per altra banda, aquesta particular topografia ha estat aprofitada per estructurar l'evacuació d'aigües del sector. En situar-se justament en el punt mig entre els perímetres de l'àmbit i a una cota inferior, la recollida d'aigües de pluja es realitza a través dels sistema de canals inclosos en l'àmbit.



Topografia, infraestructura, aparcaments i recollida d'aigües

## 3. Contextualització urbana

### 3.1 La trama urbana en relació al teixit existent

Tot i la seva posició central en l'àmbit metropolità, ...+ **Prat** no es pot entendre com una peça autònoma sobre el territori i que només dialoga amb els elements d'escala territorial. L'estratègia fonamental per tal d'assolir els desitjats nivells d'urbanitat en aquest àmbit es basarà en la seva estreta vinculació amb la realitat urbana del nucli existent del Prat de Llobregat. Aquesta vinculació es fonamenta en l'enteniment de la proposta com a integrant del procés de creixement del nucli urbà, integrant en la proposta els elements (traces, tipologies edificatòries, relacions amb els elements de l'entorn, etc.) que històricament han estructurat l'evolució urbana del municipi.

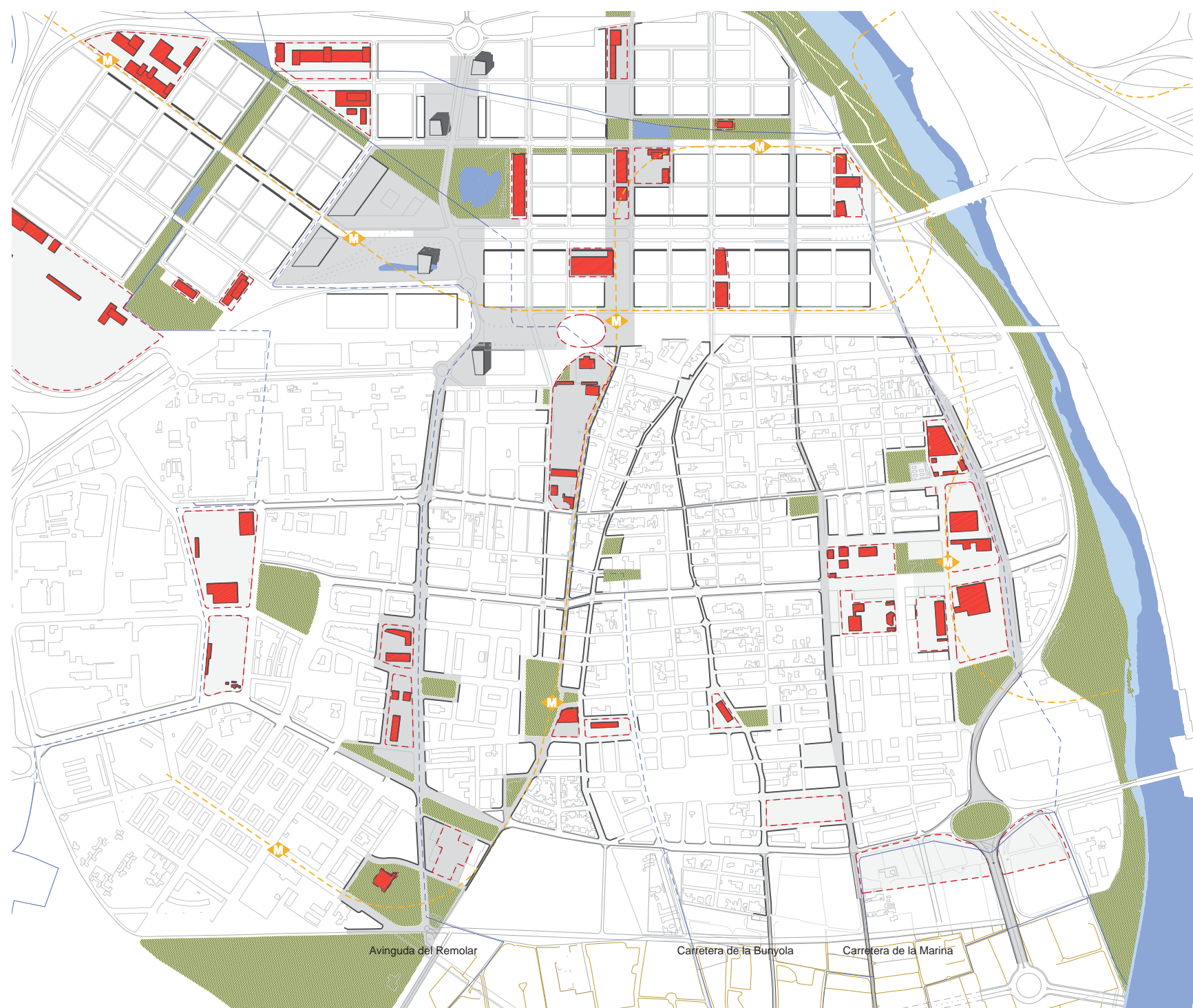
Per tal de contextualitzar-se a nivell local, la proposta integra les traces físiques sobre el territori que la relliguin amb el nucli urbà i reinterpreta la tipologia del teixit urbà.

#### A. Les traces del territori

En la ordenació de la malla que estructura la proposta s'han incorporat aquells eixos que, partint del nucli urbà i a través del sector de La Seda, poden tenir una certa continuïtat entre les diferents parts de la ciutat. Es tracta fonamentalment de

- L'Avinguda del Remolar, que en la seva prolongació arriba fins al nou accés al Prat des de la C-32 i que esdevindrà un eix de primer ordre en l'àmbit local, juntament amb l'Avinguda Verge de Montserrat i Onze de Setembre.
- L'eix Carretera de la Bunyola – Carrer Frederic Soler – Carrer Ferran Puig – Carrer Major, que també es prolonga a l'interior de l'àmbit com a eix equipat que relliga el teixit urbà fins a l'accés del Parc Fluvial.
- La Carretera de la Marina que a través del carrer de Joan Maragall que s'introdueix al sector fins al punt d'accés al parc fluvial des dels parcs lineals del canal de la Dreta.
- La prolongació de la Carretera de Ca l'Alaio per sobre de la C-31, tot i no ser un eix amb gran continuïtat dins de la trama urbana del Prat de Llobregat, esdevé un element clau per donar continuïtat a la trama viària de les fases Tradisa I i II de la proposta.

Gràcies a la continuïtat d'aquestes traces la proposta supera totes les barreres físiques que a dia d'avui dificulten la relació del nucli urbà amb el seu entorn i amb l'àmbit que en un futur ha d'esdevenir l'Eixample Nord del Prat.



Integració de les traces a l'eixample del Prat Nord



## 3. Contextualització urbana

### 3.1 La trama urbana en relació al teixit existent

Tot i la seva posició central en l'àmbit metropolità, **...+ Prat** no es pot entendre com una peça autònoma sobre el territori i que només dialoga amb els elements d'escala territorial. L'estratègia fonamental per tal d'assolir els desitjats nivells d'urbanitat en aquest àmbit es basarà en la seva estreta vinculació amb la realitat urbana del nucli existent del Prat de Llobregat. Aquesta vinculació es fonamenta en l'enteniment de la proposta com a integrant del procés de creixement del nucli urbà, integrant en la proposta els elements (traces, tipologies edificatòries, relacions amb els elements de l'entorn, etc.) que històricament han estructurat l'evolució urbana del municipi.

#### B. La reinterpretació tipològica

L'estudi de la història urbana del Prat ens mostra aquells trets que caldria considerar en el creixement futur del nucli urbà i aquells que cal revisar. Podem afirmar que el creixement urbà del Prat va fer-se fins els anys cinquanta del segle passat amb uns nivells de compacitat força elevats, en illes tancades tot i que la tipologia emprada (cases unifamiliars en molts casos) no significava una congestió de l'espai urbà. A la dècada dels seixanta l'illa continua essent el patró essencial que pauta el creixement urbà del Prat, a excepció feta del Polígon d'Habitatge de Sant Cosme. En aquest cas però, l'illa arriba a uns nivells de densitat i intensitat tals que en alguns casos es compromet la qualitat de l'espai urbà i les condicions més elementals de salubritat dels habitatges. Fins aquest moment, però, les illes continuen presentant un alt nivell de monofuncionalitat i amb unes condicions d'edificació que no faciliten la diversitat del teixit. Les més recents operacions de transformació han revisat aquests aspectes i aconsegueixen un elevat grau de diversitat tipològica i funcional, tot garantint unes condicions d'assoleïment i ventilació òptimes. Tot i això, algunes d'aquestes intervencions es caracteritzen per una intensitat que podria arribar a comprometre aquestes intervencions respecte la seva forma urbana resultant.

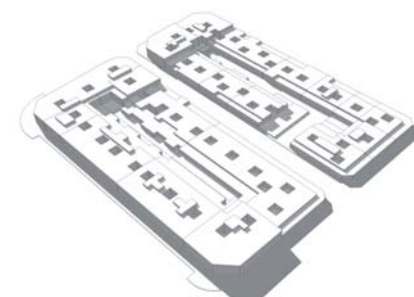
Considerant doncs la nostra proposta dins del procés de creixement del Prat, la tipologia emprada seguirà els següent criteris:

- Confiança en el carrer com a generador de la forma urbana i, per tant, ús de la illa com a unitat patró del nou creixement. Construcció del perímetre de la illa mitjançant alineació per sobre del 90%.
- Confiança en la planta baixa com a generadora d'urbanitat. Ocupació alta, per sobre del 50%.
- Garantir salubritat. Profunditats edificables al voltant dels 14 m. per tal de garantir ventilacions creuades.
- Evitar la congestió urbana. Edificabilitats netes no superiors a 2,5 i majoritàriament situades al voltant de 2, amb alçades mitges de PB+4.
- Diversitat funcional, establint, segons la posició de la illa, percentatges mínims d'usos comercials en planta baixa i d'altres activitats a la resta de plantes.



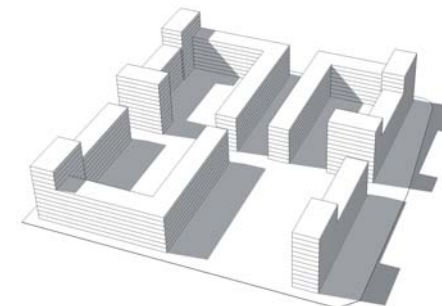
Illa Prat suburbà

Superfície: 12.484,10m²  
Mides Parcel·la: 105,3m x 99,2m  
Zona d'aprofitament privat: 14811,9m²  
Ocupació: 72%  
Edificabilitat neta: 0,97 m²sostre/m²sol  
Perímetre construït: 74%  
Espai públic: 2.435,6m²  
Espai privat: 866m²  
Profunditat edificada: 4,5m - 4,9m



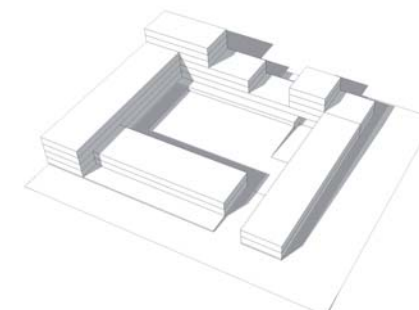
Illa Prat Eixample

Superfície: 13.944,7m²  
Mides Parcel·la: 94,8m x 110m  
Zona d'aprofitament privat: 9108,5m²  
Ocupació: 94%  
Edificabilitat neta: 5,01 m²sostre/m²sol  
Perímetre construït: 99%  
Espai públic: 4.836,2m²  
Espai privat: 552,5m²  
Profunditat edificada: 20m - 22m



Illa La Seda

Superfície: 41.251,9m²  
Mides Parcel·la: 181,6m x 161,6m  
Parcel·la: 29.346,6m²  
Ocupació: 34%  
Edificabilitat neta: 2,09m²sostre/m²sol  
Perímetre construït: 83%  
Profunditat edificada: 13m - 14m



Illa +Prat

Superfície: 10.877,6m²  
Mides Parcel·la: 90m x 73,7m  
Parcel·la: 6.640m²  
Ocupació: 54,97%  
Edificabilitat neta: 2,00m²sostre/m²sol  
Perímetre construït: 96,9%  
Profunditat edificada: 14m - 16m

Evolució de la forma urbana del Prat de Llobregat

### 3. Contextualització urbana

#### 3.2 La contribució respecte a la localització dels usos proposats

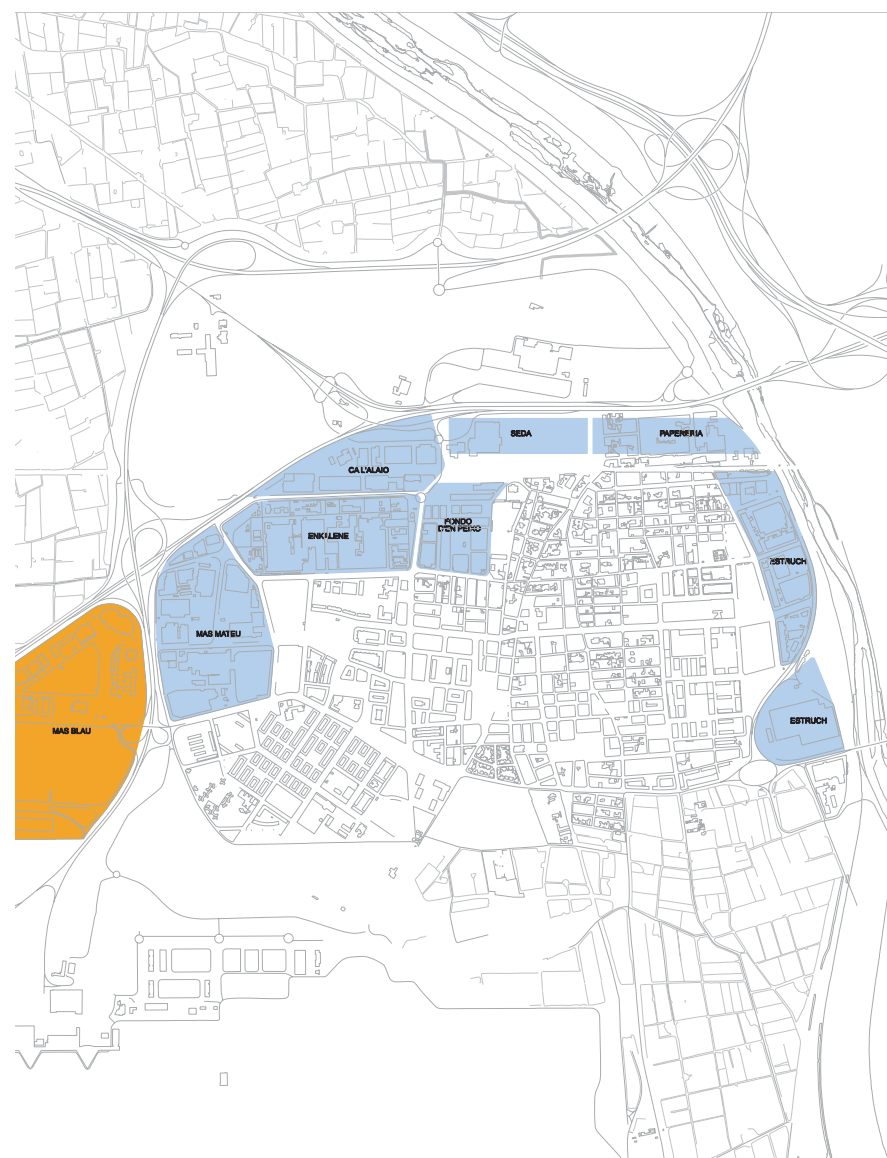
El model futur de ciutat del Prat passa, entre altres coses, per decidir la distribució espacial de les diverses activitats incloses en el desenvolupament del nou sector. Caldrà distribuir les noves àrees funcionals en relació amb l'estructura urbana del nucli, la seva ampliació i la relació amb l'entorn metropolità.

##### A. Les traces del territori

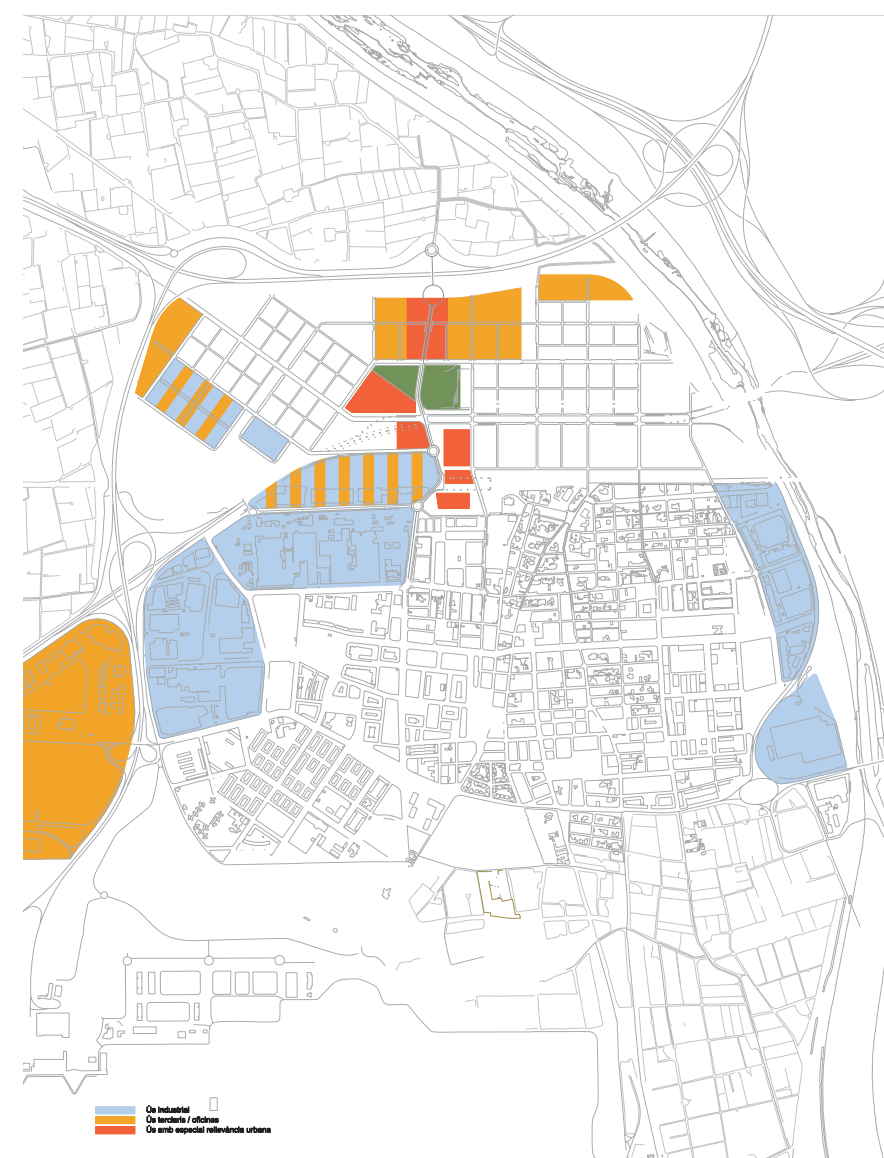
Històricament el nucli urbà del Prat ha tingut dificultats per relacionar-se amb el seu entorn. A més del pas de grans infraestructures, la localització de les activitats productives (Poligons de Manso Mateu, Enkalene, La Seda, Paperera i Estruch) al voltant del nucli urbà residencial ha consolidat una franja que l'ha aïllat del seu entorn. Per altra banda aquells sectors que per les activitats que s'hi desenvolupen, podrien haver afegit valor a la imatge urbana del nucli (Mas Blau), s'han desvinculat del mateix, malbaratant d'aquesta manera la possibilitat de sumar sinèrgies entre el nucli residencial i un nou creixement de valor afegit.

Amb **...+ Prat** es generen les condicions idònies per replantejar la distribució espacial d'usos i, per tant, redefinir el model de ciutat.

- La continuïtat del nucli urbà es garanteix mitjançant un eixample en una primera fase d'usos majoritàriament residencials, donant continuïtat a la transformació de La Seda, primera acció transformadora i de superació de la C-31.
- L'accés al nucli des de la C-32 (Eix del Parc Central) concentra la major part d'activitats que requereixen d'una més acurada definició de la seva imatge urbana. Es construirà d'aquesta manera un nou eix cívic d'accés que esdevindrà una de les noves façanes del Prat a dins del context metropolità.
- El pas elevat d'infraestructures viàries d'un intens ús metropolità (C-32 i carretera de l'aeroport) pel límit del sector aporta un valor afegit d'aparador sobre el territori que pot resultar de gran interès per a la localització d'activitats. Al llarg d'aquests dos fronts s'hi qualifica sols per a sostre d'ús predominantment terciari. S'ha tingut cura, però de limitar el tamany d'aquestes peces per tal d'evitar-ne la segregació i disfuncionalitat respecte la resta de la proposta.
- Finalment, i aprofitant espais més propers a les infraestructures ferroviàries però amb unes excel·lents condicions d'accessibilitat des del nucli urbà, s'ha localitzat una reserva de sol per a activitats productives de petit format i amb valor afegit. La creixent demanda d'aquest tipus de sostre en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana així com la probable reubicació a llarg termini del Polígon del Fondo d'en Peixo justifiquen aquesta decisió.



Distribució d'usos al 2000



+Prat model de ciutat al 2030



## 3. Contextualització urbana

### 3.3 La contribució respecte a la localització d'equipaments i espais lliures

El sistema d'espais lliures i equipaments esdevindrà al Prat un instrument essencial per tal de cohesionar socialment el nou sector de l'Eixample Nord amb el nucli actual. L'ordenació dels nous equipaments i espais lliures del sector cerca l'equilibri social, la justa distribució, la continuïtat física del sistema i la seva localització estratègica respecte l'escala metropolitana.

L'ordenació del sistema d'espais lliures i equipaments ha considerat tres estratègies elementals:

#### A. Articulació i continuïtat amb el teixit existent

La reserva d'equipaments situada al llarg de l'Avinguda del Canal, entre el polígon del Fondo d'en Peixo i el nucli residencial, constitueix una de les àrees destinades a dotacions col·lectives amb més pes específic al casc urbà. Tot i això, la seva posició descentrada i la manca de relació amb la resta d'espais lliures i equipaments, no afavoreixen el desplegament de tot el seu potencial. ... + **Prat** dona continuïtat a aquesta peça a través de l'àmbit de la nova estació i de la reserva prevista al sector "La Seda". D'aquesta manera s'articula un sistema coherent de dotacions i espais lliures que al llarg de gairebé dos kilòmetres relliga les parts de la ciutat, partint de l'avinguda Apel·les Mestres fins a l'accés al Parc Fluvial.





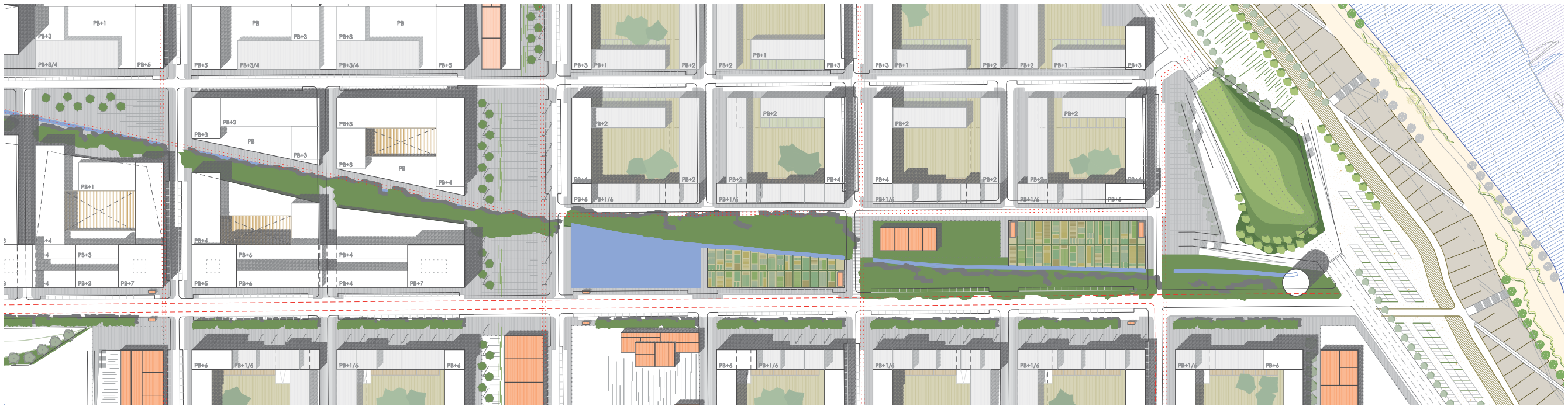
### 3. Contextualització urbana

### 3.3 La contribució respecte a la localització d'equipaments i espais lliures

El sistema d'espais lliures i equipaments esdevindrà al Prat un instrument essencial per tal de cohesionar socialment el nou sector de l'Eixample Nord amb el nucli actual. L'ordenació dels nous equipaments i espais lliures del sector cerca l'equilibri social, la justa distribució, la continuïtat física del sistema i la seva localització estratègica respecte l'escala metropolitana.

## B. Vinculació amb els valors ambientals i paisatgístics del Delta

A més de l'articulació dels equipaments amb el nucli urbà ...+ **Prat** ha cercat integrar els valors ambientals i paisatgístics del delta en el sistema d'espais lliures. L'actuació més destacada per tal d'aconseguir-ho ha estat la ordenació d'una topografia artificial per sobre de la Ronda de Llevant, per tal d'introduir el Parc Fluvial del Llobregat en l'interior de la proposta. La presència d'un curs d'aigua amb cabal constant al llarg de tot el sistema d'espais lliures de la proposta (veure capítol sobre el cicle de l'aigua de la present memòria) possibilita les condicions ambientals necessàries per a la pervivència d'espècies vegetals i animals pròpies dels paisatges fluvials. Per altra banda, la reserva d'espais destinats a hortes urbanes introdueix un tipus d'activitat molt arrelat culturalment i paisatgística en l'entorn deltaic.



## 3. Contextualització urbana

### 3.3 La contribució respecte a la localització d'equipaments i espais lliures

El sistema d'espais lliures i equipaments esdevindrà al Prat un instrument essencial per tal de cohesionar socialment el nou sector de l'Eixample Nord amb el nucli actual. L'ordenació dels nous equipaments i espais lliures del sector cerca l'equilibri social, la justa distribució, la continuïtat física del sistema i la seva localització estratègica respecte l'escala metropolitana.

#### C. Localització vinculada a l'escala metropolitana d'ús

Finalment cal considerar que l'encaix de la proposta a nivell metropolità només es veurà reforçat mitjançant la localització d'equipaments d'escala supramunicipal que situï l'àmbit en l'imaginari col·lectiu metropolità. Més enllà de la oferta de nous llocs de treball (entre 20.000 i 30.000) que caracteritzin aquesta peça com a un espai d'ocupació, convé ofertar serveis i dotacions col·lectives supramunicipals que incrementin l'intercanvi d'usuaris entre l'entorn del Baix Llobregat i el municipi del Prat. Amb un horitzó de 20 anys sembla arriscat en aquest moment definir amb concreció el tipus d'equipament concret a proposar. La proposta, pot, en canvi, definir les condicions dels mateixos i la seva posició relativa. Considerant l'accessibilitat en transport públic i privat que requereix aquest tipus de dotació, així com el seu paper dins de la mobilitat metropolitana i el rol com a fita urbana, s'han proposat dos grans àrees per a la localització d'aquestes peces. Situades als extrems del nou front de la C-31 i de la carretera de Sant Boi, aquestes peces construeixen una bipolaritat territorial sobre el nou eix de relació amb tots els nuclis urbans del Delta del Llobregat i que, amb el nom de Porta del Llobregat i Porta del Parc Agrari, esdevindran les fites urbanes d'accés al Prat a través del Carrer Gran del Delta, la nova Gran Via.



Localització vinculada a l'escala metropolitana d'ús



## 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

### 4.1 El carrer com a construcció de la urbanitat

La construcció urbana del nucli del Prat de Llobregat s'ha fet, històricament, al llarg de carrers. Tant aquelles traces que han marcat els límits de les diverses fases de creixement del nucli (Lo Gaiter del Llobregat, Verge de Montserrat, Onze de Setembre) com aquelles que donen continuïtat al nucli i el vinculen amb el territori (Major/Frederic Soler o Marina / Joan Maragall) han estat sempre vials. El projecte aposta pel carrer com a definidor de la identitat urbana. La caracterització dels diversos àmbits de proposta vindrà donada per la diversitat de solucions i tipologies d'eixos urbans.

En funció de l'estructura urbana del sector i del contingut de la caixa viària (carrils bus, carril bici, nombre de carrils per a trànsit rodat, ample de voreres, aparcament en superfície, etc.) s'han obtingut un seguit de seccions tipus que caracteritzen cadascun dels carrers i el doten d'una imatge urbana i una funció específica. Són els següents:

#### A. Grans eixos urbans i de relació metropolitana

La proposta construeix la identitat urbana del sector mitjançant dos eixos cívics de primer ordre, en els quals s'acumula gran part de l'activitat terciària, les línies de transport públic i una major densitat de l'edificació. Es tracta del cobriment de la C-31 (secció D), la transformació de la carretera a Sant Boi (secció A) i l'eix d'accés al nucli urbà des de la C-32 com a prolongació de l'Avinguda del Remolar

#### B. Eixos cívics d'estructuració interna del sector

Un dels reptes de la proposta és garantir la continuïtat urbana a entre dos àmbits força diferenciats (àmbits on es situa a dia d'avui Tradisa i Carrefour) i que es relacionen de forma diversa amb el nucli urbà consolidat. Mitjançant el traçat de dos viaris paral·lels (seccions C i B) a la C-31 i la carretera de Sant Boi, queda garantida la continuïtat urbana entre aquests dos àmbits amb, com a mínim, dos viaris continus. Sobre aquests eixos s'hi localitzen les dotacions i accessos als grans espais lliures, les parades de metro i les línies d'autobús.

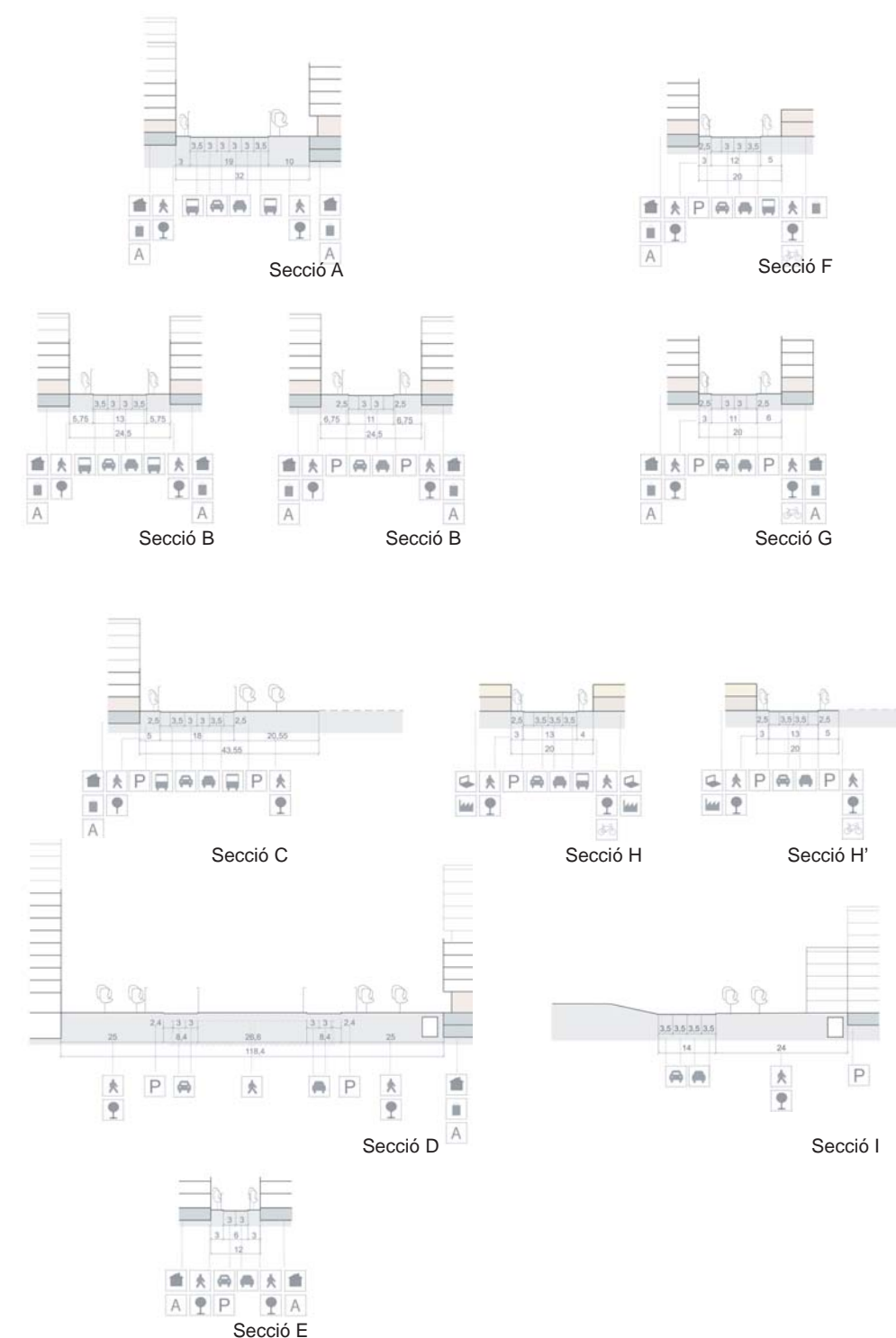
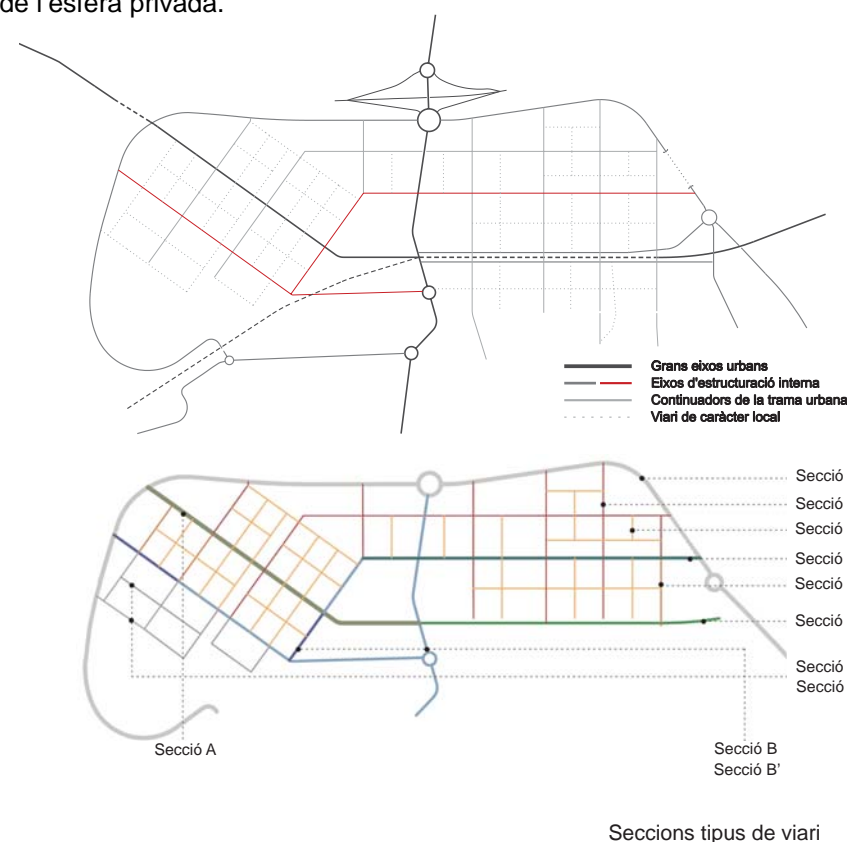
#### C. Continuadors de la trama urbana

A part de la consolidació del pas per aquest àmbit de la Gran Via, autèntic carrer gran de Catalunya, la proposta es vincula a escala urbana amb el nucli urbà del Prat mitjançant la construcció d'una malla viària especialitzada funcionalment i formal i que lliga amb l'estructura viària del nucli urbà existent. La proposta dona continuïtat als eixos verticals que històricament han garantit la continuïtat del teixit urbà i la seva relació amb el territori (carrer de la Marina / Joan Maragall, Carretera de la Bunyola / Joan Maragall, l'Avinguda del Canal i l'Avinguda del Remolar). Aquests eixos es prolonguen dins de l'àmbit (carrers amb secció tipus G).

#### D. Viaris de caràcter local

El control de l'accés amb vehicle privat és un tema de creixent vigència en les nostres ciutats. La pacificació del trànsit en les àrees residencials és un dels temes prioritaris de la proposta i a aquest efecte el teixit urbà s'organitza mitjançant la definició d'àrees ambientals (veure punt de mobilitat eficient de la present memòria). Aquestes illes, amb àrees no inferiors a 20.000 m<sup>2</sup> de superfície, defineixen sub-illes d'uns 5.000/6.000 m<sup>2</sup> de superfície. D'aquesta manera, el perímetre de les àrees ambientals es defineix per viaris més de 20 m. de caixa i en el que es concentra el trànsit més pesant (secció tipus G). A l'interior només hi accedeixen viaris de prioritat invertida (secció tipus E)

La definició dels carrers i el seu caràcter ha estat determinant a l'hora d'establir els criteris d'ordenació de l'edificació. Partint de l'estructura de la trama viària i del caràcter de cadascun dels carrers, s'han definit les condicions que els seus fronts edificats havien de complir i, per agregació, les condicions de les illes. Es dona, per tant, una molt estreta vinculació entre l'espai carrer i els criteris de composició de les illes edificades, més desenvolupats en el capítol destinat a la diversitat de l'esfera privada.



# 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

## 4.2 Equipaments

Degut a la seva particular localització i accessibilitat la proposta admet una doble lectura: aquella que té a veure amb la realitat local del Prat de Llobregat i una altra que vincula el municipi amb el territori metropolità. La proposta esdevé així un àmbit d'oportunitat per a la localització d'una banda de noves dotacions d'abast territorial i, de l'altra, d'equipaments col·lectius que abasteixin suficientment la nova població resident o complementi el sistema d'equipaments locals del Prat de Llobregat.

### A. Condicions de les dotacions públiques

En la definició del sistema d'equipaments no s'ha cercat la definició concreta del programa de dotacions col·lectives, ja que les dinàmiques canviants de població poden introduir al llarg del temps previst per la implantació de la proposta escenaris molt diversos. Per contra, el que la proposta ha cercat ha estat la definició de certes tipologies de dotacions atenent a les característiques pròpies de les àrees d'equipaments col·lectius, tals com la seva relació de permeabilitat amb l'entorn urbà, la intensitat i freqüència d'ús, el consum de sòl necessari, la complexitat del seu programa, la fragmentabilitat de la seva arquitectura i l'escala d'abast. Considerant aquestes categories la proposta delimita àrees reservades per a dotacions col·lectives i els hi atribueix, unes mínimes condicions necessàries que han de complir, d'acord amb aspectes com la seva posició relativa, accessibilitat o el seu tamany.

Per tal de quantificar la superfície total destinada a dotacions col·lectives s'ha considerat el mínim que estableix a dia d'avui el nostre marc legal (article 65.3 de la LU per a sectors de sòl urbanitzable). Els paràmetres urbanístics del total de la proposta, així com les diverses fases en que s'ha dividit la mateixa compleixen amb els requeriments que estableix la llei.



Condicions de les dotacions públiques

## 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

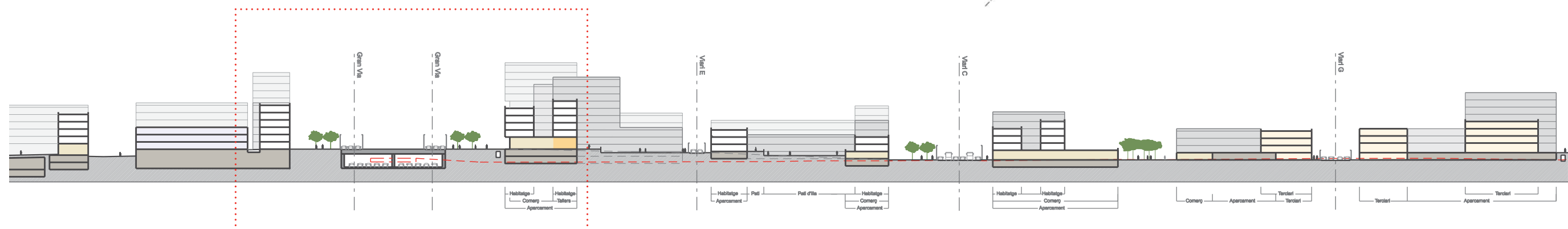
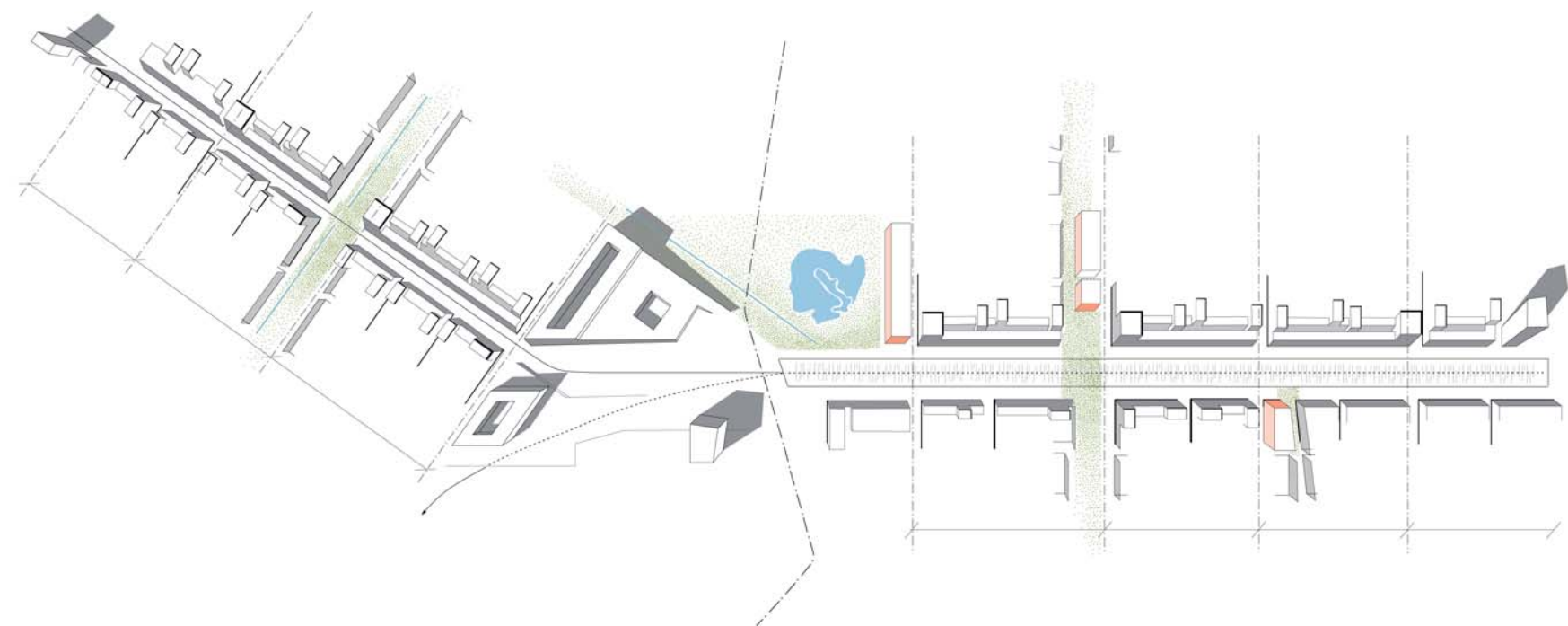
### 4.3 Espais col·lectius d'oci

L'esfera col·lectiva de la nostra ciutat contemporània ja no es dona únicament en els àmbits de titularitat pública (espais lliures, equipaments i carrers). L'aparició de nous hàbits de consum i entreteniment fan pertinent la reflexió sobre aquests nous àmbits, formats pels espais comercials i d'oci.

La localització dels nous espais col·lectius ha seguit diversos criteris, tals com l'accessibilitat metropolitana, el context urbà i els seu caràcter estructurador a la proposta. D'aquesta manera s'han definit àmbits de major intensitat urbana, amb una més alta significació de l'arquitectura sobre els quals es localitzen aquests nous espais col·lectius. Són bàsicament dos:

#### A. La façana urbana del cobriment de la C-31

El nou front de la Gran Via té un caràcter marcadament urbà, amb dos pols de gran intensitat que el posen en relació amb el territori: la Porta Llobregat i la Porta Parc Agrari. Les illes que defineixen aquest nou front urbà tenen una marcada component comercial, amb una reserva d'un 20% del seu sostre destinat exclusivament a usos comercials i una planta baixa de 30 metres de profunditat que possibilita la localització de comerç de tamany mitjà. A efectes de significació urbana aquesta planta baixa es configura com a sòcol continu amb una secció porticada, situada a façana sud d'una rambla de 25 m. d'amplada amb línies d'autobús intermunicipal. Es tracta, per tant, d'un nou eix cívic, central amb la seva posició i que, per l'alta atractivitat de les activitats que s'hi situen, ha d'esdevenir un element capaç de vincular el Prat existent amb el nou eixample de Nord, des de l'escala urbana amb l'escala metropolitana.



La façana urbana del cobriment de la C-31



## 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

### 4.3 Espais col·lectius d'oci

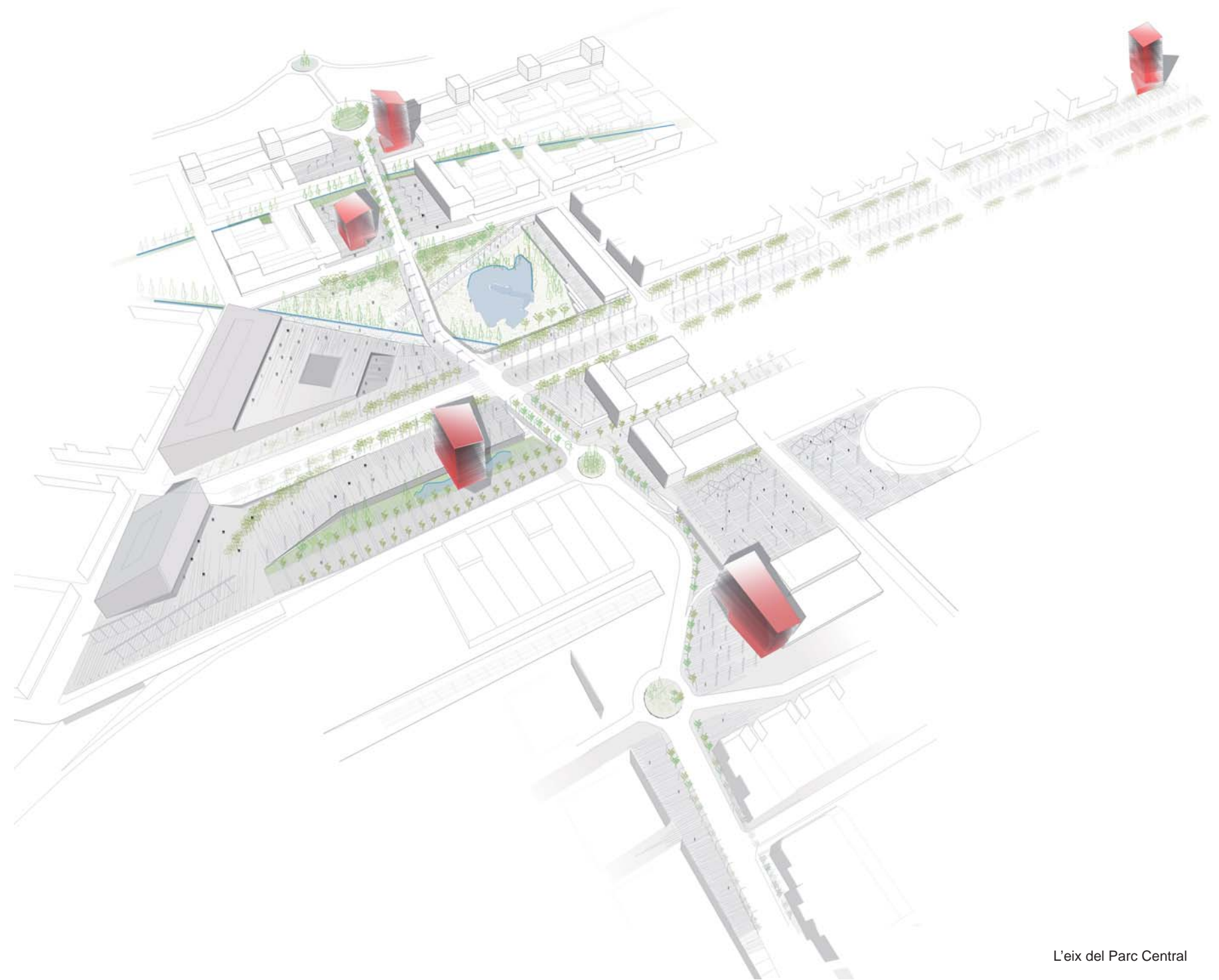
L'esfera col·lectiva de la nostra ciutat contemporània ja no es dona únicament en els àmbits de titularitat pública (espais lliures, equipaments i carrers). L'aparició de nous hàbits de consum i entreteniment fan pertinent la reflexió sobre aquests nous àmbits, formats pels espais comercials i d'oci.

#### B. L'eix del Parc Central

Una de les preexistències més significatives de l'àmbit és el centre comercial Carrefour. Aquest centre, el primer gran artefacte comercial periurbà construït a l'estat, respon a un model d'espai comercial obsolet que, a dia d'avui, ha estat substituït per un altre model. Urbanitat, barreja i complexitat funcional així com identitat són nous paradigmes característics d'aquests nous models. Amb la proposta **...+ Prat** s'ofereix un espai col·lectiu de 80.000 m<sup>2</sup>, que inclou un programa complex i que s'adapta a les particularitats dels seus diversos límits amb solucions formals molt complexes.

Aquesta peça té una molt marcada i clara identitat urbana, definida per una arquitectura que ha d'ésser singular però alhora adaptada a les particularitats del paisatge deltaic. La fita arquitectònica es troba integrada en una estructura d'escala metropolitana com és l'eix d'accés al Prat de Llobregat des de la C-32. Sobre aquest eix, que és la prolongació de l'Avinguda del Remolar i que, per tant, té una gran continuïtat en la trama urbana del Prat, s'hi localitzen altres arquitectures singulars i usos de caràcter col·lectiu i terciari. A diferència de la formalització de la cobertura de la C-31, l'eix del Parc Central no defineix un front continu per alineació, sinó una composició diversa i variada d'arquitectures singulars que juguen amb la topografia del lloc i amb el propi perfil canviant del carrer.

En aquesta peça es dona una estreta vinculació entre espai públic i activitat d'oci, ja que es tracta d'un nou pol d'activitat estretament vinculat al sistema d'espais lliures de la proposta i que, en la seva pròpia arquitectura, mitjançant una coberta accessible, explora els límits entre allò que és públic, de lliure accés o privat.



L'eix del Parc Central

## 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

### 4.3 Espais col·lectius d'oci

L'esfera col·lectiva de la nostra ciutat contemporània ja no es dona únicament en els àmbits de titularitat pública (espais lliures, equipaments i carrers). L'aparició de nous hàbits de consum i entreteniment fan pertinent la reflexió sobre aquests nous àmbits, formats pels espais comercials i d'oci.

#### C. La potenciació d'un espai comercial dispers, urbà i de petita superfície

En el nostre entorn cultural no és possible la construcció d'un espai fortament urbà sense confiar en el carrer com a aglutinador de l'activitat econòmica. És per aquest motiu que, més enllà de la definició d'espais comercials localitzats i de gran intensitat urbana, cal preveure la localització d'activitat comercial en planta baixa del teixit residencial. Lluny de dispersar aquesta estratègia per tota la proposta, es defineixen eixos prioritaris de localització d'activitat comercial en planta baixa, majoritàriament en els carrers de seccions tipus B, C, G. Com a criteri general s'ha considerat una reserva per a usos comercials al voltant del 10% del sòstre total de les illes que donen façana a aquests eixos.



La potenciació d'un espai comercial metropolità, urbà i de petita superfície



## 4. Diversitat en l'esfera col·lectiva

### 4.4 Espais lliures

El sistema d'espais lliures proposat té en la seva diversitat una característica essencial. Més enllà d'una reserva d'espais lliures continus es proposa la sistematització d'una gran diversitat d'espais específics, interpretables des d'una determinada escala, amb funcions potencials concretes associades i amb relacions determinades amb el seu entorn urbà específic.

#### A. Estructura dels grans espais lliures

En la ordenació del sistema d'espais lliures s'han seguit els següents criteris:

- Des del punt de vista quantitatiu, l'estàndard resultant és de 14 m<sup>2</sup> d'espai lliure per habitant, molt per sobre del que consideren diverses publicacions especialitzades en matèria urbanística.
- Cal esmentar, a més, que cap part del projecte es troba a més de 400 metres d'espais lliures generals, distribuïts en xarxa per tot l'àmbit resseguint el sistema de canals, regs i basses. Més enllà de les funcions de drenatge i control de la infiltració sobre l'aigua al subsòl, aquest sistema organitza les funcions i la forma dels espais lliures.
- Cadascuna de les fases en que es divideix el projecte compleix amb escreix amb les determinacions de l'article 65.3 de la LU respecte la superfície mínima de reserva de sòl per a espais lliures en sectors de sòl urbanitzable.

Establerts aquests criteris generals, la proposta ofereix un ampli ventall d'espais lliures amb identitat pròpia, dels quals els més destacats són:

- El Parc Central, situat a la confluència entre la prolongació de l'Avinguda del Remolar i la cobertura de la Gran Via. Es tracta d'un espai lliure d'aglomeració en la part central de la proposta, al voltant del qual s'hi localitzen usos amb una forta intensitat urbana: el centre comercial, un gran equipament d'escala metropolitana, edificacions en alçada d'ús terciari i el pas d'un eix viari de primer ordre, com és la prolongació de l'Avinguda del Remolar.
- L'àrea equipada del Camí de Can Penyasco, que pel seu tamany i posició pot esdevenir un àrea d'oportunitat per a la localització d'equipaments amb un gran necessitat de consum de sòl, tals com zones esportives.
- L'àrea d'accés al parc fluvial, situada a la franja nord de la proposta, en el límit de l'àrea urbanitzada i els límits de la C-32. Gràcies a la seva posició propera a l'accés des de la C-32 aquesta àrea és concebuda com un accés d'escala metropolitana al parc fluvial. Per tal de complir aquesta funció s'hi preveuen tot un seguit d'àrees d'estacionament per a vehicles al llarg de la Ronda de Llevant i que

s'ordenen d'acord amb els eixos de caràcter local del nou eixample proposat. Des d'aquesta àrea, entesa com a parking disuasori, s'accedeix a peu o en bicicleta al parc Fluvial.

- El Parc Fluvial és entès amb una doble lectura: en primer lloc, com un espai d'interpretació del Parc Agrari que, a partir de l'accés al sector des del parking disuasori i mitjançant el Camí del Sorral relligui l'estructura de masies (Cal Misses, Cal Parellada i Can Comas) i camps de cultiu. En segon lloc, com un àmbit que, a partir de la cota elevada de la Mota, permeti una lectura de l'espai fluvial del riu Llobregat.
- Els parcs lineals del Canal de la Dreta, entesos com a verds lineals relligats pels cursos d'aigua. Aquests dos grans parcs lineals estructuraran i relliguen diverses àrees de dotacions col·lectives, petits espais lliures de caràcter local i diverses zones habilitades com a zones d'hortes urbanes. Aquestes àrees d'horta es situen en paquets no majors de 4.000 m<sup>2</sup>, distribuïts homogèniament per la proposta i amb parcel·les no majors de 600 m<sup>2</sup>. Es tracta per tant d'un sistema d'espais molt vinculats a l'oci familiar i a la proximitat a l'usuari.



Estructura dels grans espais lliures

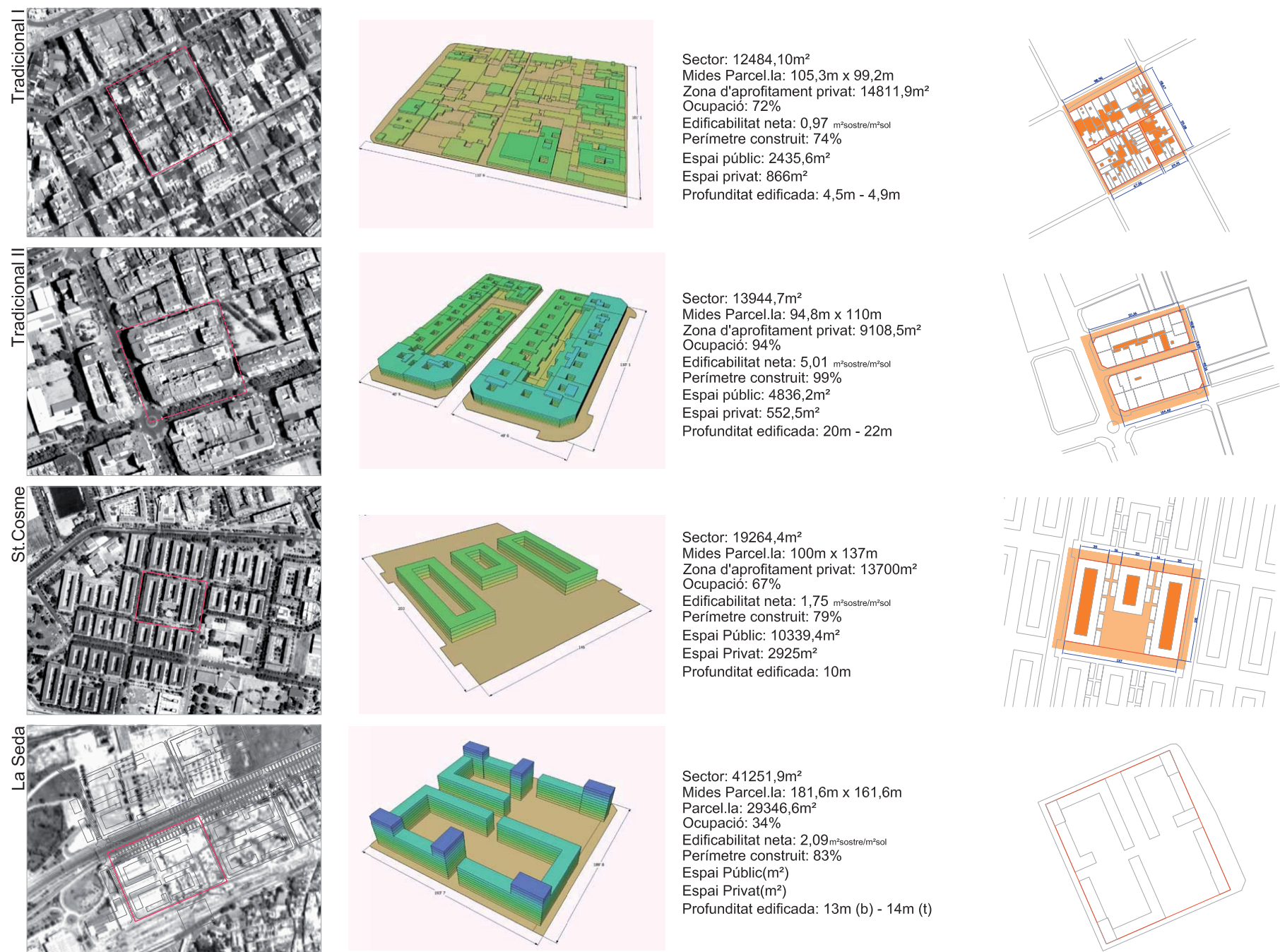


# 5. Diversitat en l'esfera privada

## 5.1 Tipologia i forma edificada

El model de ciutat pel Prat passa per la reinterpretació dels valors actuals, pel manteniment de la diversitat i complexitat, per l'estructuració i lligam amb la ciutat existent, i pel reconeixement dels aspectes propis de la identitat urbana de la ciutat.

L'anàlisi de les característiques i dels paràmetres propis dels teixits de la ciutat del Prat constitueix un referent i una base de partida per a la determinació de la densitat, la complexitat i la intensitat pel Prat Nord.



Plantes e.1/5000 i e.1/10000

Emplaçament

Sector estudi

Volumetria

Dades

Plantes e.1/5000

Estructura d'Espais Lliures

Espai Públic  
Espai Privat

IDENTITAT

DIVERSITAT

SOSTENIBILITAT

## 5. Diversitat en l'esfera privada

### 5.1 Tipologia i forma edificada

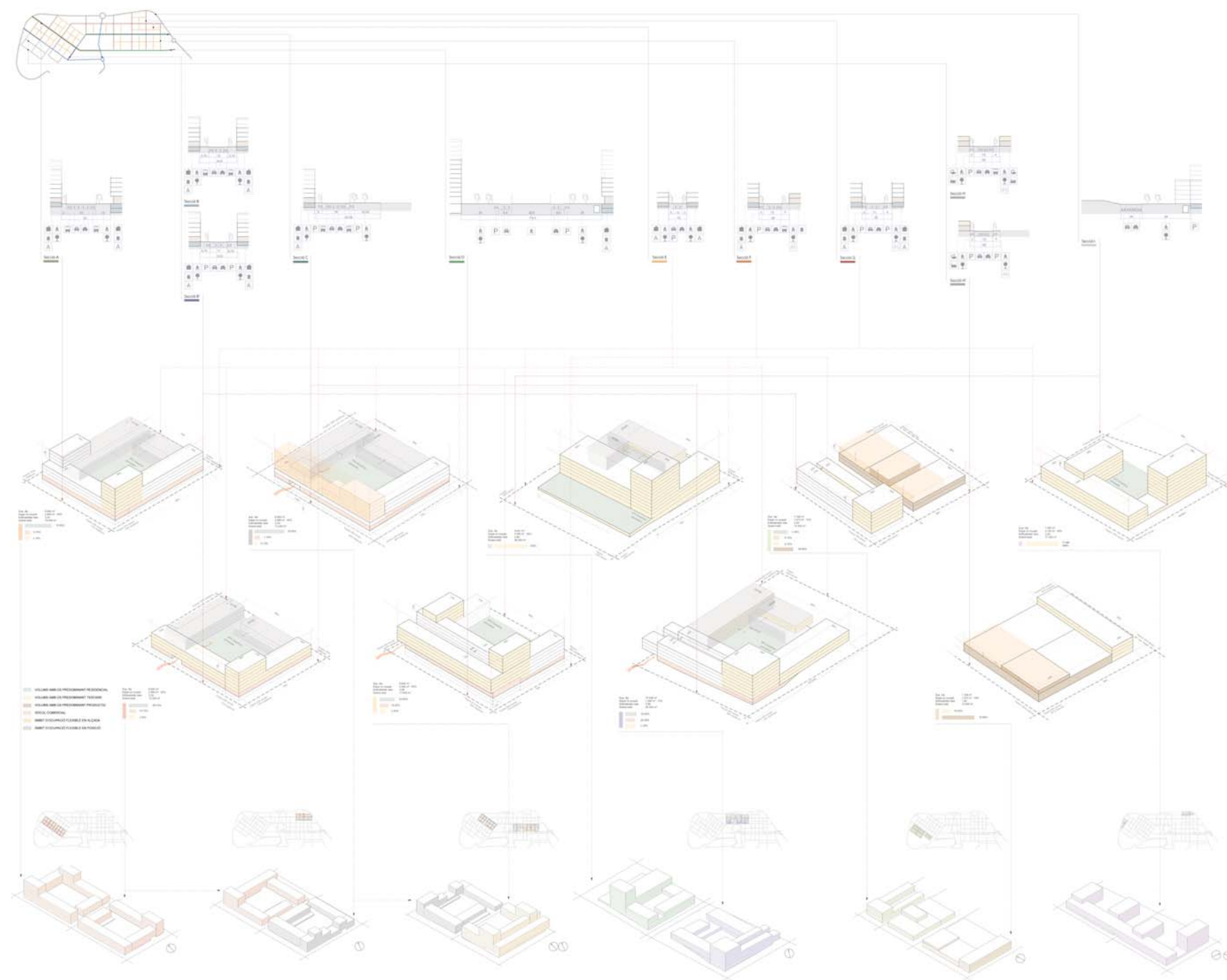
El model de ciutat pel Prat passa per la reinterpretació dels valors actuals, pel manteniment de la diversitat i complexitat, per l'estructuració i lligam amb la ciutat existent, i pel reconeixement dels aspectes propis de la identitat urbana de la ciutat.

L'anàlisi de les característiques i dels paràmetres propis dels teixits de la ciutat del Prat constitueix un referent i una base de partida per a la determinació de la densitat, la complexitat i la intensitat pel Prat Nord.

#### A. El carrer, l'illa, l'eixample

El model de ciutat proposat pel Prat Nord pren com a punt de partida el carrer com a espai públic i col·lectiu per excel·lència. La definició de les característiques topològiques i de les activitats que voregen els carrers i espais públics són la base per determinar el caràcter de la forma urbana que els ha d'acompanyar.

Segons la jerarquia viària i el sistema d'espais lliures el projecte defineix una sèrie de situacions urbanes que prenen forma en tot un seguit de seccions tipus o relacions urbanes que mostren la complexitat espacial de la proposta. És a partir d'aquestes situacions urbanes, i com a resposta als diferents espais, que les illes prenen forma i donen la seva resposta arquitectònica.



Carrer, illa, eixample. Diversitat morfològica



## 5. Diversitat en l'esfera privada

### 5.1 Tipologia i forma edificada

El model de ciutat pel Prat passa per la reinterpretació dels valors actuals, pel manteniment de la diversitat i complexitat, per l'estructuració i lligam amb la ciutat existent, i pel reconeixement dels aspectes propis de la identitat urbana de la ciutat.

L'anàlisi de les característiques i dels paràmetres propis dels teixits de la ciutat del Prat constitueix un referent i una base de partida per a la determinació de la densitat, la complexitat i la intensitat pel Prat Nord.

El projecte considera l'illa semioberta i flexible com la resposta correcta per a la construcció de la urbanitat del carrer, l'espai públic i l'eixample. La complexitat i diversitat urbana que proposa el projecte dona lloc a 9 combinacions formals diferents en forma d'illa semioberta. Segons els usos i la posició urbana les illes s'ordenen en les seves vores de manera rígida o flexible, sense fixar tots els paràmetres:

- Per aquells punts més rellevants de l'estructura (Gran Via, xarxa viària bàsica...) les illes responen amb arquitectures definides i fixes, definint ritmes, fites, fronts continus o permeabilitats.
- Pels llocs de l'estructura on es vol un caràcter més flexible es determinen volums o envolvents flexibles en alçada, que deixen predeterminats dos paràmetres, el contacte de les edificacions amb el terra i la continuïtat d'una línia de cornisa o sòcol. A partir d'aquesta alçada poden aparèixer volumetries lliures i flexibles, sempre dins de l'envolvent.
- Pels àmbits de caràcter més local es determinen volums o envolvents flexibles en posició. Aquests volums predeterminen l'alçada màxima però admeten la flexibilitat en la fondària de l'edificació i en la posició d'aquesta dins l'envolvent.

L'agregació de les diferents illes segons els diferents escenaris urbans dona lloc als diferents teixits intensos, densos, d'alta ocupació, diversos i complexos proposats. Aquests teixits es caracteritzen per la seva posició urbana, la forma urbana en relació als espais urbans i els usos predominants.

#### B. Diversitat tipològica, diversitat social

Les diferents fondàries, alçades i ocupacions proposades a l'ordenació admeten un rang força ampli de tipologies edificatòries. Aquesta varietat tipològica permet aportar la flexibilitat necessària per construir una ciutat integradora amb diversitat, cohesió i barreja social així com amb complexitat formal.



Punts fixes, volums flexibles en alçada, volums flexibles en posició

## 5. Diversitat en l'esfera privada

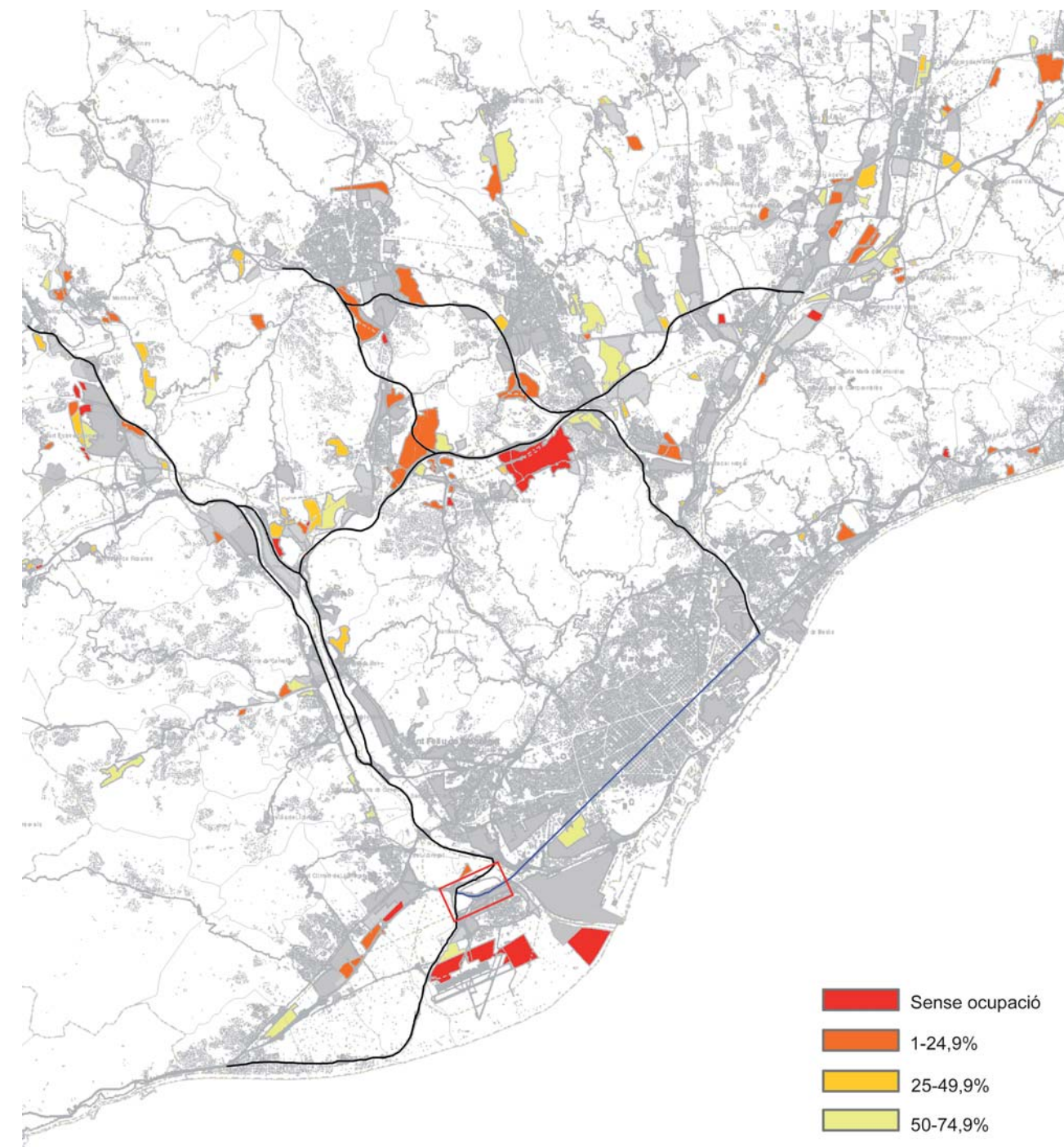
### 5.2 Equilibri d'usos i activitats

El sector del Prat Nord es troba actualment qualificat com a centre direccional pel PGM. Com a punt de partida el projecte analitza i avalua els sectors d'activitat econòmica de l'entorn metropolità per tal d'establir el model d'activitat econòmica i els usos que el sector pot oferir.

El projecte cerca reequilibrar i complementar l'amplia oferta dels àmbits que, lligats a la mateixa xarxa territorial i d'infraestructures, es troben en desenvolupament en l'actualitat.

#### A. Els espais de nova activitat econòmica: reequilibri de la ciutat i inserció metropolitana

El model proposat atén a dos escales ben diferenciades. D'una banda els espais de nova activitat econòmica, recerca, innovació i desenvolupament, que s'insereixen i complementen els de l'entorn metropolità. I d'altra banda els usos i activitats que han de poder coexistir amb els usos residencials, reequilibrant la ciutat del Prat i que aporten l'activitat i la intensitat d'ús als espais urbans.



Polígons d'activitat econòmica a l'àrea metropolitana



# 5. Diversitat en l'esfera privada

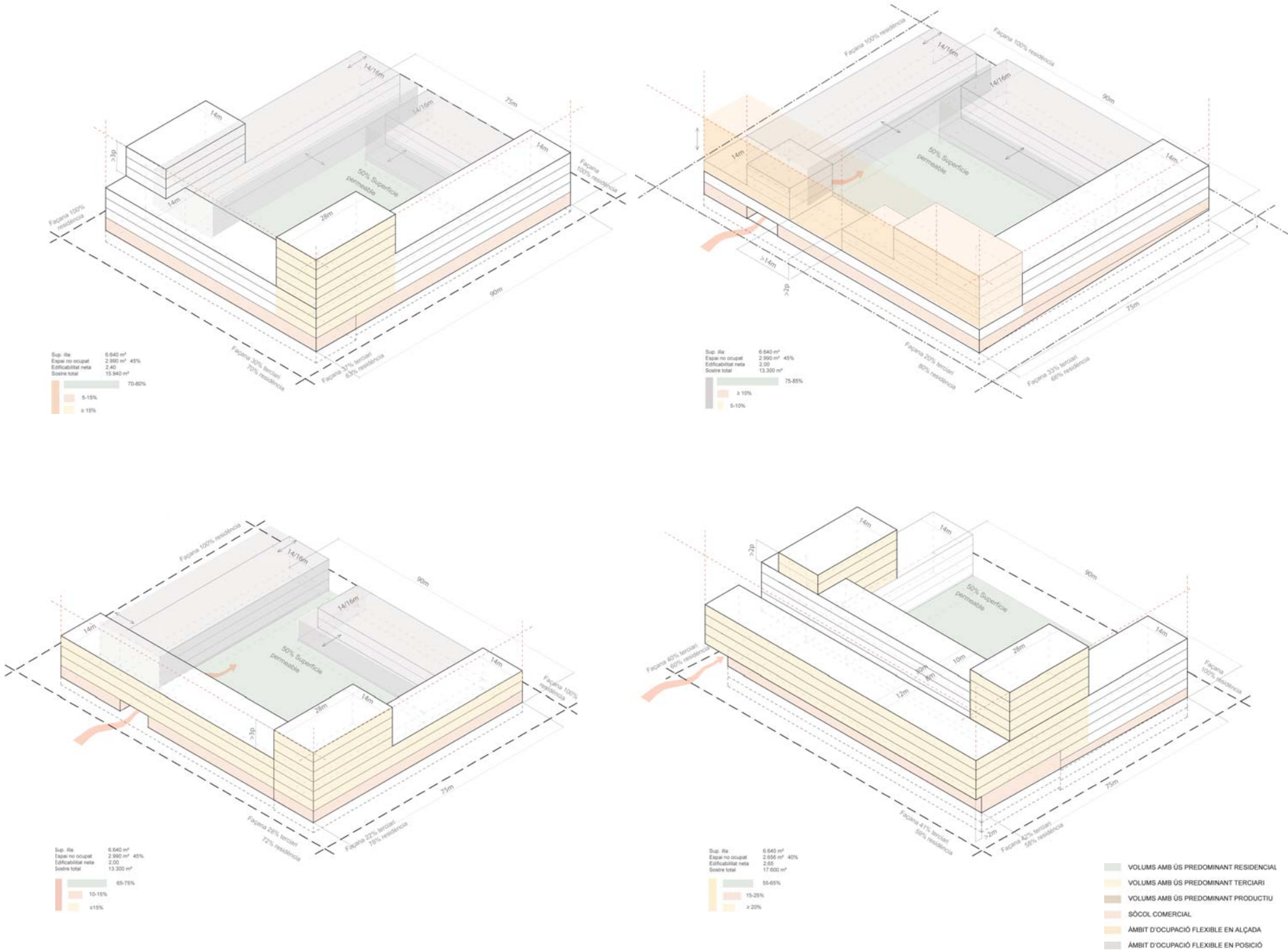
## 5.2 Equilibri d'usos i activitats

El sector del Prat Nord es troba actualment qualificat com a centre direccional pel PGM. Com a punt de partida el projecte analitza i avalua els sectors d'activitat econòmica de l'entorn metropolità per tal d'establir el model d'activitat econòmica i els usos que el sector pot oferir. El projecte cerca reequilibrar i complementar l'amplia oferta dels àmbits que, lligats a la mateixa xarxa territorial i d'infraestructures, es troben en desenvolupament en l'actualitat.

### B. Ciutat plurifuncional: barreja d'usos-illa complexa

Per tal de permetre el reequilibri de la ciutat es preveu que el teixit residencial pugui allotjar usos terciaris i comercials. Amb l'objectiu de permetre l'ordenació flexible pels diferents usos, es determinen forquilles amb els percentatges de cada ús.

Les illes del teixit amb ús predominantment residencial asseguren la presència de l'habitatge entre un 65 i un 85%, el comerç entre el 15 i el 20% i el terciari entre el 5 i el 15%. Per tal d'emfasitzar el caràcter nodal i central, les illes amb front a la Gran Via introdueixen major quantitat de sostre comercial (15-25%) i terciari (20-25%), reduint lleugerament el residencial (55-65%).



Diversitat funcional



# 5. Diversitat en l'esfera privada

## 5.2 Equilibri d'usos i activitats

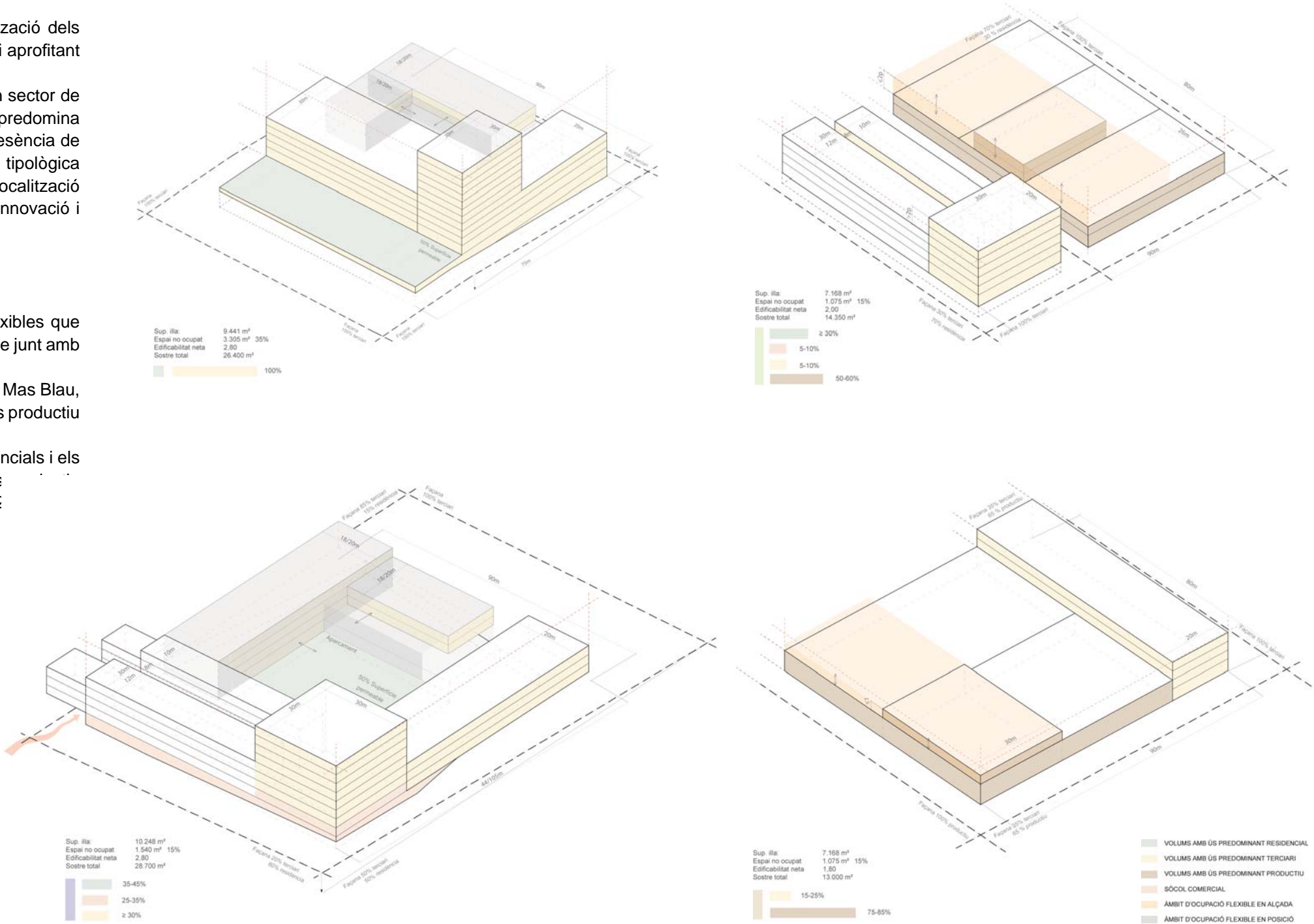
El sector del Prat Nord es troba actualment qualificat com a centre direccional pel PGM. Com a punt de partida el projecte analitza i avalua els sectors d'activitat econòmica de l'entorn metropolità per tal d'establir el model d'activitat econòmica i els usos que el sector pot oferir. El projecte cerca reequilibrar i complementar l'amplia oferta dels àmbits que, lligats a la mateixa xarxa territorial i d'infraestructures, es troben en desenvolupament en l'actualitat.

### C. Usos terciaris com a porta urbana i façana a l'infraestructura

Una de les estratègies del projecte consisteix en la localització dels teixits amb ús predominantment terciari a les portes al Prat i aprofitant el factor aparador de les infraestructures. A la porta situada sobre l'eix del Parc Central es localitza un sector de ciutat amb aquestes característiques. Si bé en aquestes illes predomina l'ús terciari (30-80%), s'evita la monofuncionalitat amb la presència de l'ús residencial (35-45%) i comercial (25-35%). L'ordenació tipològica flexible de major fondària d'aquest sector permet la localització d'activitats estratègiques amb valor afegit com la recerca, innovació i desenvolupament.

### D. Espais per al teixit productiu

Per tal d'allotjar usos productius es proposen tipologies flexibles que puguin admetre les activitats compartides o de gran superfície junt amb els usos terciaris de suport. Per aquest teixit, que es posa en relació amb els sectors del Mas Blau, Ca l'Alaio, Enkalene i Manso Mateu, es preveuen illes amb ús productiu entre el 75 i el 85% i terciari entre el 15 i el 25%. Per tal de fer la transició entre els teixits eminentment residencials i els productius, es proposa una illa de caràcter i ús mixte amb ús (50-60%), comercial (5-10%), terciari (5-10%) i residencial (2



# 6. Alternatives i model de ciutat

## 6.1 Compacitat, densitat i diversitat funcional. Els paràmetres urbanístics.

La singularitat de l'àmbit, radica tant en la seva dimensió, com en la seva situació estratègica i bona accessibilitat. Per aquest motiu la incidència de qualsevol acció transformadora traspasa l'àmbit estrictament municipal, essent una operació d'àmbit metropolità i fins i tot nacional. La proposta d'ordenació d'aquesta zona, assignant nous usos, s'ha de resoldre a escala municipal, per la continuïtat de creixement del teixit urbà del Prat, però alhora tenint en compte la rellevància que tindrà a nivell metropolità. En aquest sentit, el sostre edificable només assumeix tota la seva transcendència si no es considera únicament des del mercat immobiliari local del propi municipi sinó des del nivell del mercat de Barcelona ciutat i rodalies.

### A. Densitat i compacitat. Vers una ciutat sostenible.

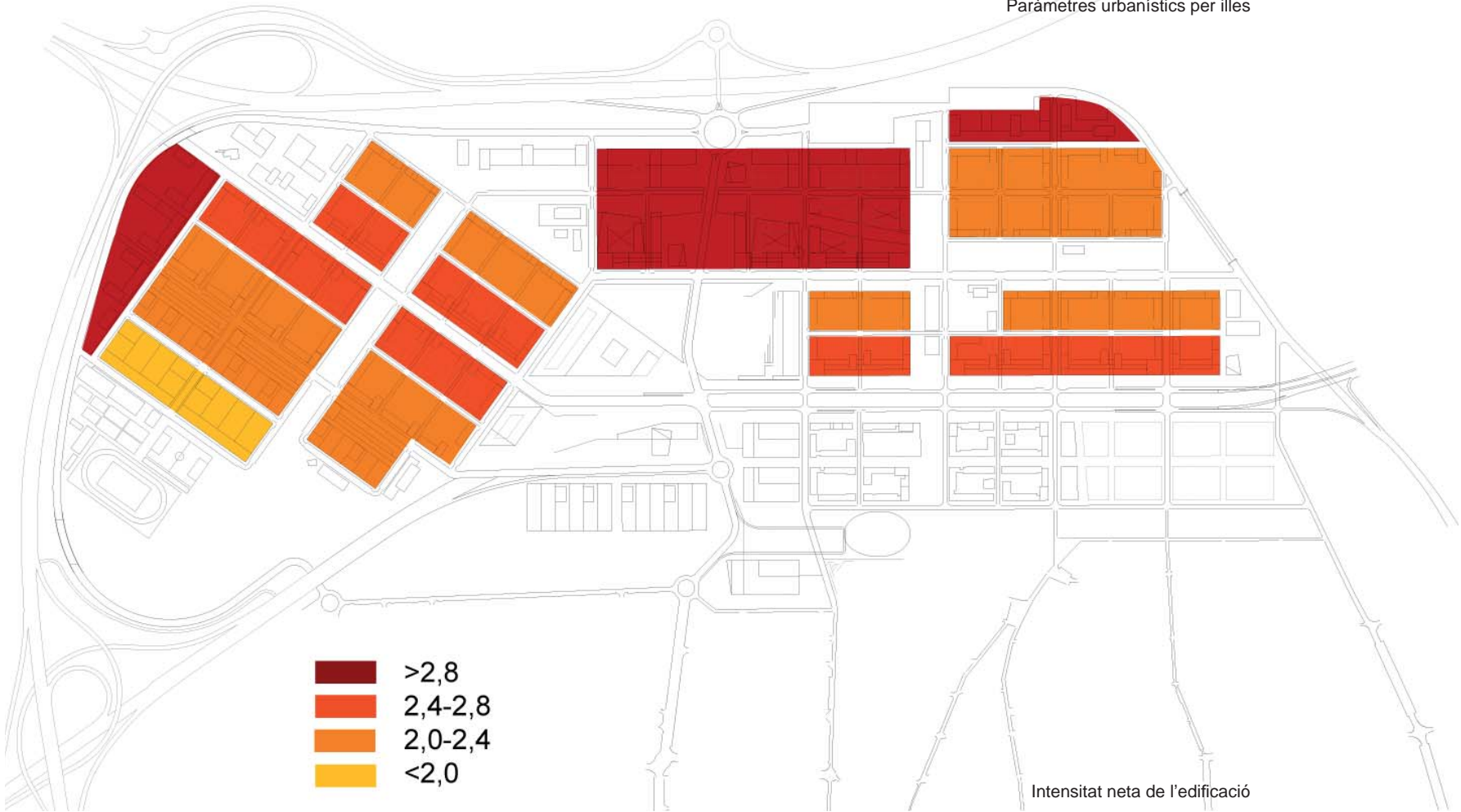
A l'hora de garantir la sostenibilitat urbana de les àrees urbanes residencials de nova creació es considera que la densitat mínima necessària és de 50 habitatges per hectàrea, amb una edificabilitat bruta al voltant de 0,75. Per sota d'aquests valors es considera que els costos d'urbanització i la manca d'una massa crítica de població suficient que justifiqui els diversos serveis urbans fan poc sostenible el desenvolupament del sector. Malgrat que els usos del sector no són únicament residencials, les densitats resultants són raonablement altes, al voltant de 40 habitatges per hectàrea. Si fem l'exercici de calcular la densitat per al sòl qualificat com a "Ús predominantment residencial" i la part proporcional del sòl destinat a sistemes per a aquest sòl, obtindríem una densitat de 75 habitatges per hectàrea, molt properes a les densitats de zones urbanes centrals i compactes.

Tipològicament, els diversos autors coincideixen en assenyalar que illes d'entre 15.000 i 25.000 m² de superfície, subdividibles en peces de 4.000 o 6.000 m² de tamany amb viari local interior de prioritat invertida garanteixen un equilibri idoni entre zones i sistemes. La tipologia edificatòria dominant a la proposta és la illa d'habitatges plurifamiliars d'alçada mitja PB+4 i una superfície aproximada que oscil·la entre els 5.600 i els 6.700 m², agrupades en àrees ambientals de 4 o 6 illes amb viari local de prioritat invertida com a distribuïdor del accessos.

Pel que fa al sostre terciari de petita superfície, vital per a la consolidació del caràcter urbà d'àrees residencials de nova implantació, sembla raonable no sobrepassar una determinada proporció respecte del total. Tots els estudis actuals coincideixen en establir que més del 15% de sostre comercial sobre el total pot significar un superàvit no comercialitzable per manca de massa crítica urbana. En el nostre cas el sostre comercial de petit format significa un 13% sobre el total de nou sostre proposat.

		I.1	I.2	I.3	I.4	I.5	I.6	I.7	I.8	I.9
ILLES	SÒL	6.640	6.640	6.640	6.640	7.168	7.168	10.248	9.441	7.000
	Ocupat	3.650 54,97%	3.650 54,97%	3.650 54,97%	3.984 60,00%	6.093 85,00%	6.093 85,00%	8.708 84,87%	6.136 64,99%	3.850 55,00%
	No ocupat	2.990 45,03%	2.990 45,03%	2.990 45,03%	2.656 40,00%	1.075 15,00%	1.075 15,00%	1.540 15,03%	3.305 35,01%	3.150 45,00%
	SOSTRE	15.940	13.300	13.300	17.600	14.350	13.000	28.700	26.400	17.500
	Sostre residencial	12.340 77,42%	9.100 68,42%	10.600 79,70%	11.200 63,64%	3.750 26,12%	0,00%	12.000 41,81%	0,00%	0,00%
	Sostre habitatge protegit									
	Sostre habitatge lliure									
	Sostre no residencial	3.600 22,58%	4.200 31,58%	2.700 20,30%	6.400 36,36%	10.600 73,87%	13.000 100,00%	16.700 58,19%	26.400 100,00%	17.500 100,00%
	Sostre terciari comercial	2.100 13,17%	2.100 15,79%	2.700 20,30%	3.200 18,18%	3.180 22,16%	0,00%	8.350 29,09%	0,00%	0,00%
	Sostre terciari oficina	1.500 9,41%	2.100 15,79%	0,00%	3.200 18,18%	0,00%	2.600 20,00%	8.350 29,09%	26.400 100,00%	17.500 100,00%
	Sostre productiu	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7.420 51,71%	10.400 80,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	EDIFICABILITAT NETA	2,40	2,00	2,00	2,65	2,00	1,81	2,80	2,80	2,50
TOTAL APROFITAMENT PRIVAT	NOMBRE D'UNITATS	7	11	15	12	6	4	6	5	6
	TOTAL SÒL	46.480	73.040	99.600	79.680	43.008	28.672	61.488	47.205	42.000
	SOSTRE RESIDENCIAL	86.380	100.100	159.000	134.400	22.500	0	72.000	0	0
	SOSTRE Terciari	25.200	46.200	40.500	76.800	19.080	10.400	100.200	132.000	105.000
	SOSTRE PRODUCTIU	0	0	0	0	44.520	41.600	0	0	0
	SOSTRE TOTAL	111.580	146.300	199.500	211.200	41.580	10.400	172.200	132.000	105.000
	EDIFICABILITAT BRUTA									
	EDIFICABILITAT NETA									

Paràmetres urbanístics per illes



Intensitat neta de l'edificació



6. Alternatives i model de ciutat

6.1 Compacitat, densitat i diversitat funcional. Els paràmetres urbanístics.

La singularitat de l'àmbit, radica tant en la seva dimensió, com en la seva situació estratègica i bona accessibilitat. Per aquest motiu la incidència de qualsevol acció transformadora traspasa l'àmbit estrictament municipal, essent una operació d'àmbit metropolità i fins i tot nacional. La proposta d'ordenació d'aquesta zona, assignant nous usos, s'ha de resoldre a escala municipal, per la continuïtat de creixement del teixit urbà del Prat, però alhora tenint en compte la rellevància que tindrà a nivell metropolità. En aquest sentit, el sostre edificable només assumeix tota la seva transcendència si no es considera únicament des del mercat immobiliari local del propi municipi sinó des del nivell del mercat de Barcelona ciutat i rodalies.

B. La distribució d'usos: de les àrees especilitzades al model d'eixample d'usos mixtes.

El PGM de 1976 va reservar els terrenys com a Centre Direccional destinat a l'activitat logística. Actualment, l'existència d'altres àrees properes destinades a usos logístics com les ZAL (Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona) i la zona sud del parc de negocis Mas Blau (empreses tant importants com transports Ochoa, Azkar, etc.), fa que no es consideri imprescindible mantenir el usos previstos originalment pel Pla General. Per altra banda les bases del concurs estableixen una previsió aproximada de 600.000 m² de sostre per a usos terciaris. Es tracta, per tant, d'una àrea d'oportunitat per a la localització d'un important parc de negocis a la proximitat de Barcelona i amb unes condicions d'accessibilitat i centralitat extraordinàries. Tanmateix es tracta d'un parc de negocis que haurà de competir en el mercat immobiliari que es genera a l'entorn de la ciutat de Barcelona, principalment amb municipis de l'entorn proper com L'Hospitalet, Cornellà o Viladecans, però també amb ofertes d'altres punts de l'àrea metropolitana (Sant Cugat, Centre Direccional de Cerdanyola, etc.). i que, a dia d'avui, i amb les previsions per als propers anys, no sembla de desenvolupament imminent.

L'anàlisi del mercat immobiliari (veure Annex II "Memòria Econòmica") mostra una clara devaluació del preu del sòl per a oficines respecte el sòl per a usos residencials, comercials o hotelers en l'entorn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La oferta prevista de més de 600.000 m² de sostre destinat a oficines és molt difícil que pugui absorbir-se a curt termini si el model urbà a desenvolupar és el de parc tecnològic. De fet, les previsions de construcció de nous centres terciaris a l'àrea metropolitana (plaça Europa, Viladecans, etc.) fa que no es pugui precisar un temps d'absorció perquè possiblement és saturarà la demanda. Per aquest motiu, la proposta opta per un model urbà d'usos mixtes, en el qual l'ús residencial té un pes molt important. No s'opta per la zonificació estricta d'usos sinó pel concepte d'usos dominants amb una relació resultant de 45% de sostre residencial i 55% de sostre per a usos no residencials . Per tal d'obrir el ventall de possibilitats de desenvolupament, el sostre no residencial considera varies alternatives: un 60% del sostre no residencial es destinarà a oficines o hotels, un 25% a activitats comercials de petit format, un 10% a activitats productives i un 5% a sostre comercial en gran superfície.

	FRONT C-31	TRADISA I	FRONT C-32	TRADISA II	TOTAL PROPOSTA
TOTAL SÒL	411.042 m² 100%	212.537 m² 100%	340.610 m² 100%	427.299 m² 100%	1.391.488 m² 100%
Sistemes	246.260 m² 60%	118.312 m² 56%	182.560 m² 54%	259.865 m² 61%	806.997 m² 58%
Espais Lliures	118.930 m² 29%	32.565 m² 15%	51.687 m² 15%	58.097 m² 14%	261.279 m² 19%
Dotacions Públiques	47.093 m² 11%	39.685 m² 19%	40.528 m² 12%	109.188 m² 26%	236.494 m² 17%
Viari	80.237 m² 20%	46.062 m² 22%	90.345 m² 27%	92.580 m² 22%	309.224 m² 22%
Zones	164.782 m² 40%	94.225 m² 44%	158.050 m² 46%	167.434 m² 39%	584.491 m² 42%
Ús predominant residencial	96.340 m² 23%	79.805 m² 37%	52.457 m² 15%	79.687 m² 19%	308.289 m² 22%
Ús predominant terciari	68.442 m² 17%	0 m² 0%	105.593 m² 31%	30.156 m² 7%	204.191 m² 15%
Ús predominant productiu	0 m² 0%	14.420 m² 7%	0 m² 0%	57.591 m² 13%	72.011 m² 5%
TOTAL SOSTRE	457.100 m² 100%	209.120 m² 100%	330.800 m² 100%	355.480 m² 100%	1.352.500 m² 100%
Sostre residencial	208.800 m² 46%	137.220 m² 66%	102.800 m² 31%	144.360 m² 41%	593.180 m² 44%
Sostre no residencial	248.300 m² 54%	71.900 m² 34%	228.000 m² 69%	211.120 m² 59%	759.320 m² 56%
Sostre comercial en gran superfície	80.000 m² 18%	0 m² 0%	0 m² 0%	0 m² 0%	80.000 m² 6%
Sostre terciari comercial	72.000 m² 16%	36.660 m² 18%	35.900 m² 11%	41.320 m² 12%	185.880 m² 14%
Sostre terciari oficina	55.800 m² 12%	20.400 m² 10%	178.600 m² 54%	114.700 m² 32%	369.500 m² 27%
Sostre terciari hotelier	40.500 m² 9%	0 m² 0%	13.500 m² 4%	13.500 m² 4%	67.500 m² 5%
Sostre productiu	0 m² 0%	14.840 m² 7%	0 m² 0%	41.600 m² 12%	56.440 m² 4%
Edificabilitat bruta sectorial	1,11	0,98	0,97	0,83	0,97

Paràmetres de planejament



Distribució d'usos