

PRAT NORD

DELTA

concurs d'idees per l'ordenació de l'àmbit del centre direccional en el Prat de Llobregat



00_Índex

1_MEMÒRIA DESCRIPTIVA	03
Critèris Generals	
Organització General	
Sostenibilitat i Paisatge	
Infraestructura i Edificació	
2_MEMÒRIA JUSTIFICATIVA	34
21_Criteris objectius i solucions adoptades	34
Lectura del paper de la peça en l'àmbit metropolità.	
Reflexió sobre el paper que pot jugar un sector de nova activitat econòmica en l'entorn metropolità.	
Lectura del sistema d'espais lliures generals.	
Lectura del sistema d'equipaments generals.	
Xarxes de transport públic.	
22_Traçat i jerarquia viària.	49
Connexions amb les xarxes generals	
Connexions amb la ciutat existent	
Topografia, estudi de rasants.	
Justificació de la malla resultant.	
23_La distribució d'usos, compacitat i diversitat funcional	53
Model de ciutat residencial, desenvolupaments tipològics possibles.	
Justificació de les densitats proposades.	
Aprofitament dels espais porta i exposició del sector.	
Definició dels espais o eixos comercials, proposta sobre la gran superfície existent.	
Estudi de les possibilitats de desenvolupaments tipològics.	
24_Sostenibilitat i eficiència de les formes i sistemes proposats	62
Justificació de les orientacions i de l'aprofitament solar de l'ordenació	
Escenaris d'avaluació de la demanda. Justificació i esquema general de solucions estalviadores d'energia primària, tecnològica i econòmicament viables.	
Avaluació de la demanda . Justificació a nivell d'esquema general de la solució del cicle de l'aigua amb solucions estalviadores d'aigua per a consum i mesures de correcció ambiental de la impermeabilització.	
Sistema de recollida pneumàtica	
25_Estudi de viabilitat econòmica	76
Economia i Programa	
Fases	
3_PANELLS PROPOSTA	79



_Fotografies John Davies històriques del Prat



_Fotografies John Davies històriques del Prat

11_Criteris Generals

1_CRITERIS PROJECTUALS

1.- Des d'un punt de vista distant, el problema proposat tindria, al nostre entendre, tres variables fonamentals:

A) El nou eix Urbà-Metropolità al voltant de la Gran Via, actualment en fase de desenvolupament avançat, configura un conjunt d'equipaments, serveis, activitats econòmiques i dotacions residencials que configuren una ciutat del futur. La nova Ciutat de la Justícia, la Fira, la Plaça Europa, el pas (soterrat) d'importantes infraestructures estableixen escales d'intervenció, referències i possibilitats noves per a construir una nova peça important de la ciutat metropolitana.

La metròpolis barcelonina entre els dos rius, la muntanya i el mar configura aquí, al costat del Llobregat i del mar un punt geogràficament estratègic simètric i amb clares sinèrgies possibles amb les actuacions en curs del 22@ al voltant del Besòs.

Una qüestió annexa a aquesta visió distant correspon al tamany i a l'escala d'intervenció que nosaltres hem llegit en el context d'aquest concurs, com a necessitat d'abstracció de treball a gran escala, sense voler perdre'ns en el detall, fonamental després.



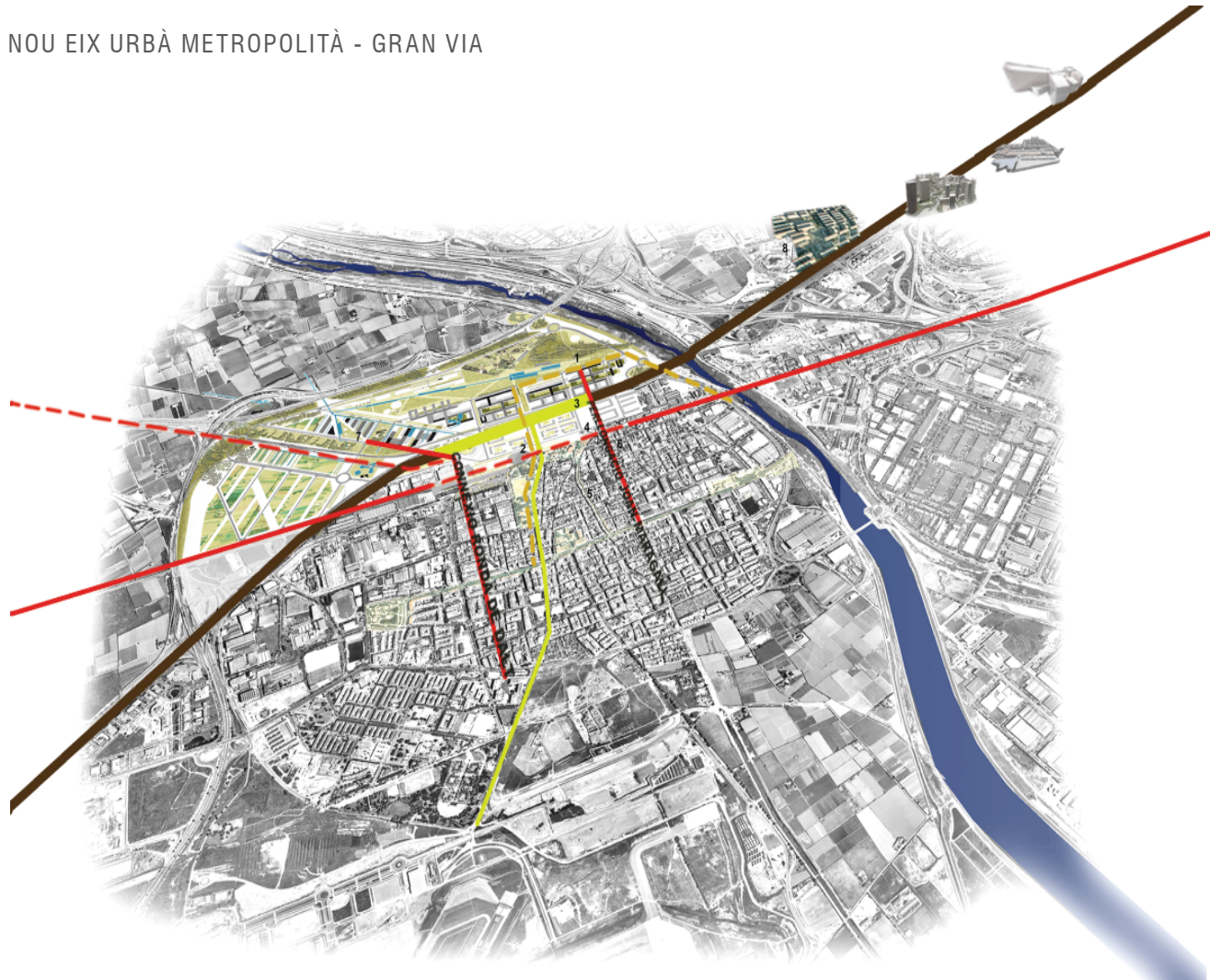
_La Metropolis a l'entorn dels Dos Rius



11_Criteris Generals

1_CRITERIS PROJECTUALS

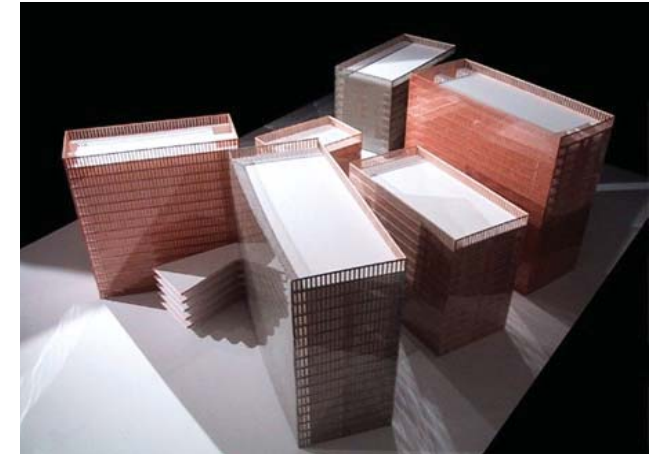
NOU EIX URBÀ METROPOLITÀ - GRAN VIA



_Nou Eix Urbà_Metropolità. GRAN VIA.



_Proposta Porta El Prat



_Projectes recents a El Prat



_Projectes recents a El Prat



_Projectes recents a El Prat



_Projectes recents a El Prat

11_Criteris Generals

1_CRITERIS PROJECTUALS

b)El Delta del Llobregat com a ecosistema natural a conservar i utilitzar. Una dada específica del nostre problema és la condició natural del delta, com a ecosistema natural d'usos tradicionalment agraris que poden ser compatibles amb la modernització d'activitats econòmiques i models habitatius. La visió del pla parcel•lat amb muntanyes al fons, la presència de l'aigua freqüent defineix el paisatge del lloc que nosaltres hem volgut utilitzar per fer un projecte únic, específic, adaptat.



_El Parc Agrari al Delta



_Els Aiguamolls i les zones de Recuperació de Costes



_Zona d'Aiguamolls



_El Parc Agrari



_El Parc Fluvial



_ "Carxofes" al Delta

11_Criteris Generals

1_CRITERIS PROJECTUALS

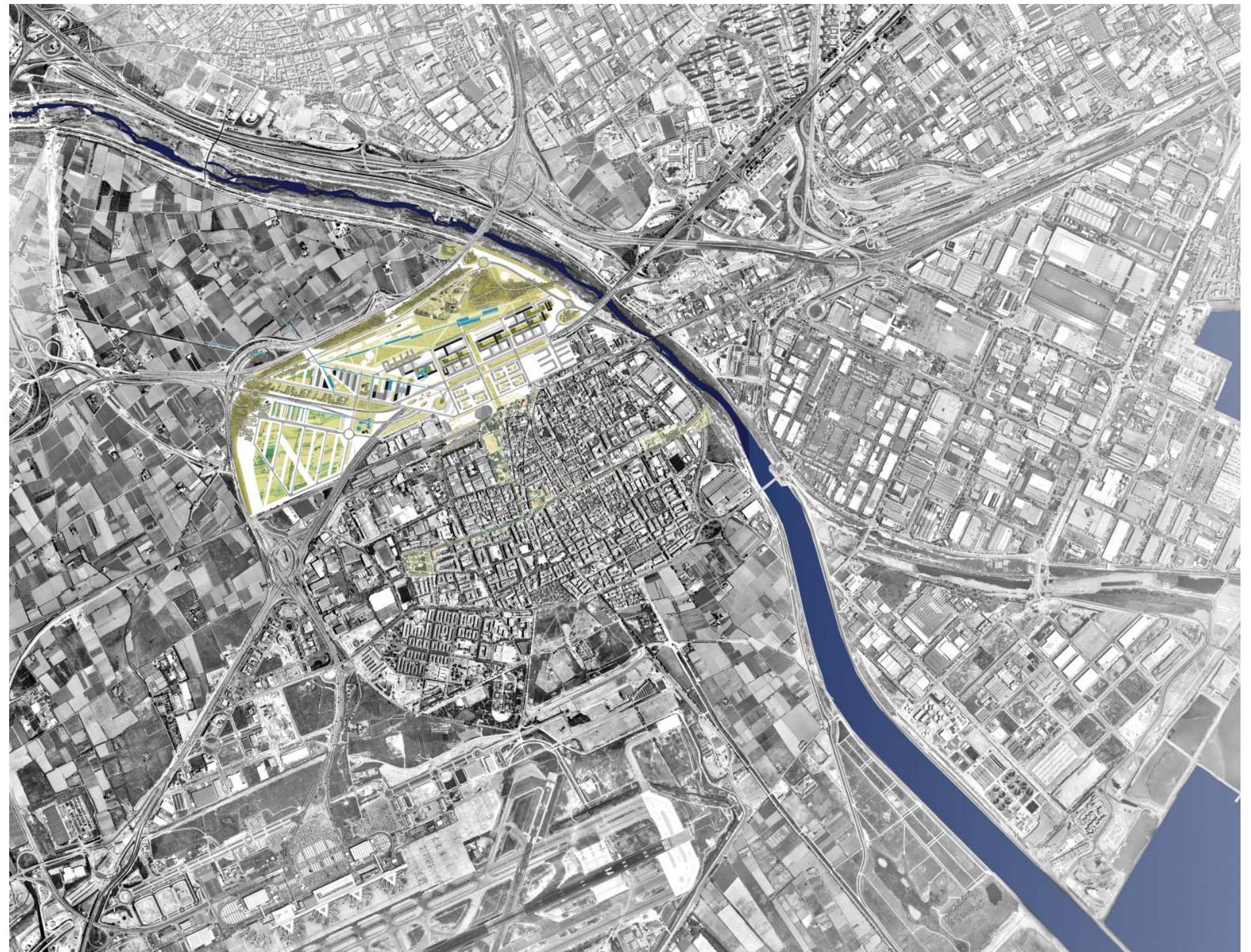
c) Com a entorn construït, el nostre projecte té dos referents diferents però fonamentals.

c.1.- La gran taca massissa, densa, compacta del Prat de Llobregat, referència directa per nosaltres (com devem fer l'eixample, projectar l'expansió contemporània)

c.2.- Les línies de l'aeroport, les pistes i els seus edificis, i fluxos provocats. Aquesta presència d'activitats econòmiques sostenibles que justificarien el creixement del nucli consolidat.



_Taques de Morfologia

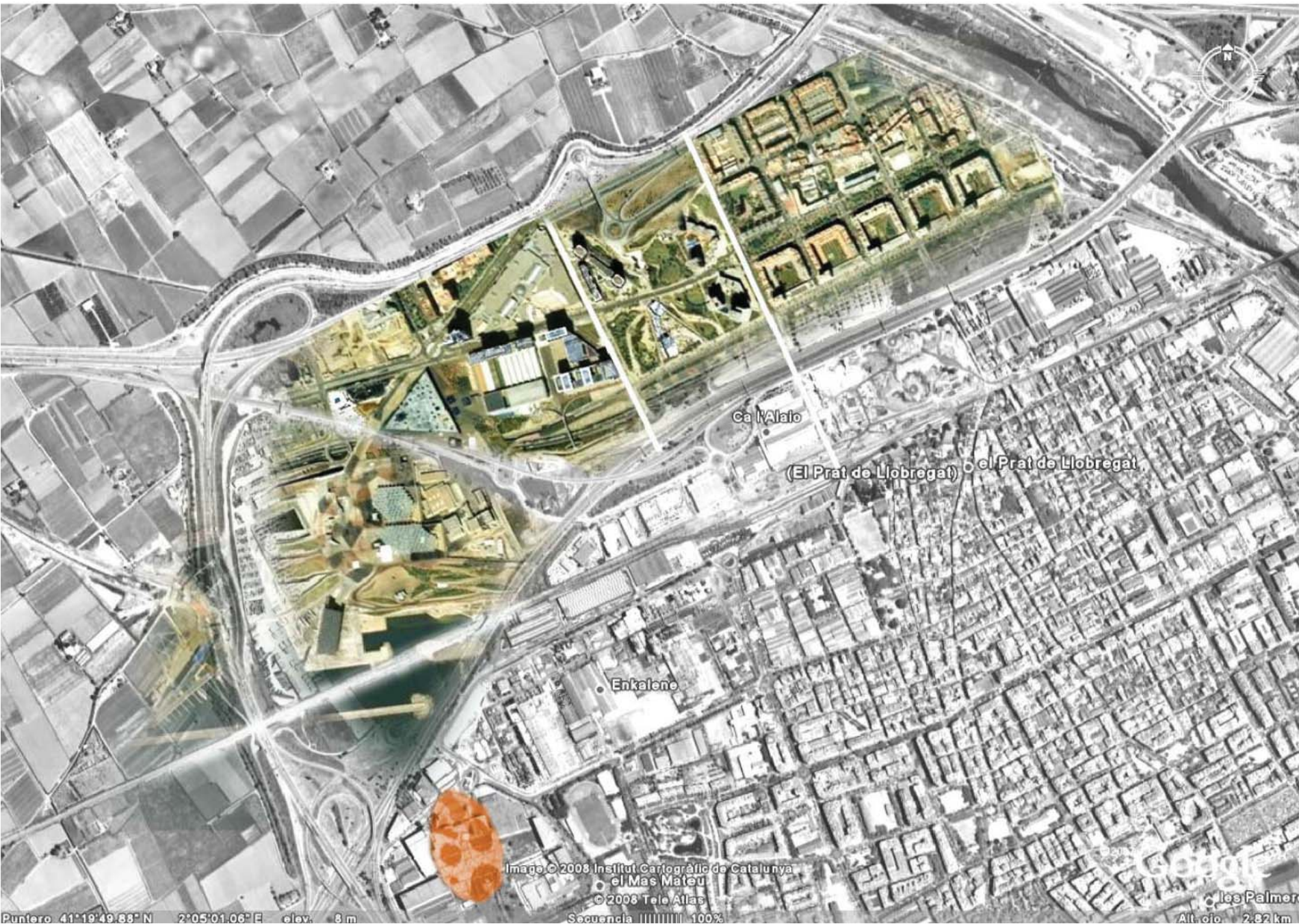


_Relació entre la proposta i el seu context urbà

11_Criteris Generals

1_CRITERIS PROJECTUALS

REFLEXIÓ ENTORN L'ESCALA DE PROJECTE



_Simulació del parc del Fórum trasposat a la parcela



_El centre Direccional



_Bellvitge en l'àmbit del centre direccional



_La Vila Olímpica en l'àmbit del centre direccional



_L'Expo de Zaragoza en l'àmbit del centre direccional

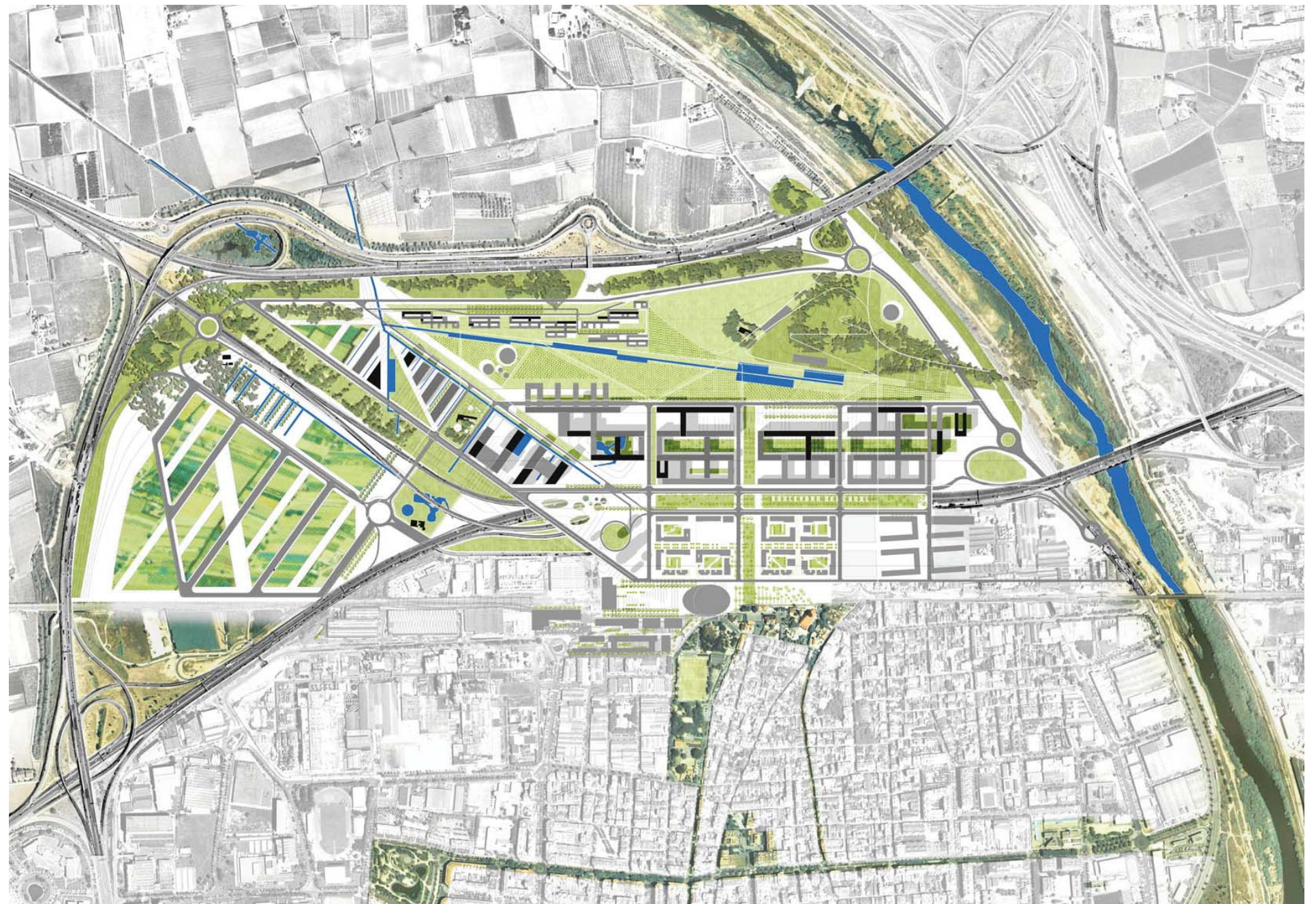
11_Criteris Generals

2_IMATGE URBANA I ENTORN

Imaginem la nova ciutat com una continuïtat de la trama existent diluint-se vers el parc. Les infraestructures que limiten el lloc, transformades en petites muntanyes protectores del so, sòcol de la visió de la serra litoral, més distant.



_Diagrama d'espais lliures



11_Criteris Generals

2_IMATGE URBANA I ENTORN

Agafant l'eix de la nova estació intermodal, amb les corresponents noves infraestructures apareix la part més emblemàtica del conjunt: el Centre de Negocis Internacional i el Parc Tecnològic.

(vers el Parc-dilució ciutat)

El Centre de Negocis ha d'assegurar la visibilitat i l'efecte porta del conjunt, encara que la seva disposició pretén entrar en sintonia amb el barri residencial proposant usos mixtes i formalitzacions coordinades, evitant la segregació. Una gran plaça assegurarà la interrelació harmònica de les dues parts, nou espai convivencial central de la ciutat del Prat de Llobregat al segle XXI.

(Centre Internacional de Negocis-emergència porta)

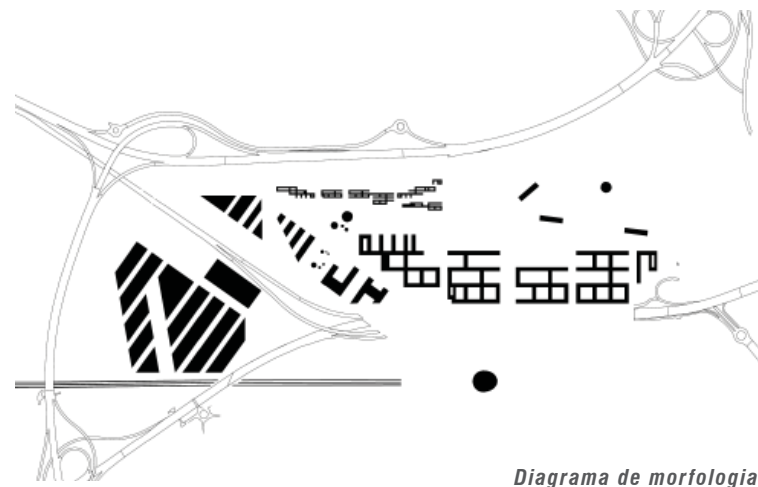
Vers la part més occidental, límit amb la zona agrària, disposem la Zona Industrial Aeroportuària i la gran superfície comercial i els seus aparcaments. Volumètricament, són semblants, objectes relativament baixos que imaginem amb grans cobertes enjardinades amb patterns fàcilment en relació amb les morfologies de la parcel·lació agrària. El gran pàrking de la superfície comercial es pensa verd, utilitzant la presència de l'aigua com a element d'estructuració de l'espai.

(continuïtat formal del Parc Agrari vers la Zona Industrial Aeroportuària i la gran superfície comercial)

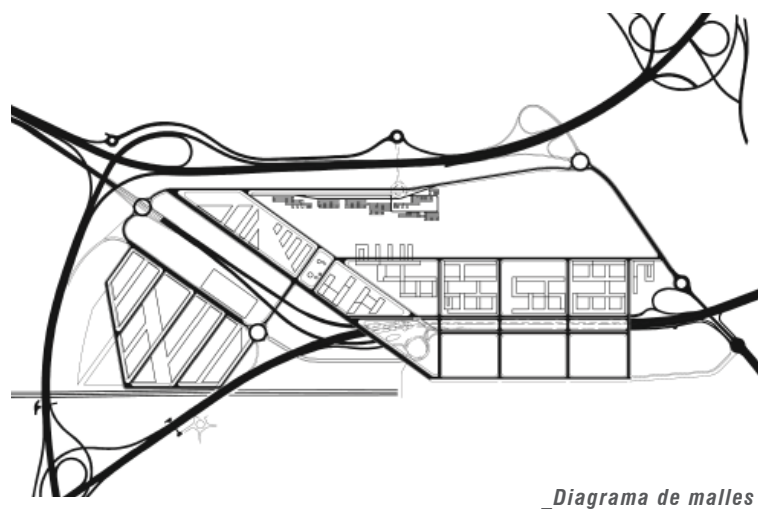


11_Criteris Generals

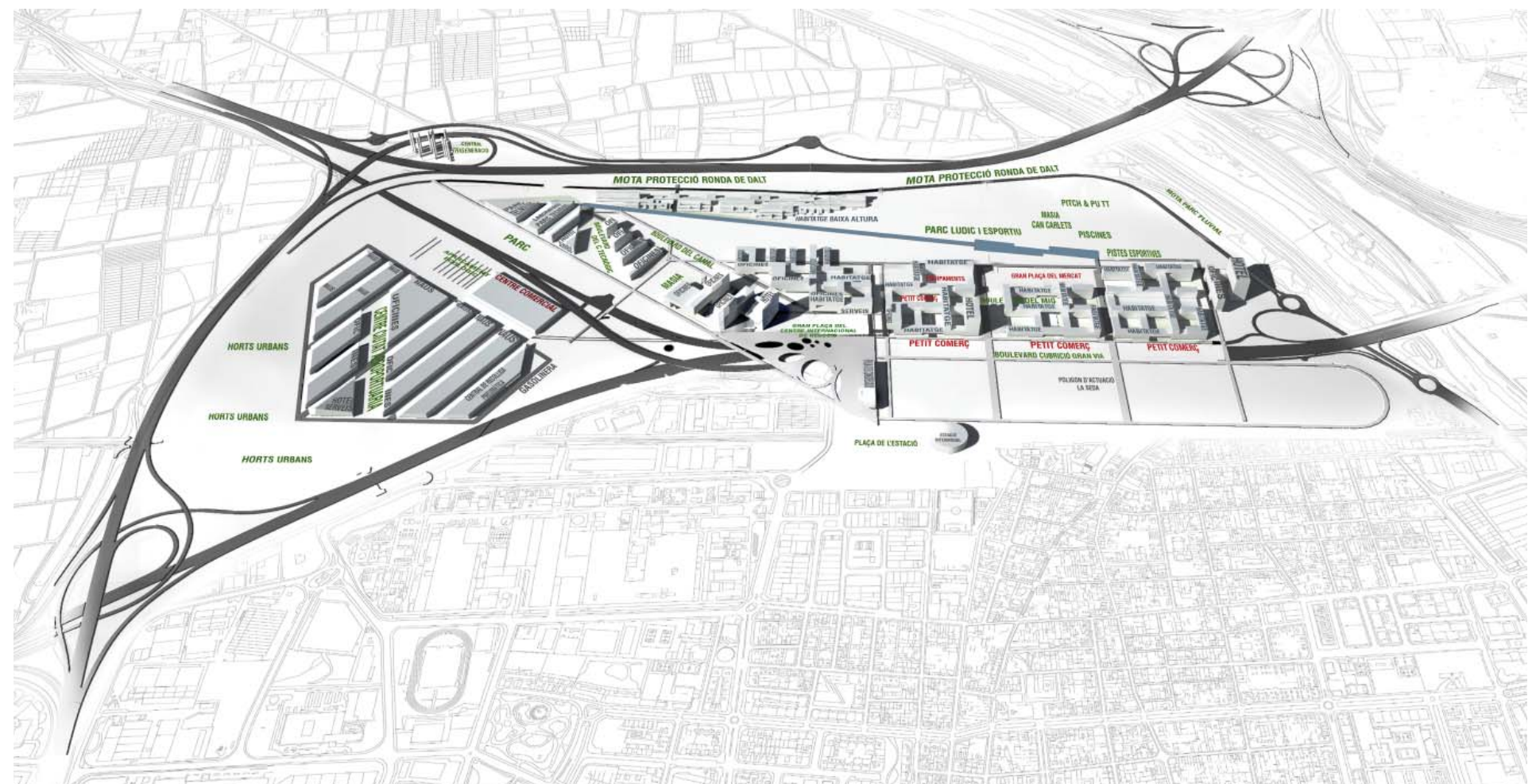
2_IMATGE URBANA I ENTORN



_Diagrama de morfologia



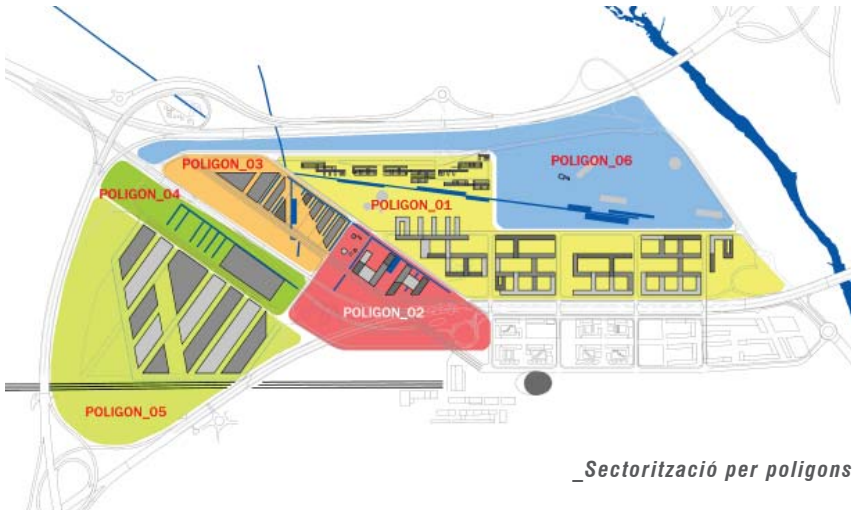
_Diagrama de malles



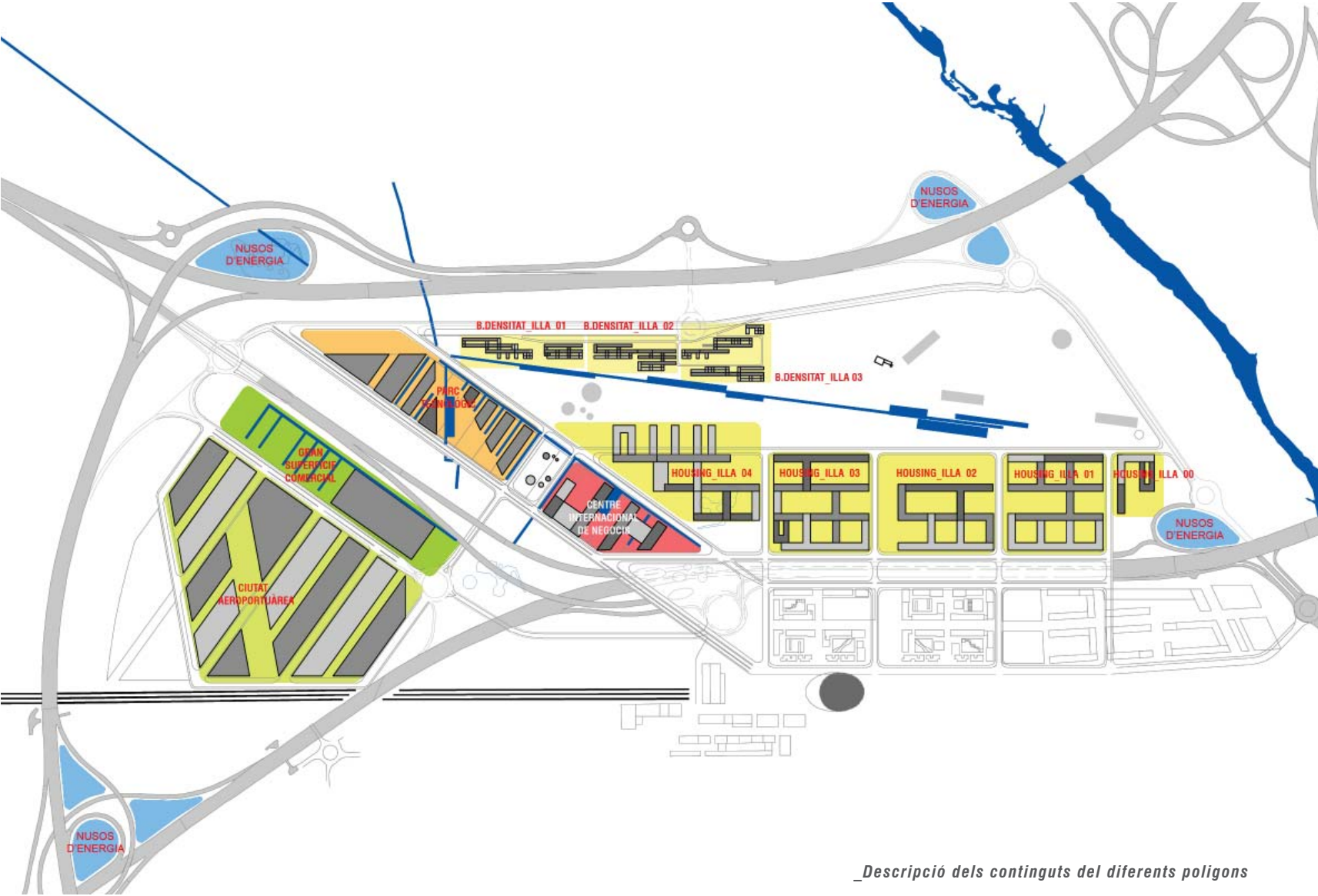
11_Criteris Generals

2_IMATGE URBANA I ENTORN

>>> QUADRE DE SUPERFÍCIES <<<						
P L H	Sup. Sector	Usos	Sostre Total	L.edif bruta	Reserva sòl	L.edif Net
	SECTORS PLH: NP+NA+NL		TOTAL 1.019.910,00 m²	0,76 m²s/m²st		
	SECTOR CONCURS PRAT NORD		TOTAL 1.019.910,00 m²	0,66 m²s/m²st	TOTAL 407.964,0 m²	PLH
		Habitatge	369.829,0 m²		Dotacions 203.982,00 m²	
		Comercial	39.081,0 m²		Espais Lliures 203.982,00 m²	
		G.S. Comercial	36.080,0 m²			
		Oficines	187.440,0 m²			
		Activitat Econòmica	396.058,0 m²			
P R O P O S T A	Sup. Sector	Usos	Sostre Total	L.edif bruta	Reserva sòl	L.edif Net
	sector base		1.019.910,00 m²	0,66 m²s/m²st		
	sector afectat ampliat		37.800,00 m²	0,66 m²s/m²st		
	TOTAL SECTOR AMPLIAT		TOTAL 1.057.710,0 m²	0,66 m²s/m²st	TOTAL 600.000,0 m²	PR
		Habitatge	378.370,0 m²		Dotacions 250.000,00 m²	
		Comercial	95.820,0 m²		Espais Lliures 350.000,00 m²	
		G.S. Comercial	35.000,0 m²			
		Oficines	296.270,0 m²			
		Activitat Econòmica	252.250,0 m²			
P O L I G O N	Sup. Sector	Usos	Sostre Total	L.edif bruta	Ocupació	L.edif Net
	POLIGON_01		TOTAL 466.168,5 m²	1,16 m²s/m²st	93.583,00 m²s 23,28 %	4,98 m²s/m²st P01
		Habitatge	358.381,0 m²			
		Comercial	45.576,5 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	62.211,0 m²			
		Activitat Econòmica	0,0 m²			
	POLIGON_02		TOTAL 127.380,0 m²	0,72 m²s/m²st	8.400,00 m²s 4,78 %	15,16 m²s/m²st P02
		Habitatge	0,0 m²			
		Comercial	8.400,0 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	118.980,0 m²			
		Activitat Econòmica	0,0 m²			
	POLIGON_03		TOTAL 69.602,0 m²	0,47 m²s/m²st	17.154,00 m²s 11,67 %	4,06 m²s/m²st P03
		Habitatge	0,0 m²			
		Comercial	0,0 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	37.160,0 m²			
		Activitat Econòmica	32.442,0 m²			
	POLIGON_04		TOTAL 35.000,0 m²	0,83 m²s/m²st	135.225,00 m²s 34,17 %	2,44 m²s/m²st P04
		Habitatge	0,0 m²			
		Comercial	35.000,0 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	0,0 m²			
		Activitat Econòmica	0,0 m²			
	POLIGON_05		TOTAL 329.575,0 m²	0,00 m²s/m²st	0,00 m²s 0,00 %	0,00 m²s/m²st P05
		Habitatge	0,0 m²			
		Comercial	41.845,0 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	77.920,0 m²			
		Activitat Econòmica	209.810,0 m²			
	POLIGON_06		TOTAL 0,0 m²	0,00 m²s/m²st	0,00 m²s 0,00 %	0,00 m²s/m²st P06
		Habitatge	0,0 m²			
		Comercial	0,0 m²			
		G.S. Comercial	0,0 m²			
		Oficines	0,0 m²			
		Activitat Econòmica	0,0 m²			



_Sectorització per poligons



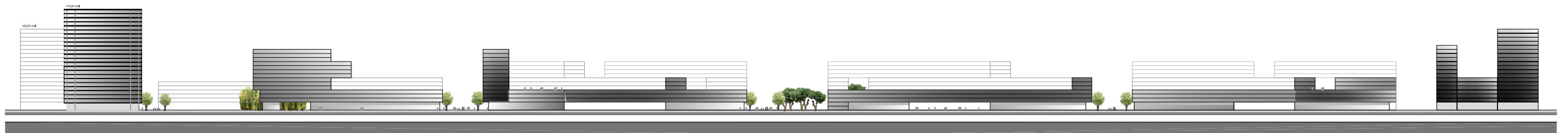
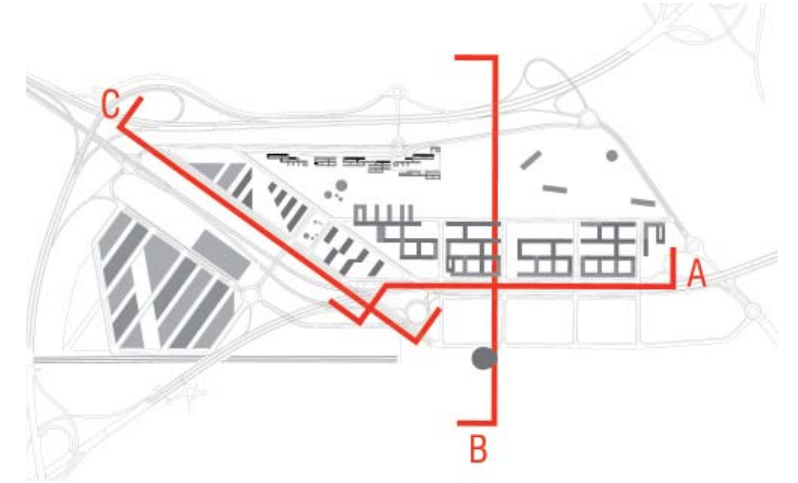
_Descripció dels continguts del diferents poligons

11_Criteris Generals

2_IMATGE URBANA I ENTORN



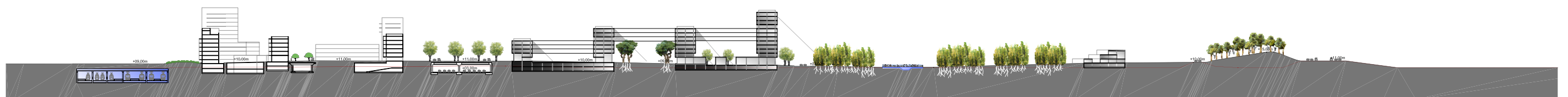
_Visió interior del Boulevard del mitg.



_Secció AA\'

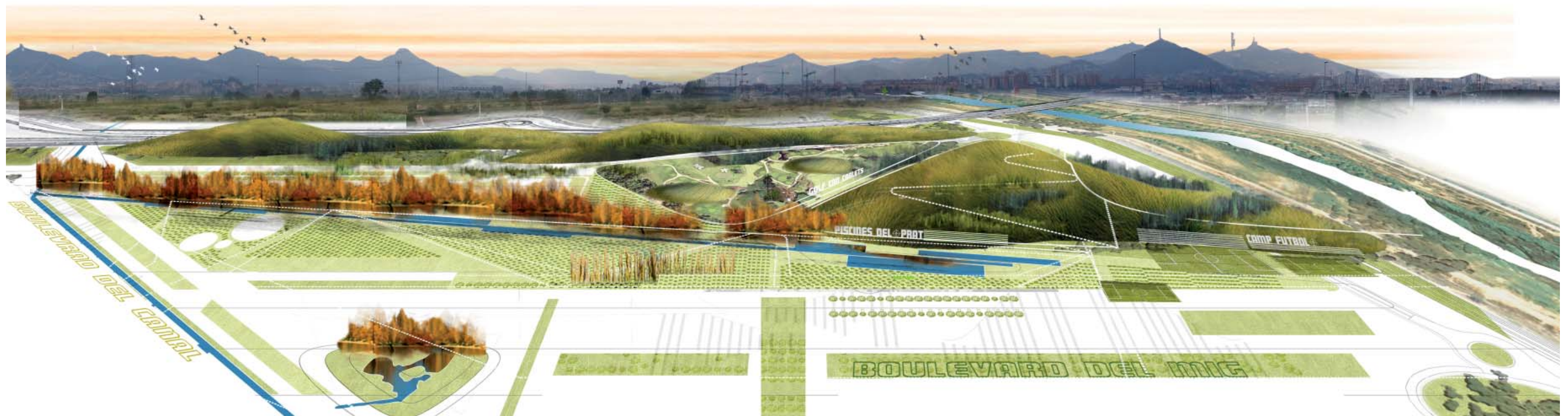


_Secció BB\'



_Secció CC\'

12_Sostenibilitat i Paisatge



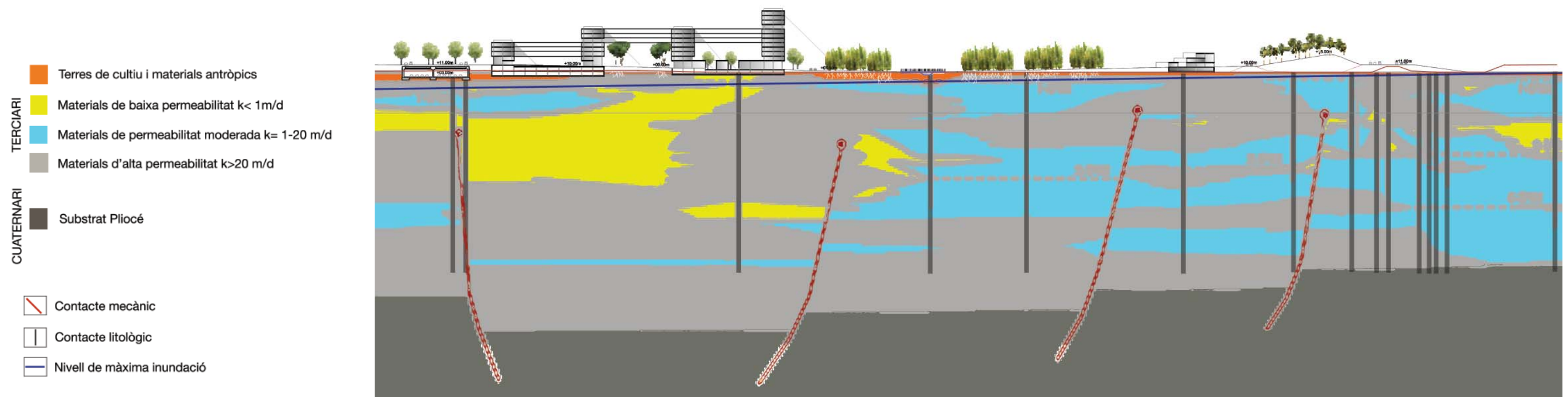
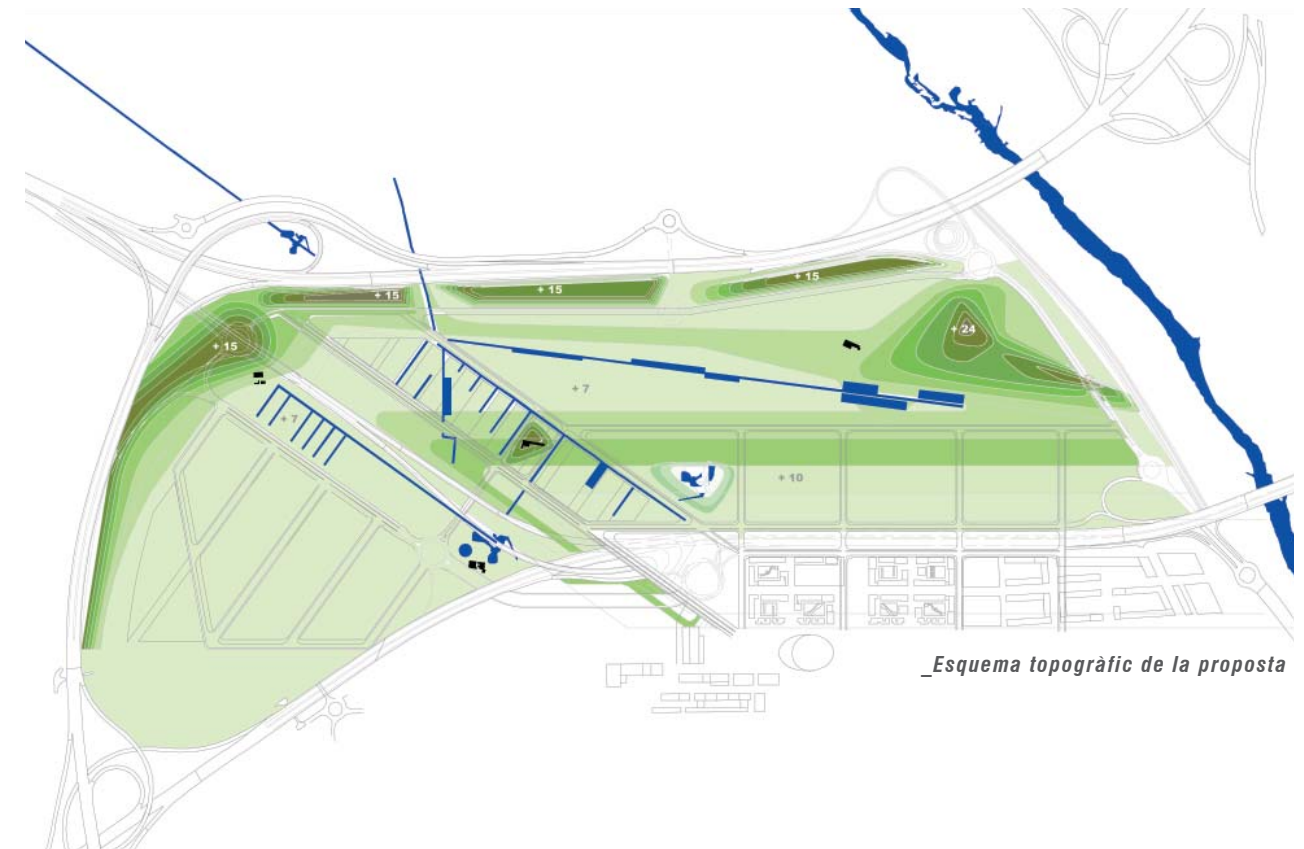
12_Sostenibilitat i Paisatge

1_LÍMITS, TOPOGRAFIA

Alterem la topografia als límits. Ens hem de protegir de les grans vies de tràfic rodat i també de les possibles inundacions del Llobregat.

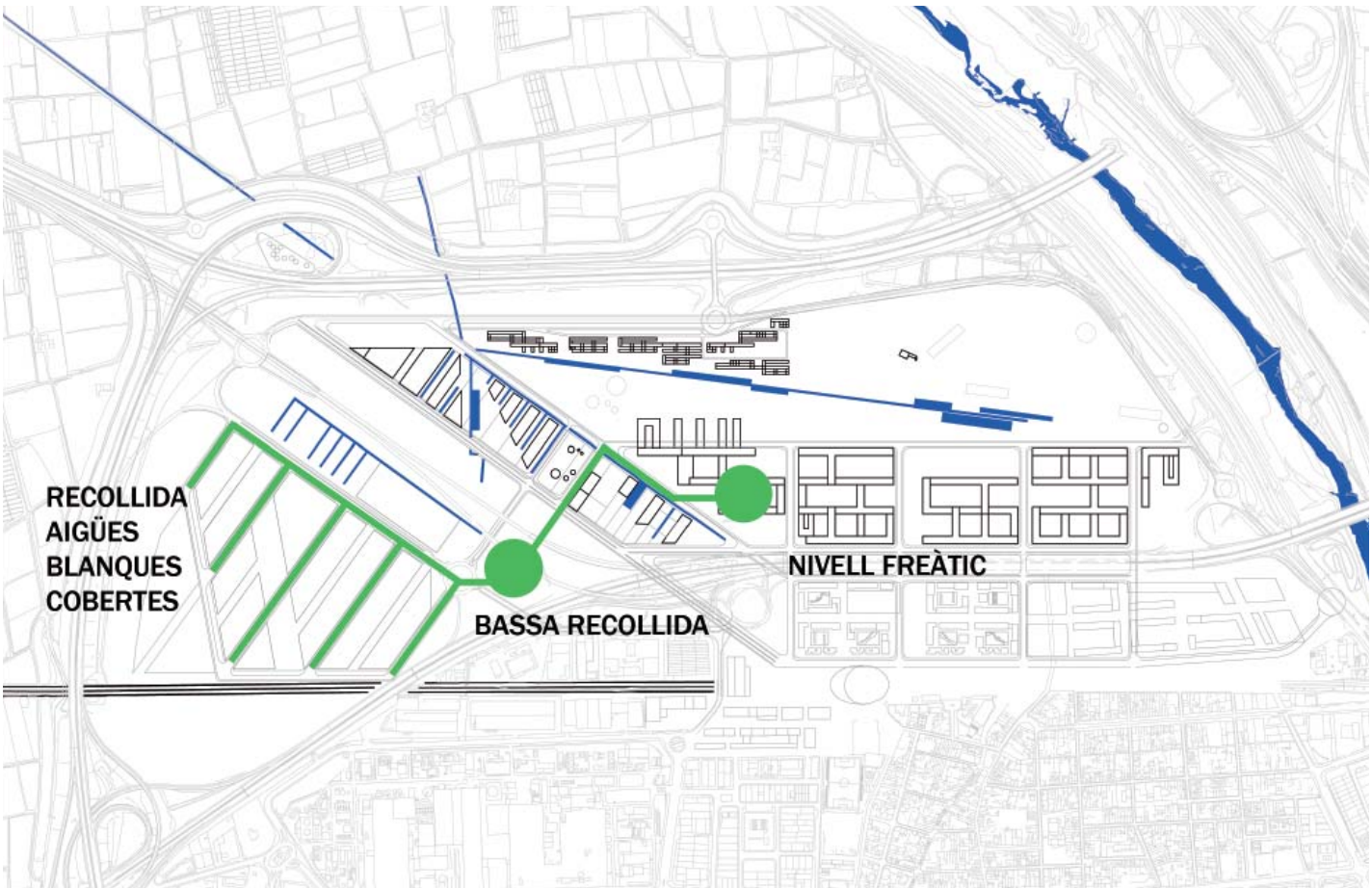
La nova topografia actua com a límit protector i també definint un àmbit espacial propi.

Emmarca el paisatge posant-li un sòcol a les muntanyes llunyanes. La cota de referència del nou districte serà la que marca el cobriment de la Gran Via, uns 3 metres per sobre del nivell actual, el que ens permet disposar de soterranis sense intervenir en el nivell freàtic.

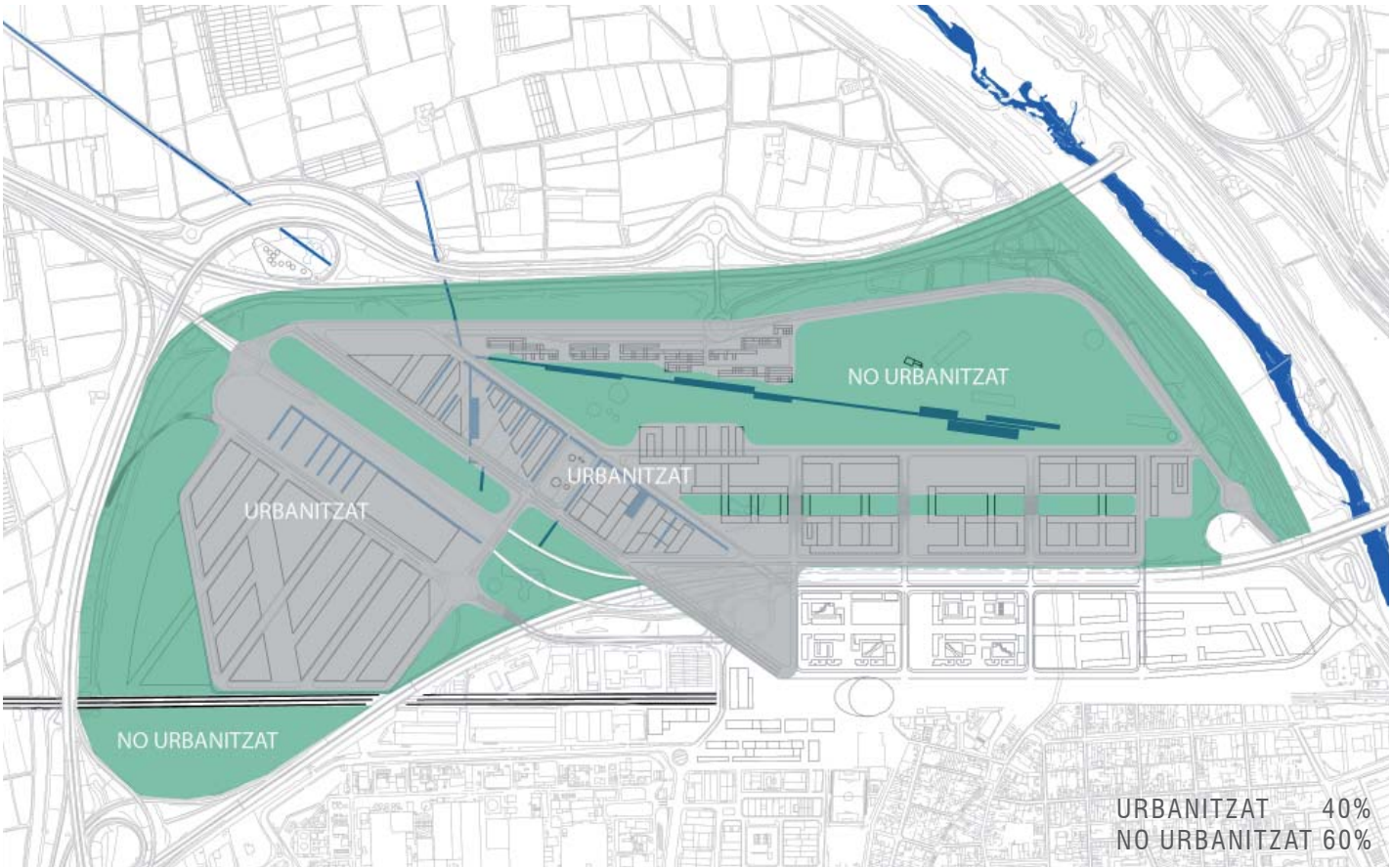


12_Sostenibilitat i Paisatge

2_AIGUA



_Recollida d'aigües de Coberta. Reaprofitament de les aigües de Pluja

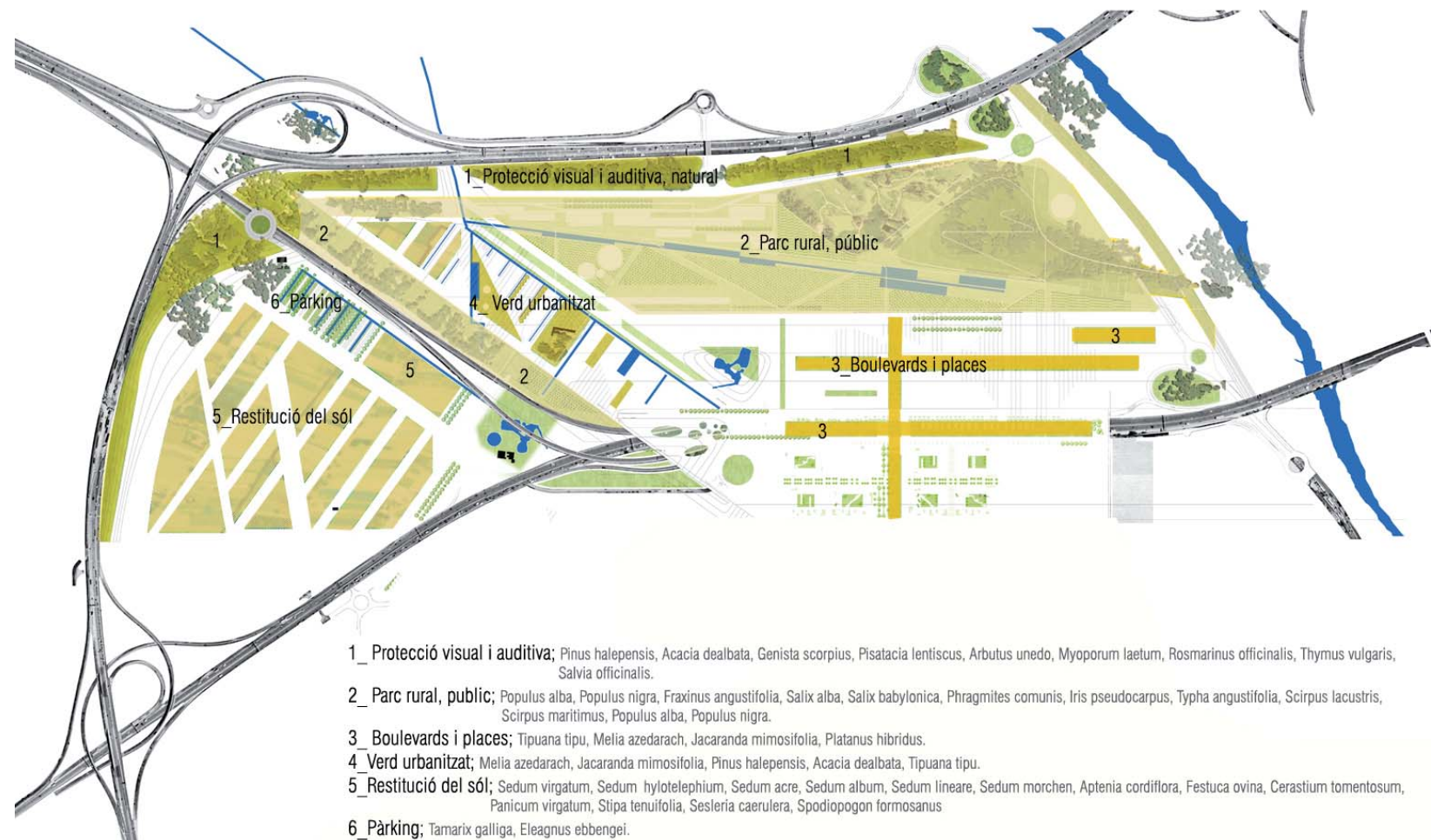


_Relació de Superfícies no urbanitzada i Superfície Urbanitzada

12_Sostenibilitat i Paisatge

3_BIOTOPS

Aproximadament el 60% de la parcel·la no està construïda.
La intervenció ha de ser tova, paisatgística. En aquest nivell creiem evident d'operar amb la tradició biològica deltaica.
Reutilitzem els canals de rec com a elements funcionals i ornamentals.
Al seu voltant, plantes humides (canyes, joncs...) i en alguns casos piscines a l'exterior.
Pins a les muntanyes.
Pollancre sobre la plana.
En alguns casos, els jardins i parcs corresponen a usos col·lectius (el gran parc lúdic i esportiu central, els diferents subcentres...) i en d'altres moments les masses arbòries generen paisatges visuals i també possibilitats de biomassa per a la generació d'energia.



_Emplaçament i distribució del verd.



"Mota Autopista" Genista Scorpius



"Mota Autopista" Pinus Halepensis



"Canals" Phragmites communis



"Parc de Ribera" Populus alba



"Arbres Urbans" Tipuana Tipu



"Arbres Urbans" Platanus Híbridus



"Arbres Urbans" Jacaranda Mimosifolia



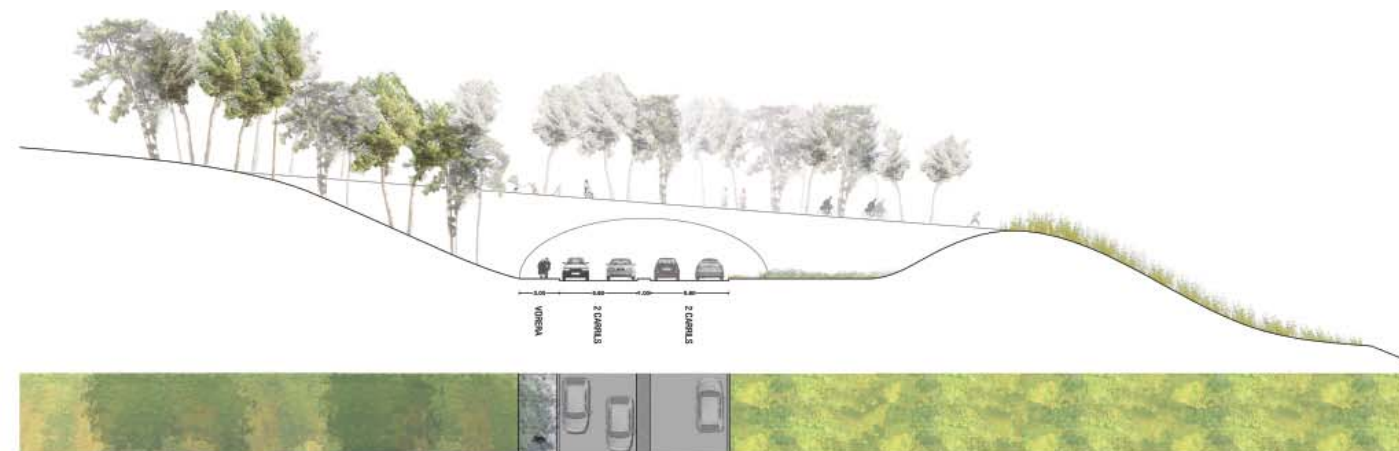
"Arbres Urbans" Melia Acedarach

12_Sostenibilitat i Paisatge

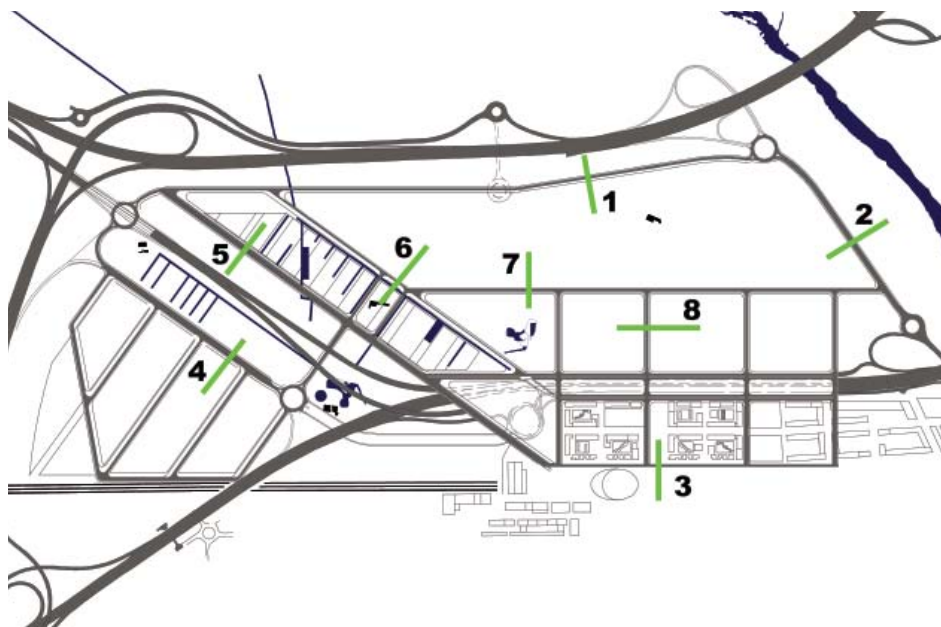
4_SECCIONS CARRERS



_Secció 1



_Secció 2

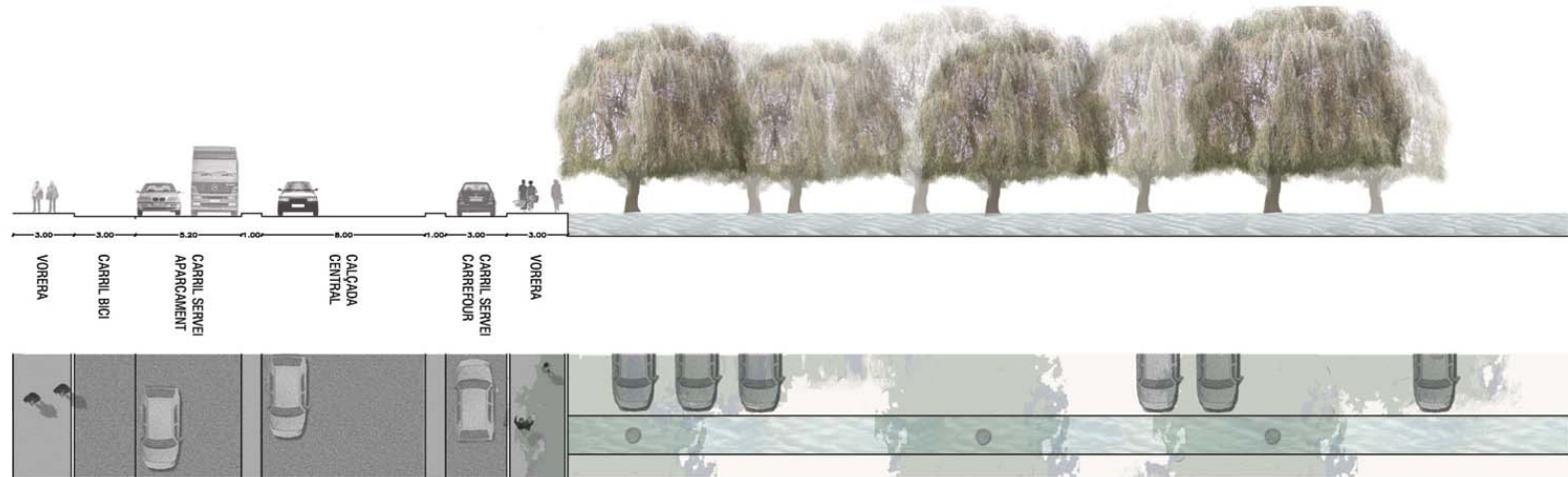
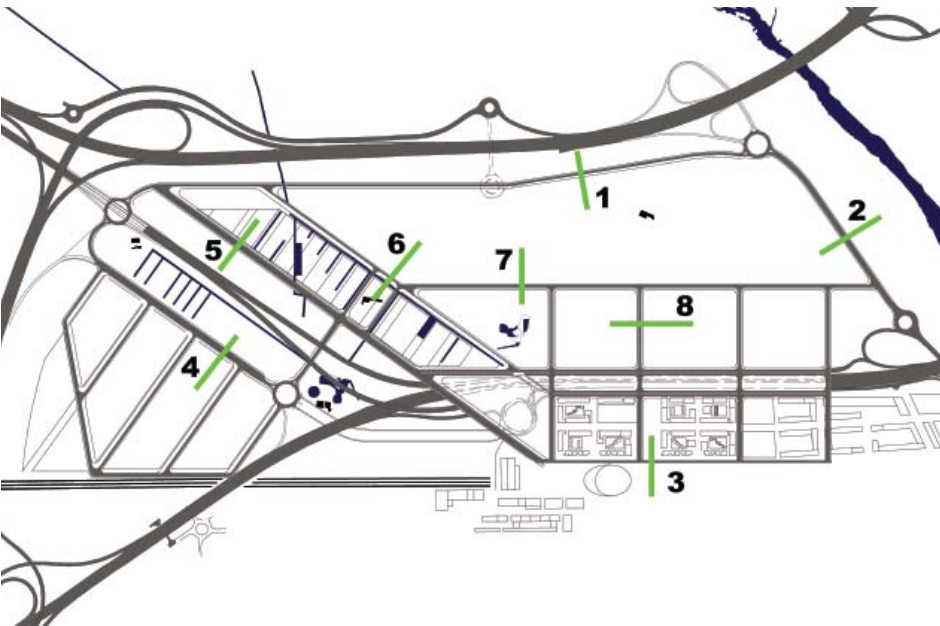


12_Sostenibilitat i Paisatge

4_SECCIONS CARRERS



_Secció 3



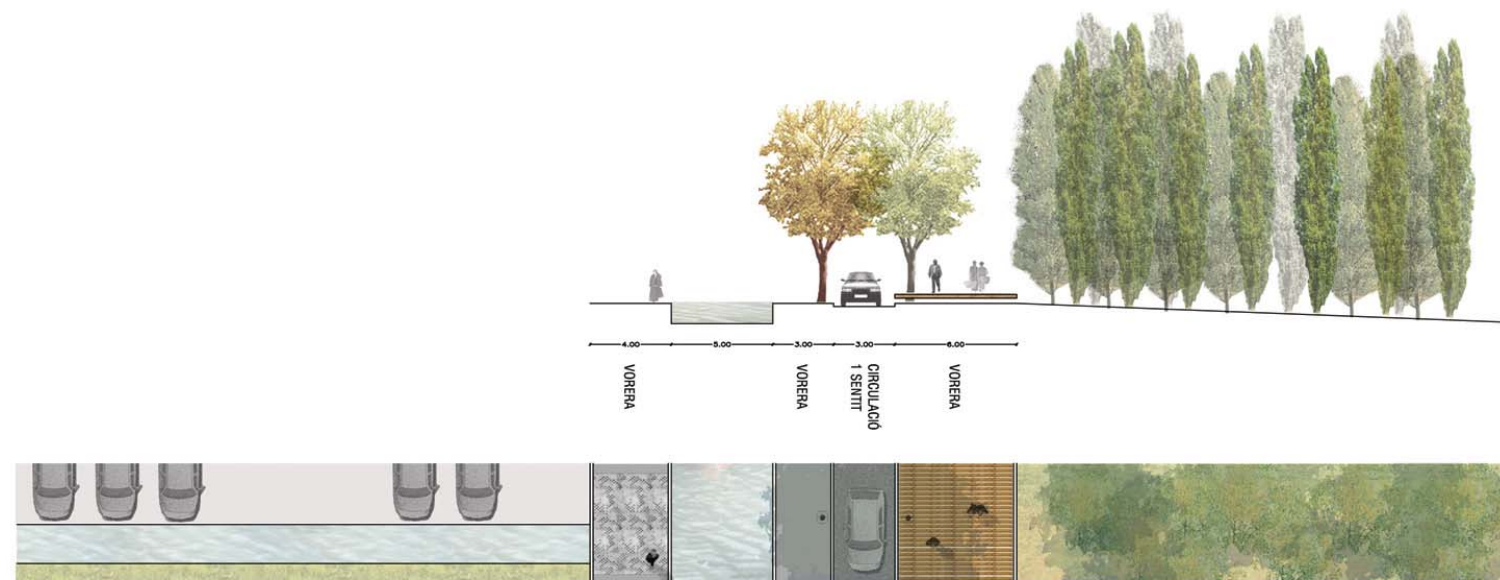
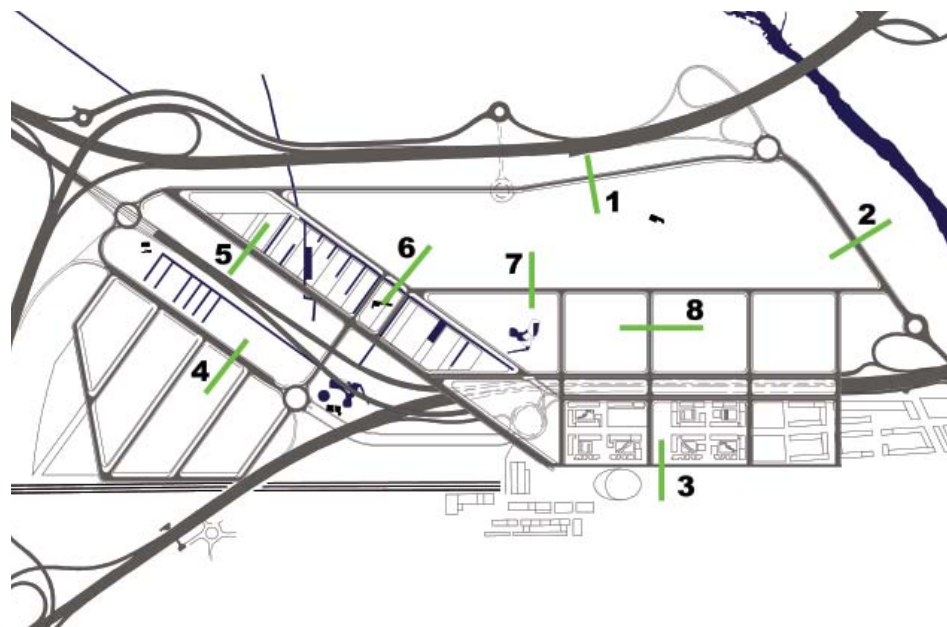
_Secció 4

12_Sostenibilitat i Paisatge

4_SECCIONS CARRERS



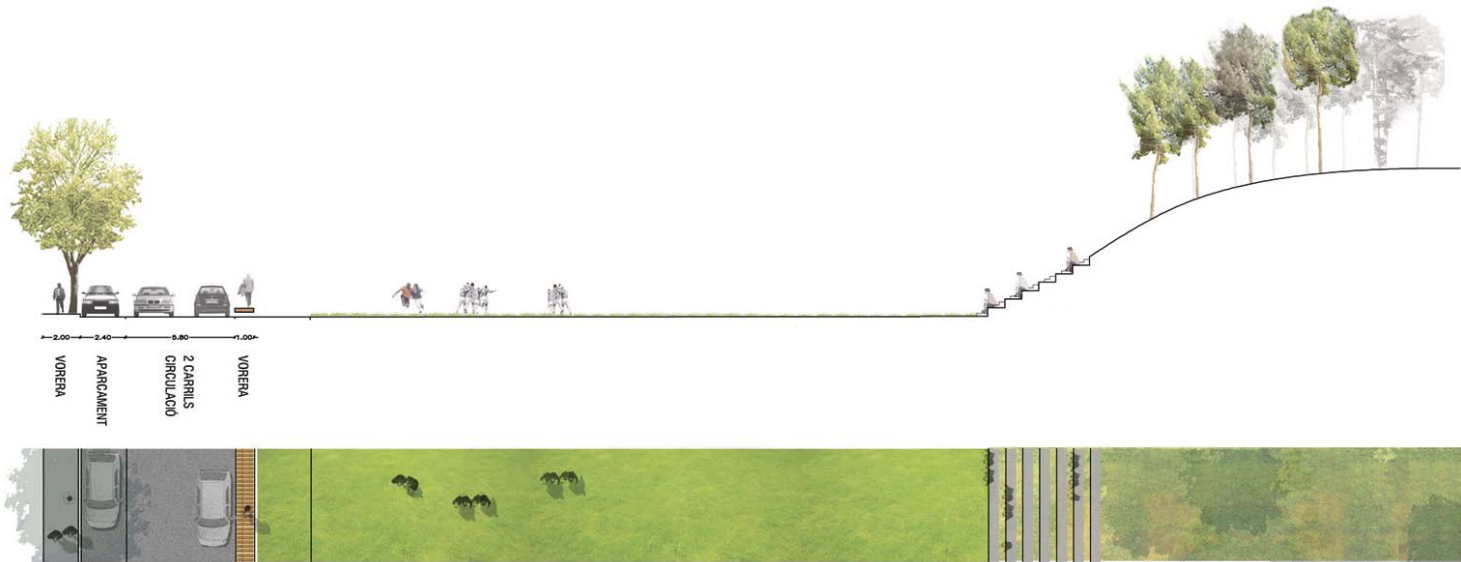
_Secció 5



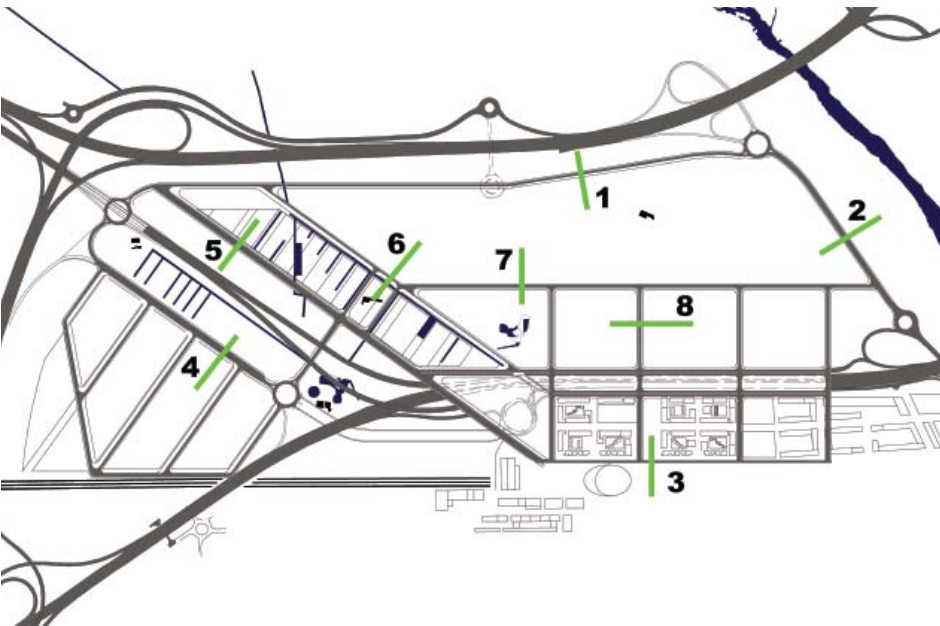
_Secció 6

12_Sostenibilitat i Paisatge

4_SECCIONS CARRERS



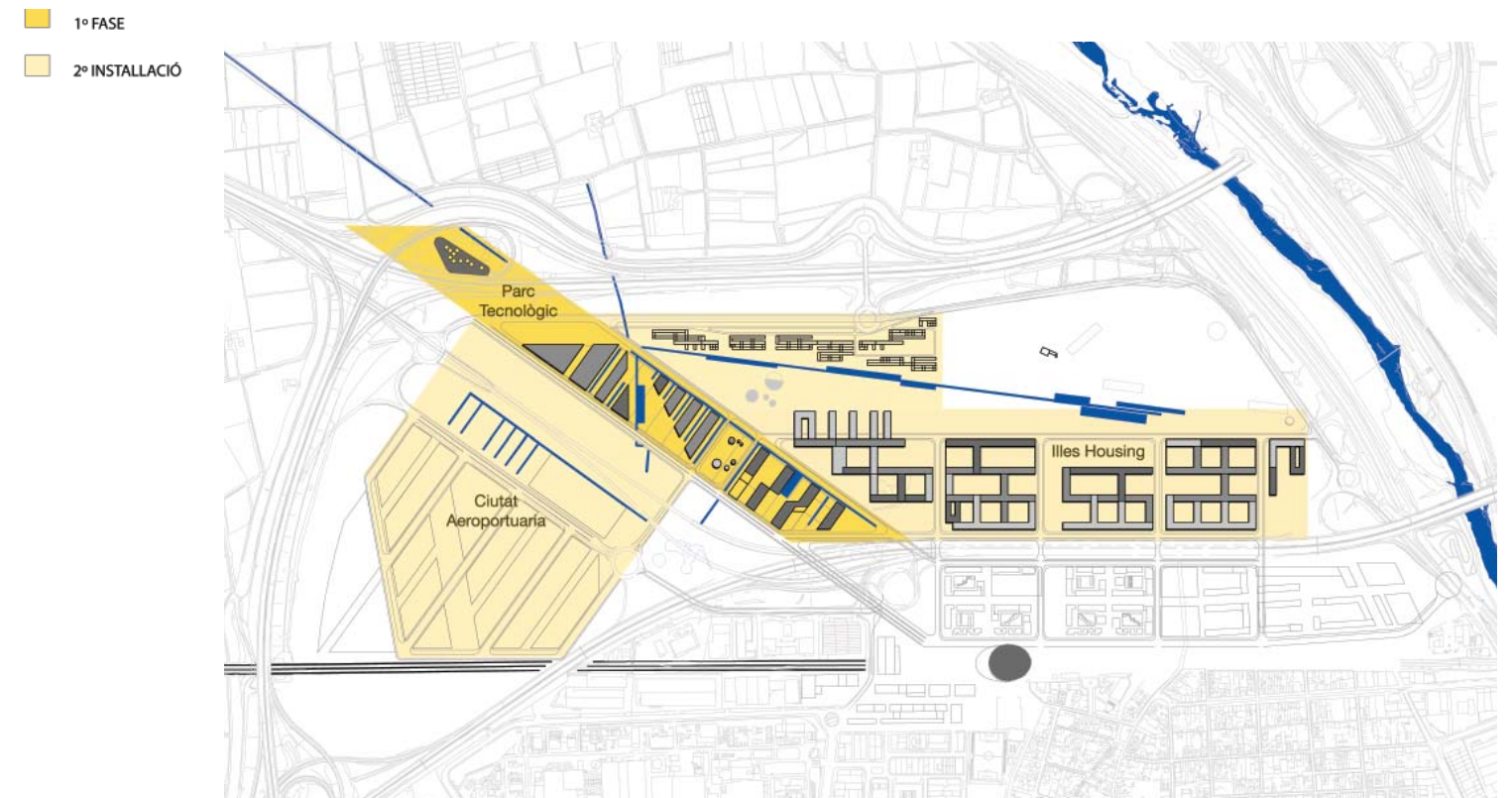
_Secció 7



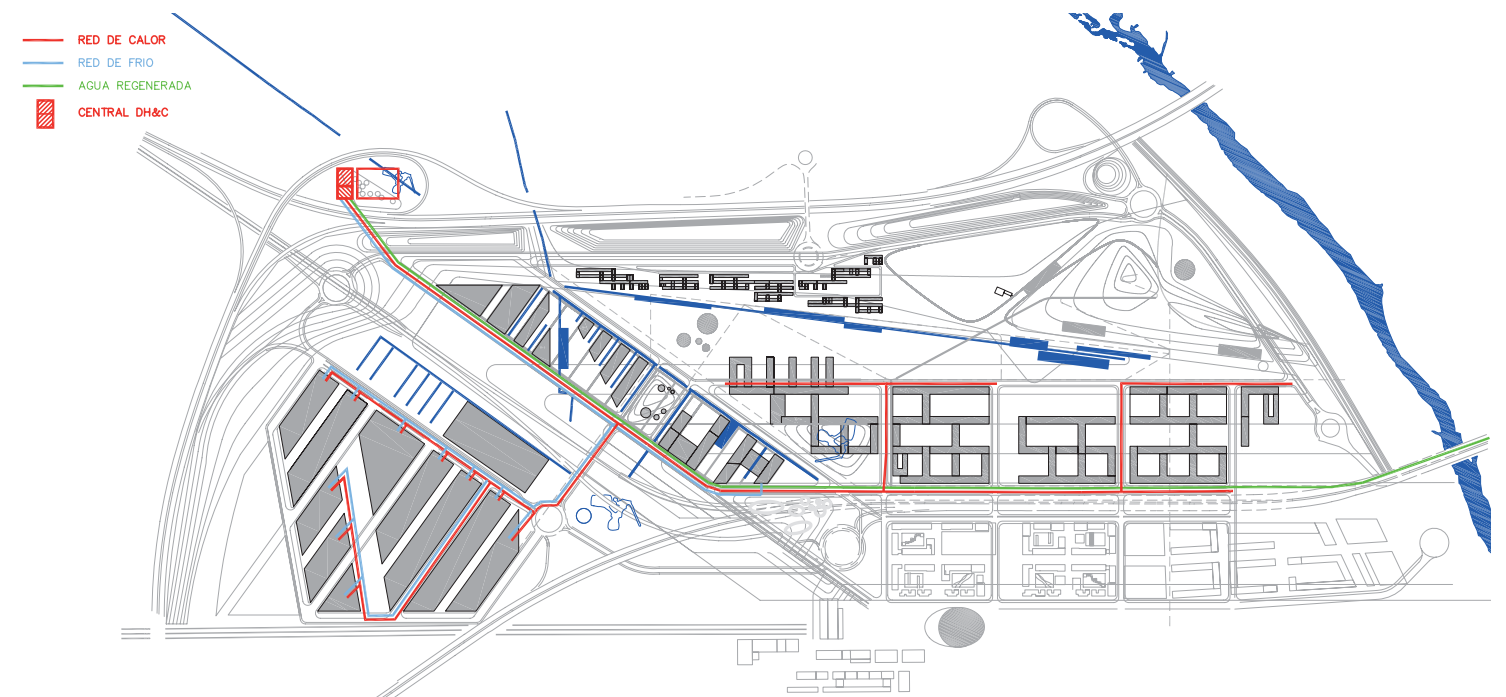
_Secció 8

12_Sostenibilitat i Paisatge

5_DISTRICT HEATING & COOLING



_Esquema Conceptual DISTRICT HEATING AND COOLING



_Esquema de la xarxa DISTRICT HEATING AND COOLING

13_Infraestructura i edificació



13 Infraestructura i edificació

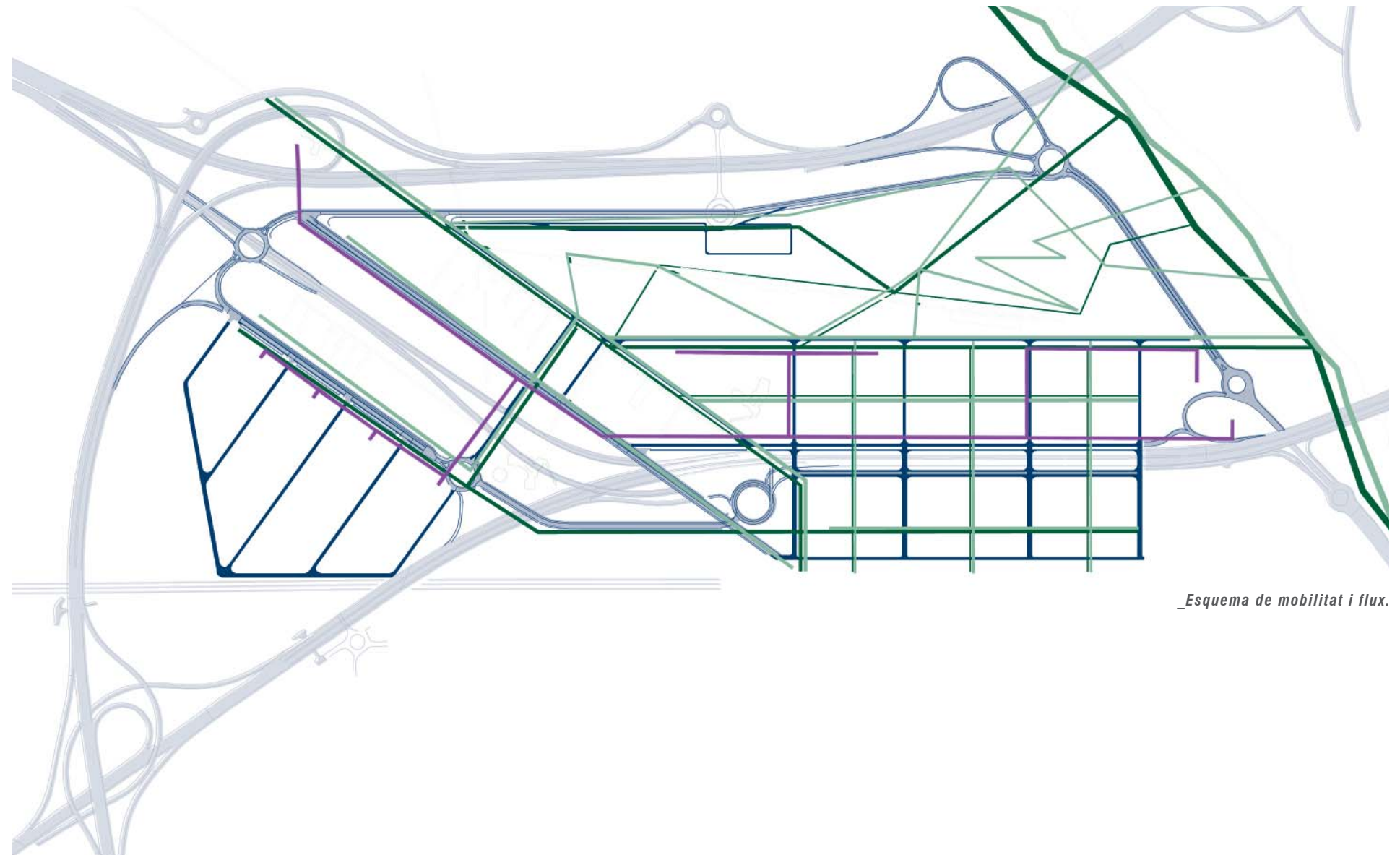
1_MOBILITAT

Generem una malla perimetral d'accessibilitat. Intentem no creuar el centre (el gran Parc lúdic i esportiu) amb cap vial important.

Les cantonades de la figura ròmbica del nou barri són crucials en termes d'accessibilitat i disseny. Proposem línies d'intervenció.

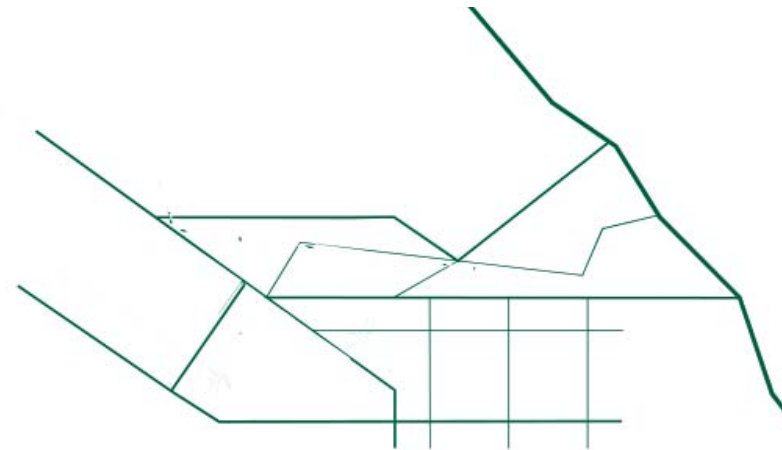
Anomenats també “nusos de l'energia” concentren al seu interior implantacions energètiques generals (central cicle combinat, parc fotovoltaic, dipòsit regulador, etc.)

Reforcem la directriu NO-SE (traça carretera Sant Boi) com a geometria al voltant de la qual les trames més productives del conjunt (Ciutat Aeroportuària/Parc Tecnològic, Centre Internacional de Negocis). Aquesta geometria respon millor als límits de la parcel·la i permet la integració de l'Estació Intermodal al conjunt. Sobre aquest traçat primari, es disposen xarxes de grà més fi fins a arribar a sistemes de camins de vianants i bicicletes. Les xarxes energètiques i de fluids segueixen aquests traçats.



13_Infraestructura i edificació

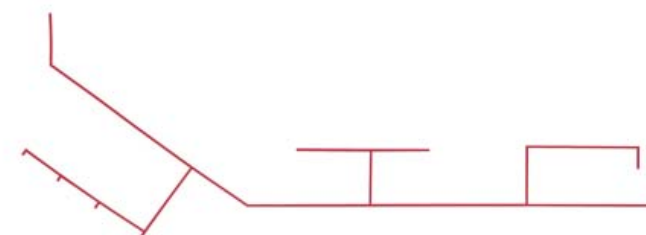
1_MOBILITAT



_Circulació en Bicicleta



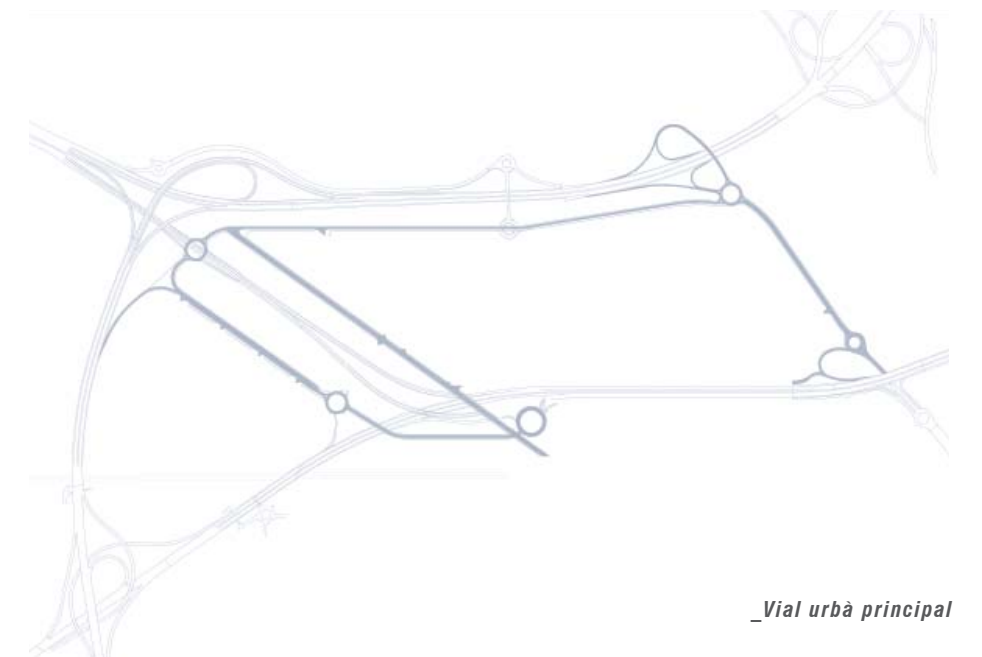
_Circulació a peu



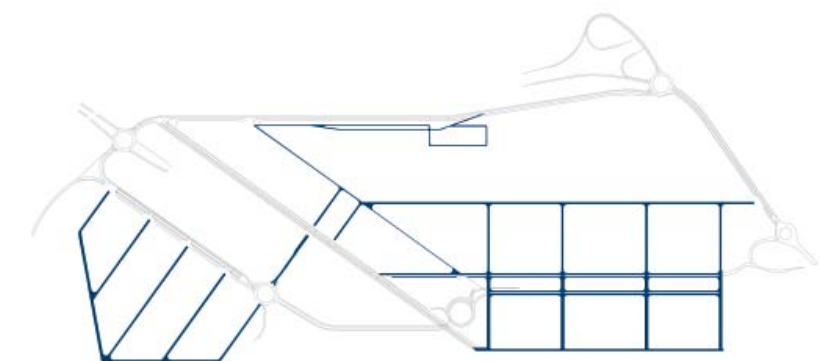
_Xarxa de trigeneració.



_Autovies



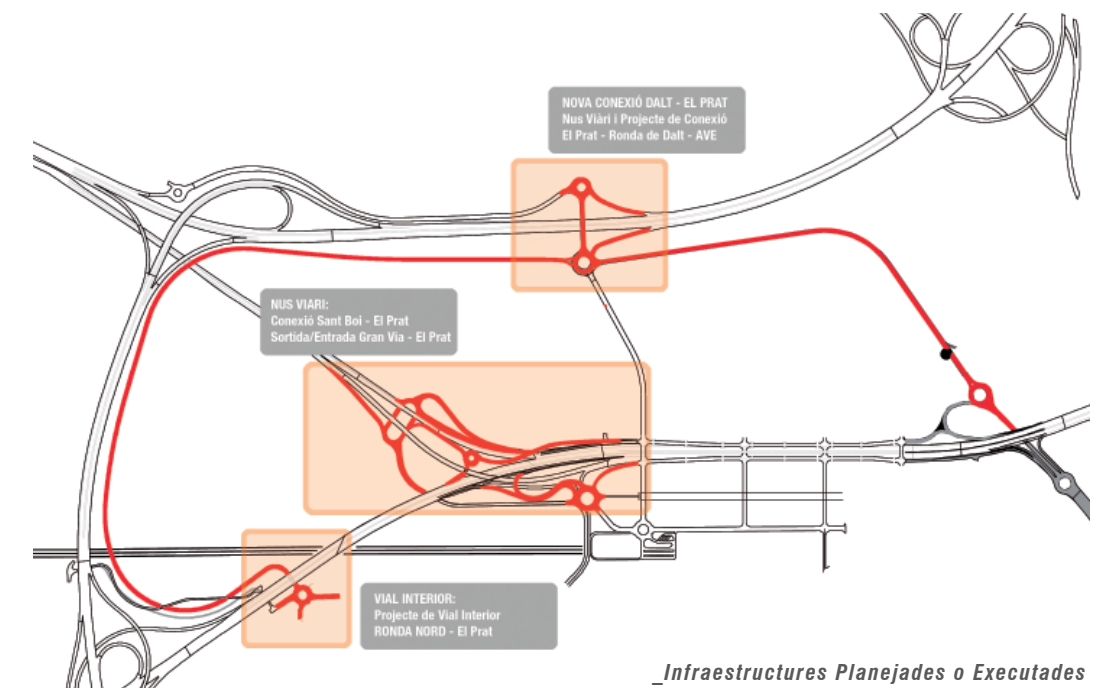
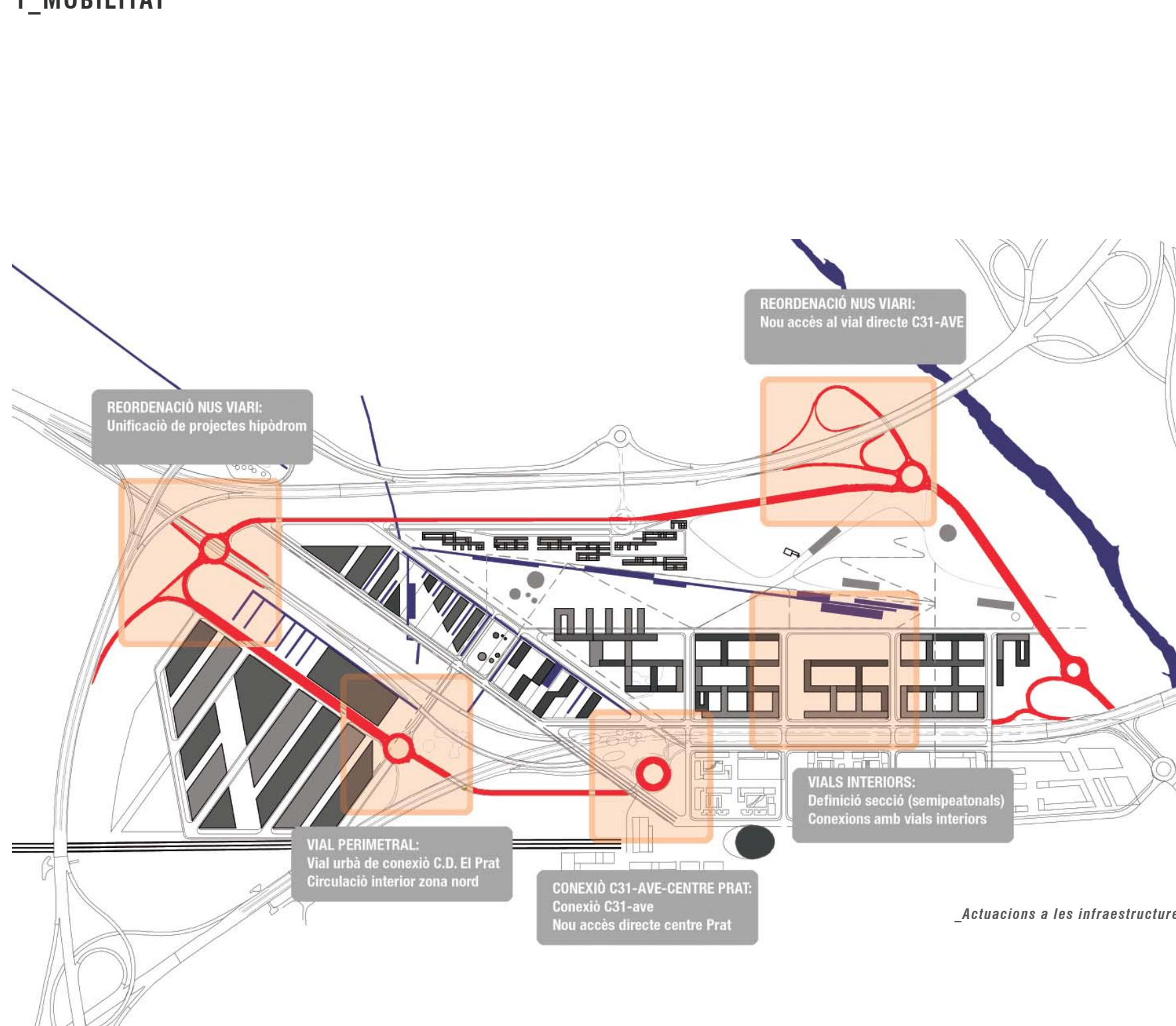
_Vial urbà principal



_Vial urbà secundari.

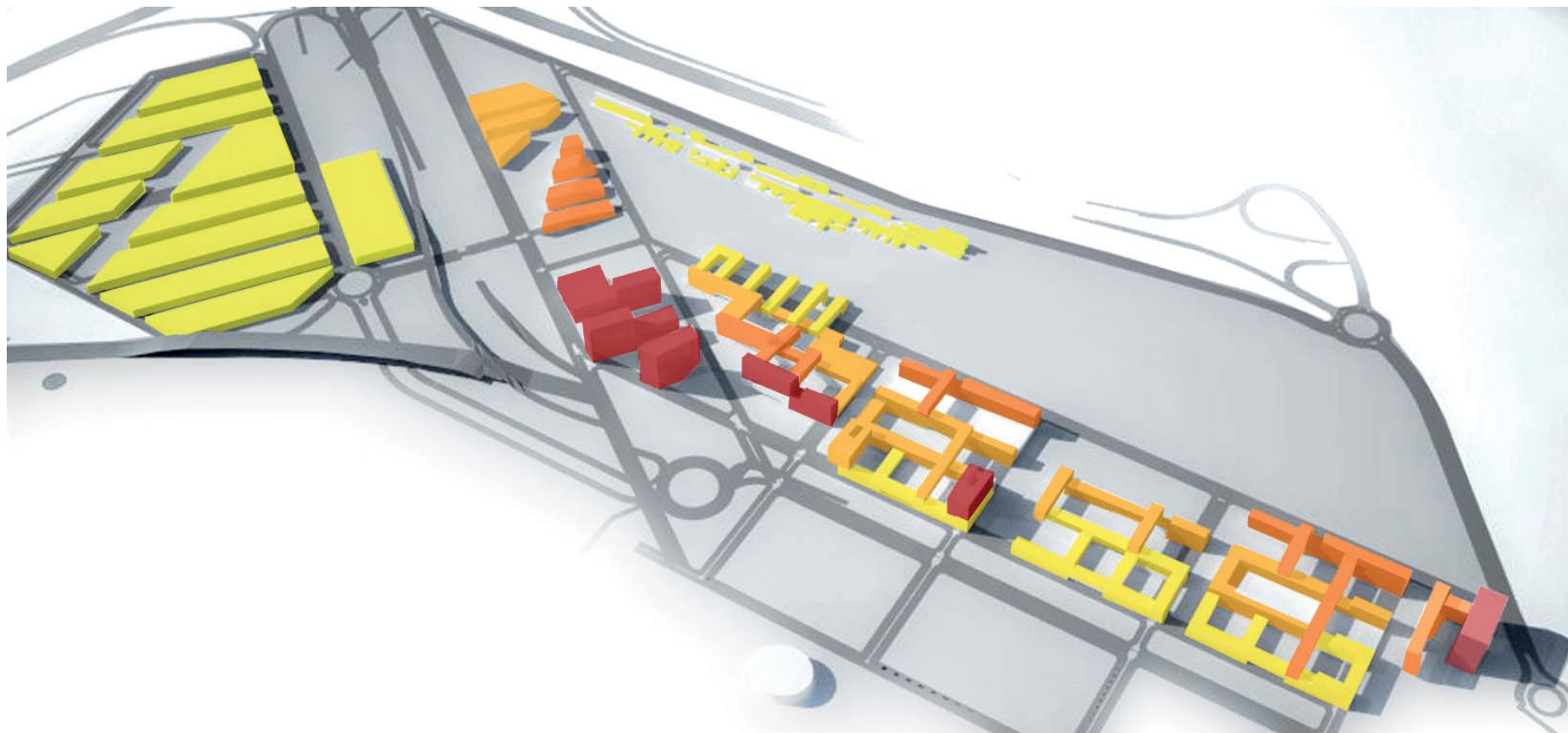
13 Infraestructura i edificació

1_MOBILITAT



13_Infraestructura i edificació

2_INTENSITATS URBANÍSTIQUES



_Densitats edificatòries de la proposta

13 Infraestructura i edificació

3_L'EIXAMPLE RESIDENCIAL.

LA SUPERILLA

En sentit Nord-Sud seguim el traçat viari ja proposat, tot canviant-li l'escala.

Transformem 1 de cada 2 vials en peatonal. Això suposa la disminució radical de l'accessibilitat rodada, encara que la parcel·lació interna, el grà de construcció pot ser el que la situació del mercat suposi. Es tracta de construir una figura gran amb peces petites (tal com va ser l'Eixample Cerdà).

Volumètricament, modulem les construccions de les alçades més baixes (3 + 2P) sobre el Boulevard fins a cotes més altes al Parc. Això té grans avantatges per a l'assolellament i les vistes dels habitatges i dels patis comuns.

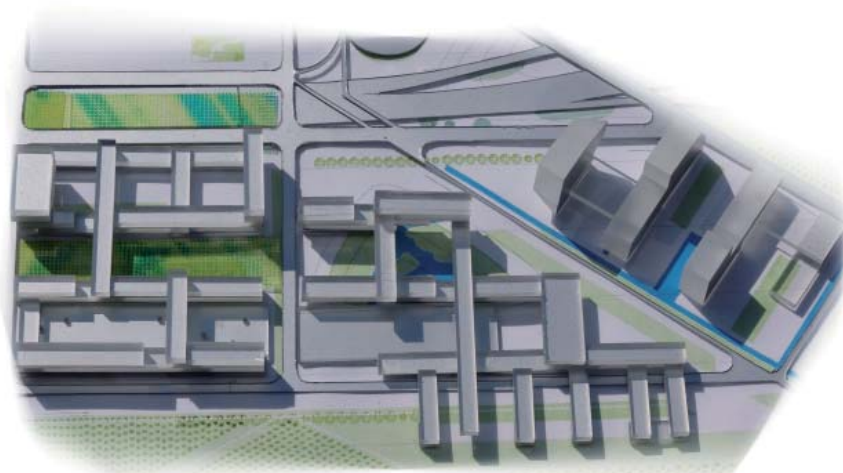
Esquemàticament, el conjunt es desplega sobre tres bandes en sentit Est-Oest. Una primera tangent al Boulevard amb pàrking inferior (que, de fet, és com un carrer privat, a major escala que cada bloc) i que determina patis veïnals i superiors.

Una banda central, amb terra i per tant permeable i enjardinada, que és un eix verd comú, a escala domèstica amb petits equipaments locals.

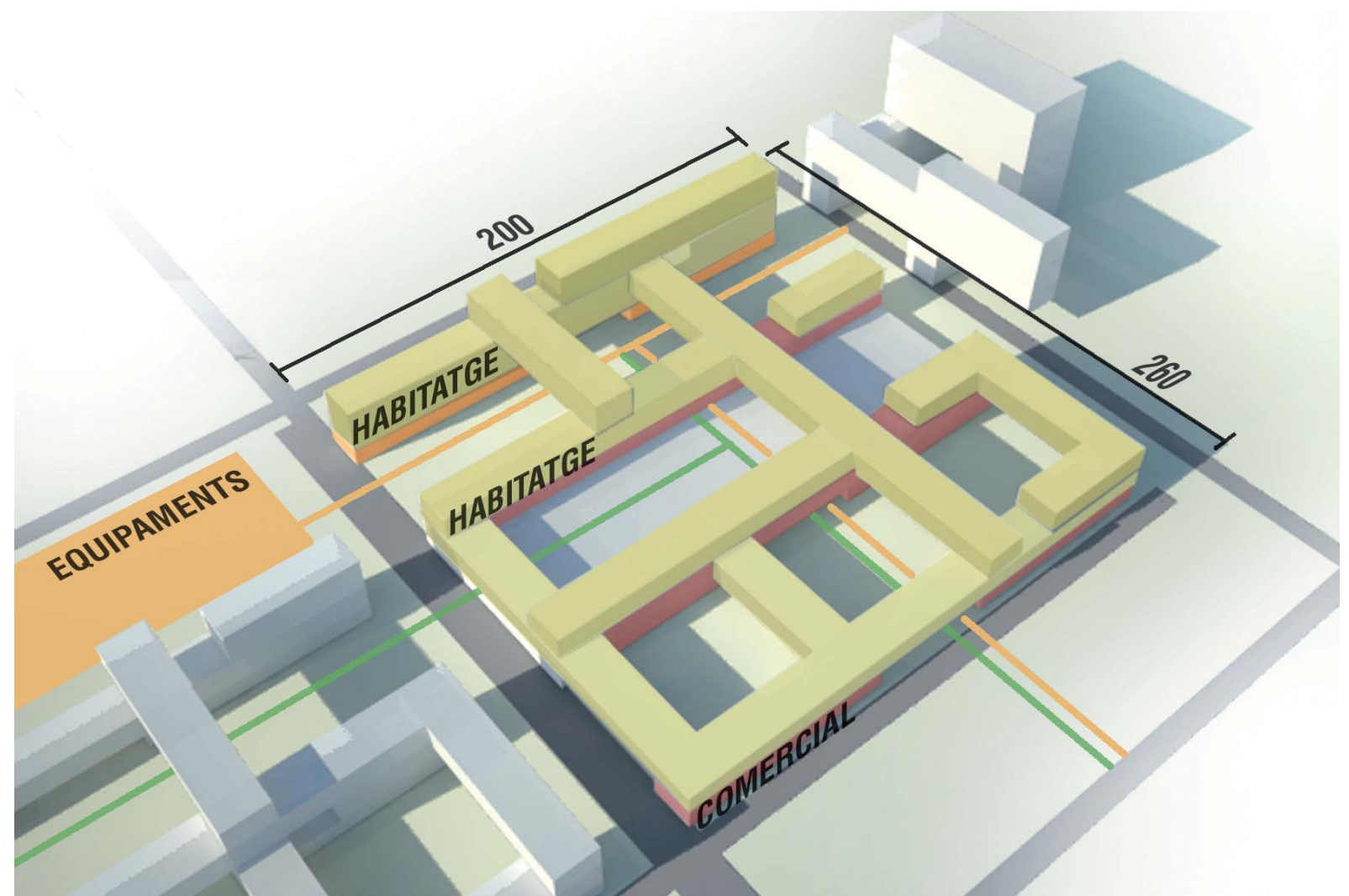
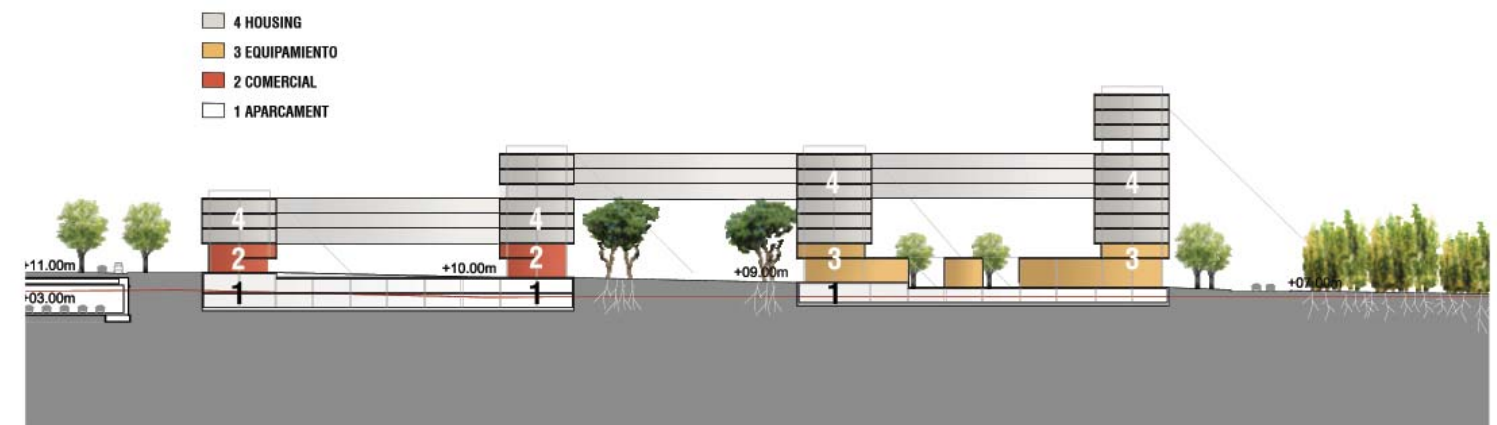
I finalment, una altra banda d'aparcaments soterrada amb plaça superior que pot permetre també alleugerir el vial superior i construeix l'últim límit dur davant del Parc.

Aquesta estructura geomètrica i volumètrica general pot i deu tenir accidents especials que la facin més contextual:

- a) els extrems Est i oest s'aixequen construint subcentres
- b) les penetracions Nord-Sud generen volums, en alguns casos porxats
- c) al centre, una illa es buida per a propiciar un espai urbà significatiu enfront del parc.

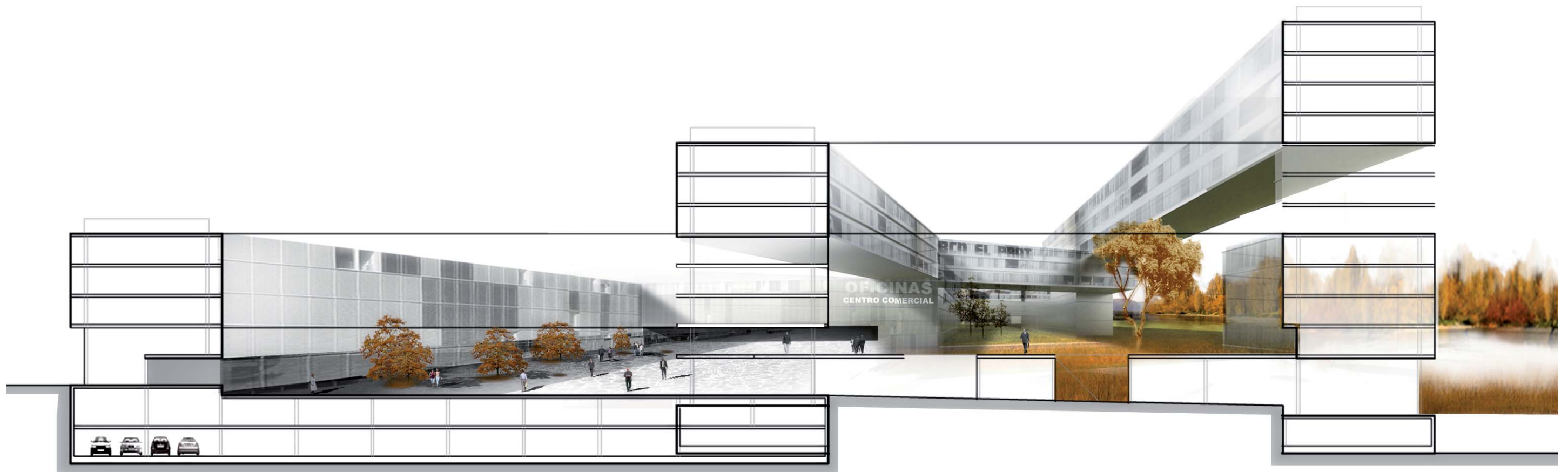


_"Nou Eixample" El Prat



13_Infraestructura i edificació

3_L'EIXAMPLE RESIDENCIAL.



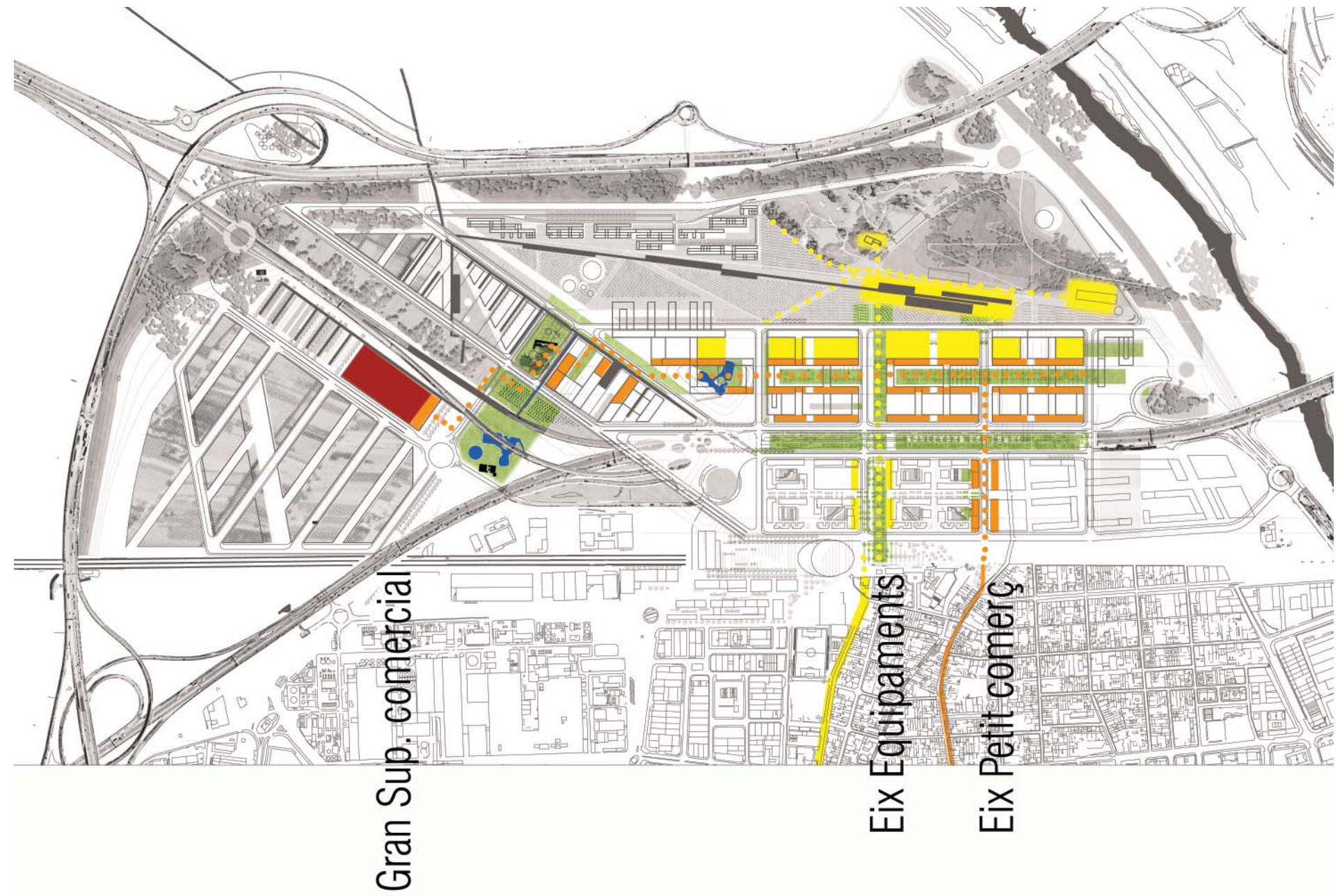
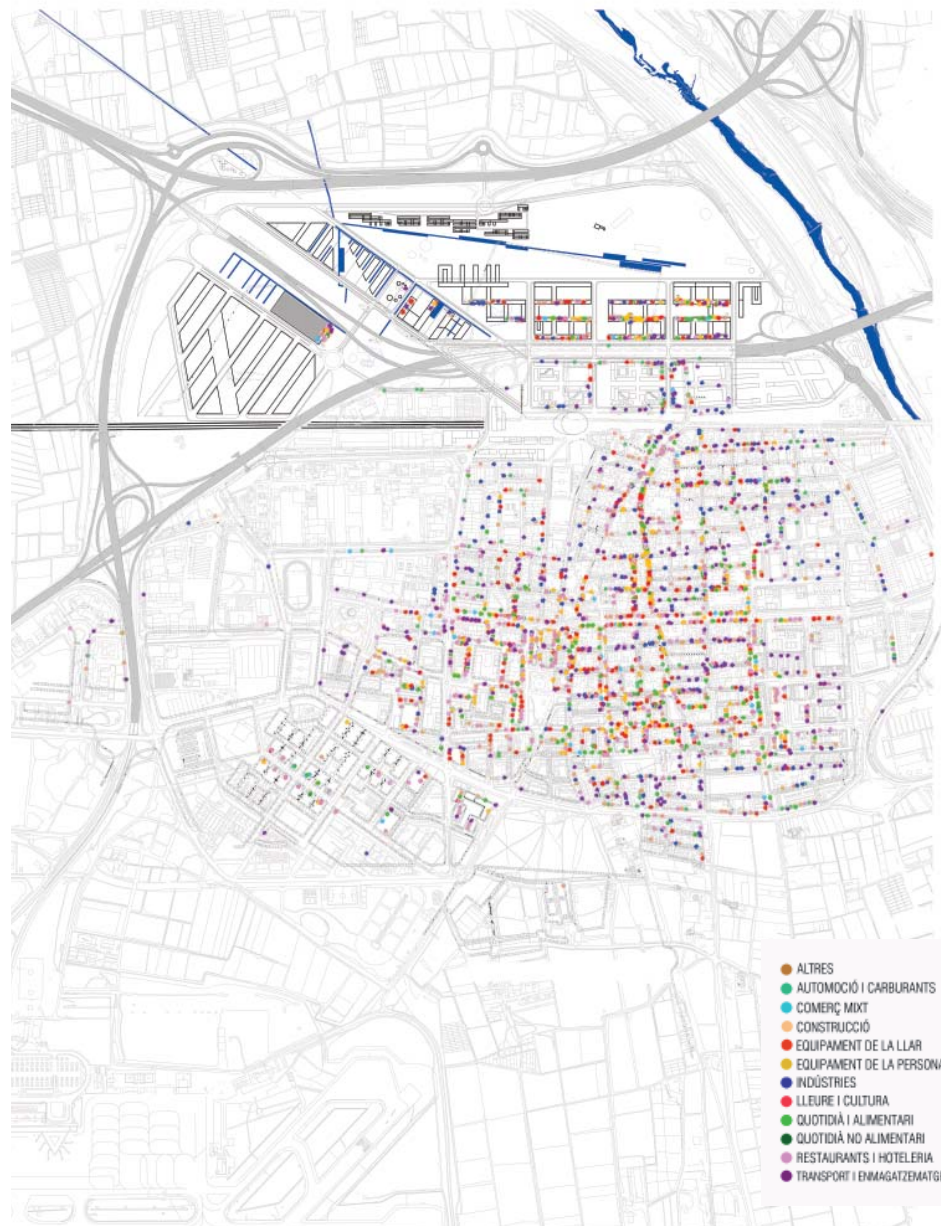
13_Infraestructura i edificació

4_EQUIPAMENTS

S'intenten reutilitzar les masies més significatives com a equipaments amb possibilitats d'expansió modernes.

Proposem integrar-les a l'edificació (als patis d'illa, parts de les volumetries). Intentem que ajudin a la composició general i no siguin objectes aïllats.

També, sobre el parc, com a pavellons aïllats, envoltats de natura, preveiem la resta d'equipaments necessaris.



13_Infraestructura i edificació

5_CENTRE INTERNACIONAL DE NEGOCIS (CIN)

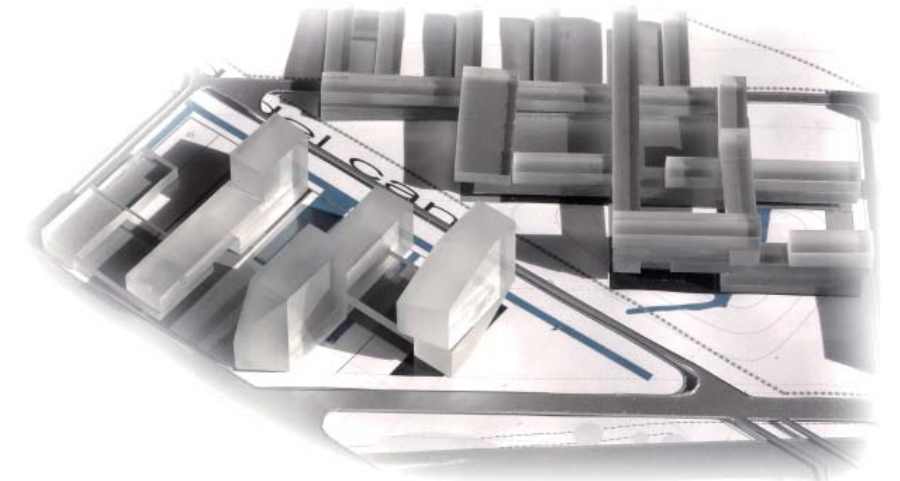
Cara públic i territorial. Porta
No el proposem com a elements aïllats. Intentem maclar-los amb la part residencial annexa, en termes volumètrics i funcionals, generant una certa hibridació d'usos.

6_PARC TECNOLÒGIC

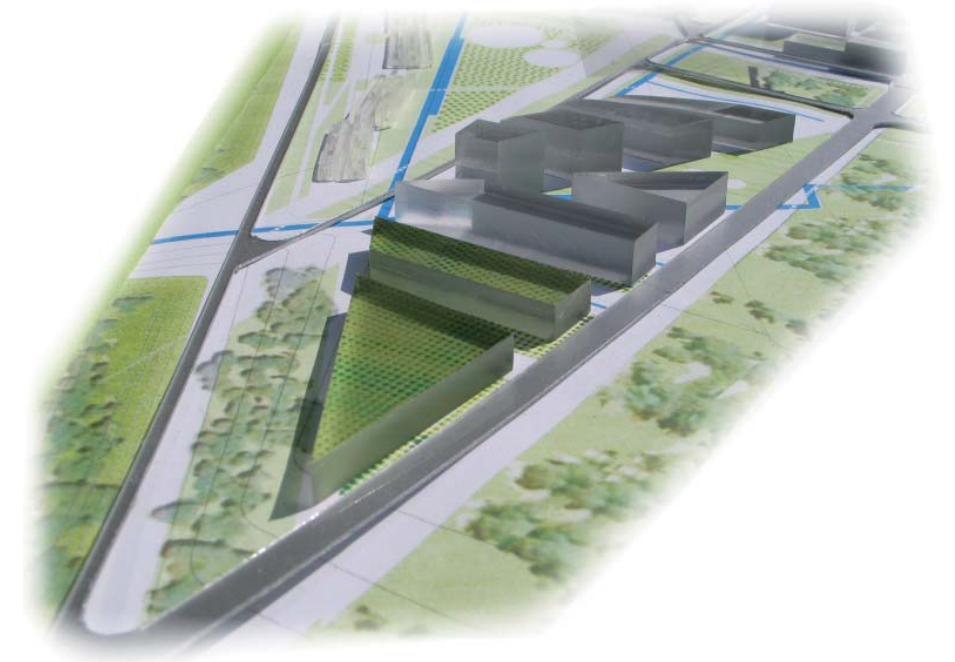
A l'interior de la figura general, el Parc Tecnològic estableix la transició entre el CIN (Centre Internacional de Negocis) i el bosc sobre la muntanya final. Té un centre propi, que garanteix la transparència Est-Oest.

7_CIUTAT AEROPORTUÀRIA- SUPERFÍCIE COMERCIAL

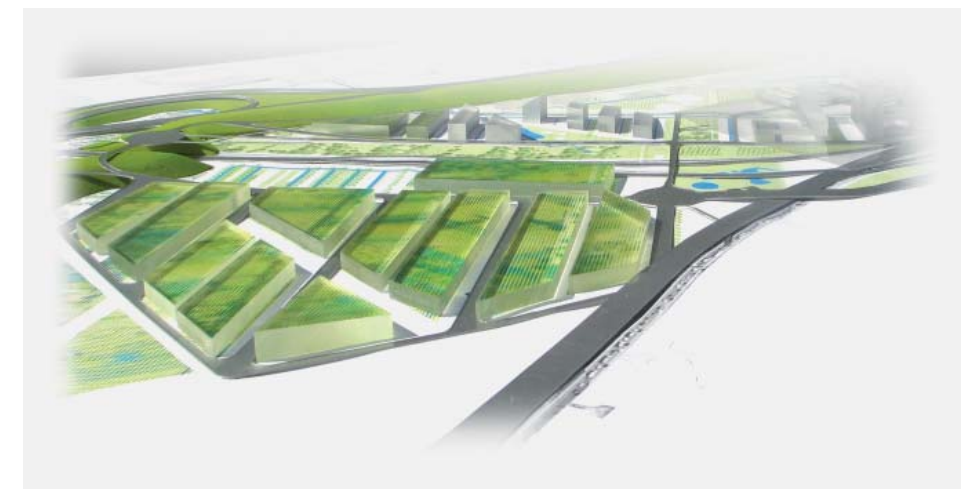
Al Sud-oest de la parcel·la, envoltats per la zona agrària.
Són volums semblants: baixos i amb grans cobertes.
Aprofitem la seva capacitat drenant per a aconseguir aigua blanca i generem un paisatge en relació amb els vells camps de conreu.



_Centre Internacional de Negocis



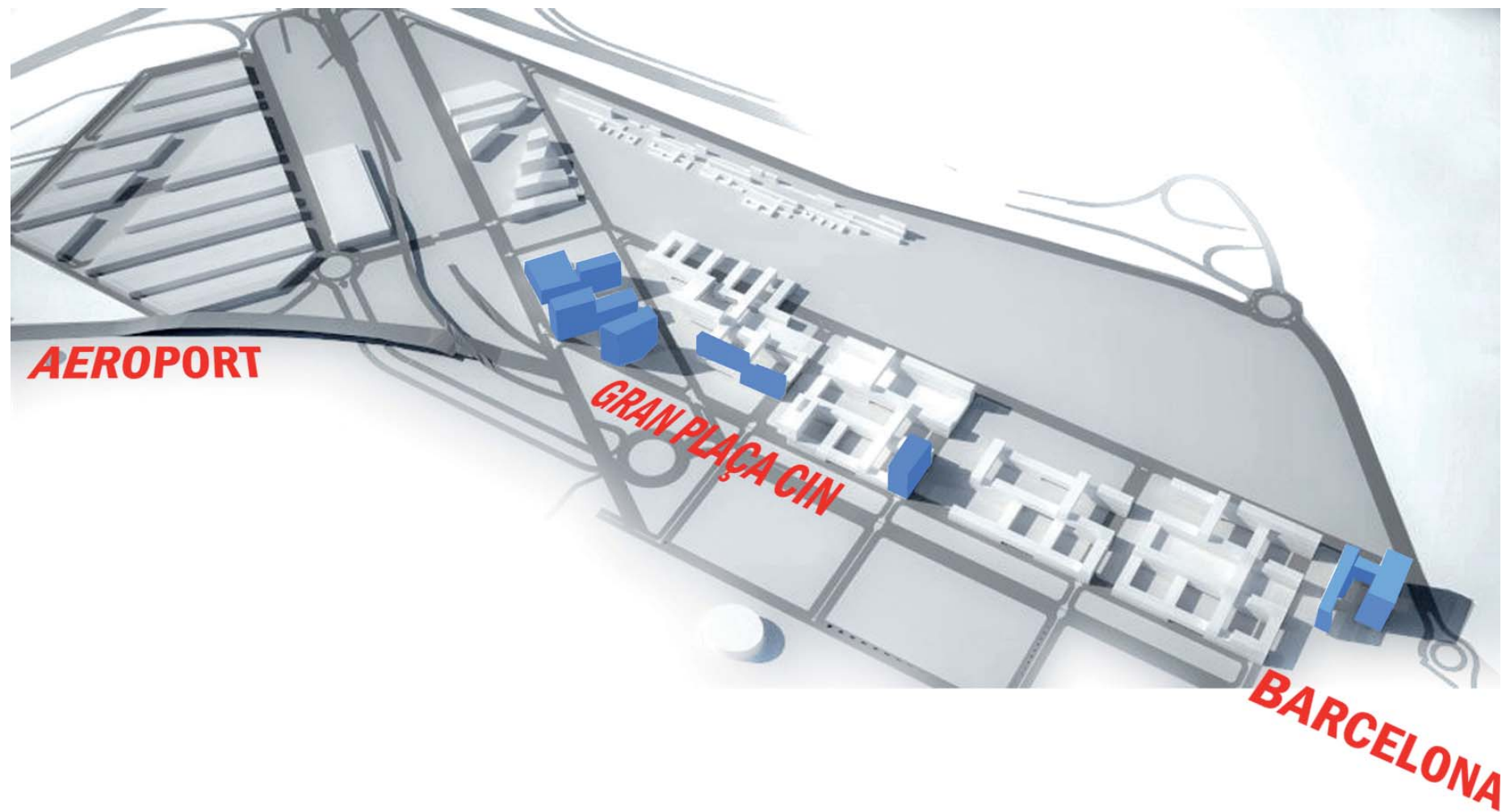
_El Parc Tecnològic



_Ciutat Aeroportuària

13_Infraestructura i edificació

ESPAIS PORTA I EXPOSICIÓ



_Espai porta de de Barcelona.



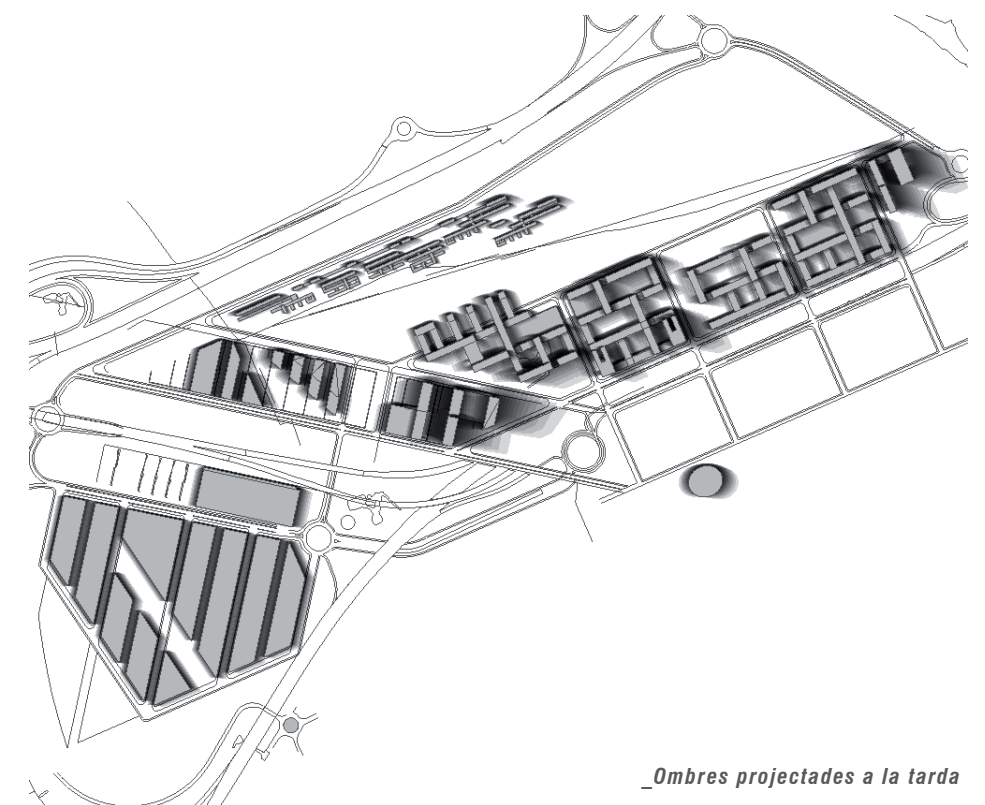
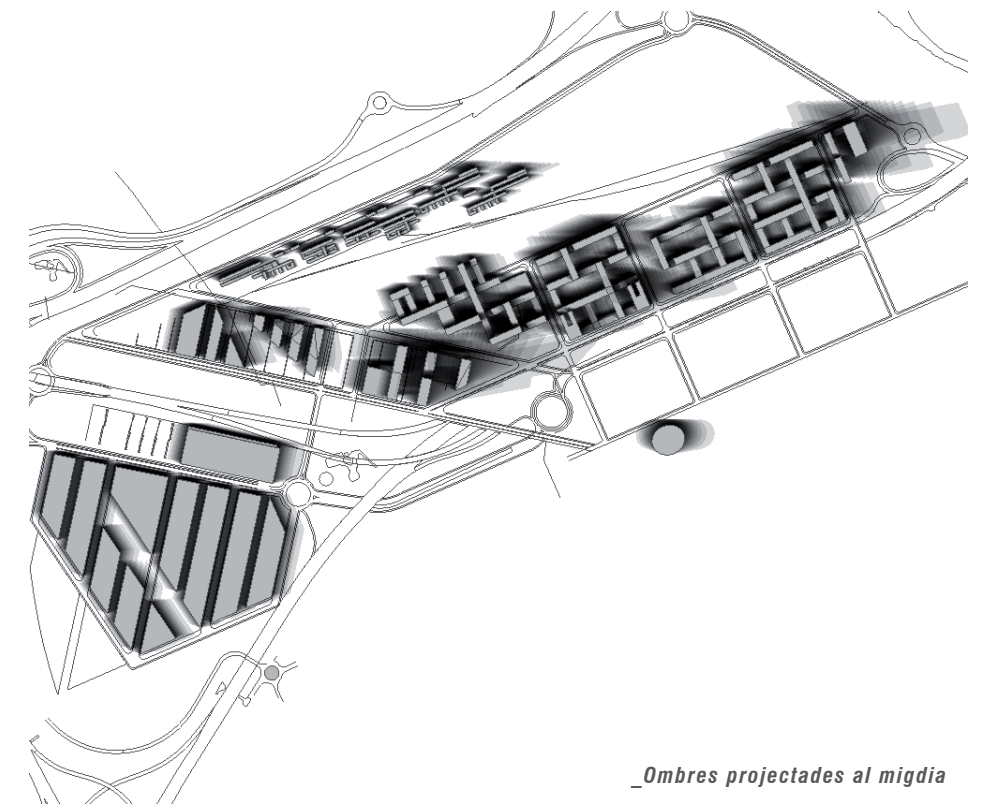
_Espai porta des de l' Aeroport



_Vista de la gran plaça del Centre internacional de negocis

13_Infraestructura i edificació

ASSOLELLAMENT



21_Criteris objectius i solucions adoptades

LECTURA DEL PAPER DE LA PEÇA A L'ÀMBIT METROPOLITÀ

EL PRAT NORD COM A CIUTAT DEL CONEIXEMENT

El Prat ha patit profunds canvis en la seva estructura econòmica, des del pas d'una economia agrària basada en el regadiu a la industrialització dels anys 60 i 70, al declivi actual d'algunes grans empreses de la zona (La Seda, etc) i al pas a una economia de serveis, amb el desenvolupament d'empreses i activitats lligades a l'Aeroport i a la nova expansió del Port.

La oportunitat del Prat de Llobregat per a convertir-se en un important centre d'activitats econòmiques terciàries lligades a la innovació es vincula a:- la seva ubicació prop d'una àmplia i variada xarxa d'infraestructures de comunicació unida a la seva proximitat al port i aeroport, - a l'escassetat de sòl per a activitats econòmiques en l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), - i a la disponibilitat de sòl a preus competitius.

El Pla Delta de Llobregat fixa l'objectiu de localitzar en el municipi el principal centre distribuïdor del sud d'Europa i també de resoldre la preservació dels valors mediambientals i paisatgístics del seu entorn.

L'existència en el Prat d'infraestructures de comunicació internacionals i la proximitat al major pol de desenvolupament industrial de la ciutat de Barcelona, (amb empreses significatives en sectors clau per a Catalunya com el d'automoció, el químic o l'agroalimentari) ha d'entendre's com una oportunitat per a posicionar-se en sectors innovadors, en un nou model econòmic basat en la investigació i innovació i en l'atracció d'empreses de base tecnològica relacionades amb els sectors clau per a Catalunya en el segle XXI.



Parque Científico UAB



Sincotrón



ESADE - Creapolis



Parque b_TEC



Parque Barcelona Media



CIBEK



Parque Científico de Barcelona



BioPol L'Hospitalet



Parque Aeroespacial



Construcción línea 9 metro



Prolongación línea 2 metro



21_Criteris objectius i solucions adoptades

LA CIUTAT DEL CONEIXEMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT

En la Societat de la Informació i del Coneixement, el valor econòmic es crea bàsicament amb recursos intangibles: el coneixement, el talent i la imaginació.

En aquest marc estratègic, la creació d'una àmplia zona d'activitat econòmica en el PRAT NORD pot donar resposta a la demanda de sòl per a activitats innovadores. Es destinaran més de 550.000 m2 a crear un hub multisectorial d'infraestructures per a I+D+i amb un disseny arquitectònic exclusiu, que s'articula al voltant de tres eixos temàtics,

- Ciutat Aeroportuària: plataforma a activitats relacionades amb l'aeroport i el seu hub internacional,
- el Parc Científic i Tecnològic centre científicouniversitari i d'empreses de base tecnològica lligades a l'activitat aeroespacial i aeronàutica, tecno-alimentàries, indústria cultural i creativa, , ciències de la vida i nanotecnologies i sector TIC (tecnologies de la informació i de les comunicacions).
- Centre Internacional de Negocis i Exposicions que aprofiti la disponibilitat d'un gran intercanviador de transport de referència nacional i internacional, l'estació de Tren d'Alta Velocitat, i per a la seva connexió per ferrocarril amb Europa.

OBJECTIUS

Els objectius de caràcter general són:

- Ser el primer espai de referència del Sud d'Europa amb projecció a l'Arc Mediterrani i Amèrica llatina.
- Potenciar i consolidar els clusters en activitats especialitzades
- Desenvolupar una estratègia de màrqueting a nivell mundial
- Constituir-se en un emblema de la transformació metropolitana
- Desenvolupar centres d'excel·lència per a l'acumulació de capital humà d'elit, des del sistema educatiu i formatiu i l'activitat professional,
- Crear una ciutat dinàmica, culturalment activa i oberta, que arribi a ser un centre de referència d'activitats socioculturals.

Els objectius específics:

- Integrar noves funcions urbanes

- Desenvolupar una àrea residencial d'alta qualitat, que sigui representativa del Prat de Llobregat
- Dotar-se d'edificis emblemàtics
- Crear un centre de formació d'alt nivell
- Albergar un Centre d'Investigació europeu internacional
- Crear un centre de R+D líder mundial.
- Comptar amb una oferta complementària (comerç, hotels, esportiva, equipaments urbans, espais naturals recuperats del Delta) d'alt nivell

Per a la viabilitat econòmica d'aquest projecte i la seva correcta alineació amb les polítiques d'innovació i desenvolupament econòmic de Barcelona i de Catalunya en el seu conjunt es fa necessari un treball posterior de conceptualització estratègica i materialització de l'actuació per al desenvolupament coherent de l'oferta de sòl i espais.

Aquesta proposta permet al Prat potenciar la seva imatge innovadora, imprescindible per posicionar-se com a referent nacional i internacional.

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC

El Parc Tecnològic i Científic estarà enfocat a:

- empreses emergents de base tecnològica necessitades d' infraestructura urbanística i edificació acabada (en règim de lloguer o compra en condicions financeres favorables)
- empreses científiques i tecnològiques ja consolidades (*cluster* aeronàutic, empreses del sector de les TIC's, etc), probablement més interessades en la compra de parcel·les per a la construcció de les seves pròpies seus a fi de resoldre les seves particularitats o imatge corporativa.

Es pensa en la construcció d'un element aglutinador: un complex o edifici de serveis per al Parc, seu social del Parc, destinat a la gestió del Parc i gerència de la incubadora d'empreses i serveis

És missió del Parc dissenyar un espai d'innovació compacte que fomenti el desenvolupament de projectes i xarxes d'investigació cooperatius/multidisciplinari promovent el 'networking' que afavoreixi els intercanvis comercials en l'entorn investigador, acadèmic, empresarial, financer, institucional i social del Parc. Un marc adequat ha de permetre la proximitat física i el coneixement personal entre els agents del Parc facilitant les sinergies entre empreses, grups d'investigació pública i unitats I+D+I empresarial

Amb aquest objectiu, es proposen espais integrats i compactes que facilitin la trobada formal i informal dels empleats, investigadors, directius i visitants del Parc per a la generació d'interaccions i nous "comportaments". Espais comuns, àrees de reunió informals, cafeteries i restaurants s'han convertit en elements clau per al compliment d'aquest propòsit.

CONCEPTE "COMUNITAT" El model urbanístic fomentarà una cultura de "comunitat" entre els seus membres, un recinte que al seu torn està integrat en un àmbit superior amb altres usos (Ciutat Aeroportuària i Centre Internacional de Negocis). En aquesta línia, amb l'objectiu d'afavorir també la interrelació dels ciutadans del Prat amb la Ciutat del Coneixement s'emprarà una política de portes obertes amb la resta d'instal·lacions del seu entorn.

Tipologia d'activitats

- Espais multifuncionals en règim de lloguer
- Parcel·les per a construccions d'edificis singulars Incubadora d'empreses
- Centres tecnològics i equipaments comuns per a R+D
- Universitat i Centres de Formació
- Centre de reunions, trobades i demostració
- Escomeses industrials avançades (Galeria de Serveis)
- Tractament de residus -sostenibilitat
- Fonts d'energia renovables
- Serveis d'hoteleria i restauració
- Zona residencial, esportiva i d'oci
- Zones verdes i arborades
- Parc Agrícola
- Parc Fluvial

Actors	Activitat	Necessitats
Preincubadores	Assessorament per al desplegament d'idees, suport que dura entre tres i sis mesos	Oficines de xicoteta grandària, per albergar funcions administratives
Incubadores d'Empreses	Assessorament per al desplegament de negocis que compten ja amb un pla per a la seva consecució. Durada entre sis mesos i tres anys	Oficines de xicoteta grandària, en arrendament flexible, amb àrees temàtiques de suport i serveis. Els espais oscil·len entre els 12 i 90 m2
Espais d'Oficines	Espais de temps indefinits o flexibles mitjançant pròrrogues. Edificis propietat del parc, gestionat de forma directa o a partir d'un operador (generalment en règim de Build-Operate-Transfer) i llogat a oficines	Rang que va en funció de la grandària de les empreses. Els espais amb major demanda són 90-450 m2/1.500 m2/4.500 m2. Espais dotats de serveis de telecomunicacions: xarxes de fibra òptica o punts d'accés wi-fi.
Edificacions o parcel·les per a empreses	Les empreses precisen d'espais "a mesura", per al que lloguen parcel·les o edificis complets. El Parc posa a disposició de les empreses les parcel·les i pot construir l'edifici. El Parc estableix les condicions i requisits urbanístics, arquitectònics i d'enginyeria.	Parcel·les entre 2.500 i 3.000 m2. Règim de lloguer o concessió a preus de mercat.
Facilitats i serveis complementaris	Espais que facilitin la interacció entre els inquilins del parc, i que ofereixin serveis atractius per als usuaris: guarderia, centres esportius, comerç, restaurants, bars i serveis d'hoteleria, hotels, banc, serveis de courier, etc.	Ocupen espais centrals i/o molt definits, i són tractats com a inquilins en igualtat de condicions, moltes vegades amb contractes que els garanteixen l'exclusivitat en l'oferta d'aquests serveis.

CIUTAT AEROPORTUÀRIA DEL PRAT DE LLOBREGAT

Els aeroports són elements clau per a la competitivitat d'un territori. La disponibilitat d'un bon aeroport constitueix una condició prèvia a l'hora d'ocupar una posició distintiva en l'economia del coneixement. En aquest sentit l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona afavorirà la creació d'un poderós catalitzador de l'economia regional permetent:

- Millorar la capacitat per atreure inversions d'empreses nacionals i multinacionals.
- A causa de la tendència dels aeroports de tot el món a convertir-se en un pol d'atracció comercial, industrial i de serveis.
- Contribuir al desenvolupament del turisme de negocis, sent un element fonamental en la cadena turística, en poder connectar-se amb el Tren d'Alta Velocitat i el port (creuers).

Les tendències en relació amb els aeroports en les grans metròpolis europees es dirigeixen cap a la integració del concepte de ciutat aeroportuària més enllà dels límits estrictes que marquen les activitats directament relacionades amb el costat aire dels aeroports. La influència dels aeroports en el desenvolupament urbà i immobiliari s'estén en una àrea dins els 10 km respecte a l'aeroport, o en un temps de viatge de 15 minuts. És el cas de Zuric, on al llarg del corredor que connecta a l'aeroport s'ha desenvolupat noves funcions urbanes, o Amsterdam on s'ha generat la zona de negocis més important del país al voltant de l'aeroport de Schiphol (Zuid-As), on a més de les àrees comercials i d'oficines s'integren noves àrees residencials per a la ciutat.

Els aeroports per tant s'estan convertint a les ciutats del segle XXI, incorporant un ampli ventall d'activitats, que no estan necessàriament lligades al transport aeri, tals com:

- Hubs multimodals
- Centres de Negocis i Hotels
Centres logístics
Zones industrials
Centres de serveis: negocis, esdeveniments, fires, congressos, comerç, oci, etc.

No obstant això, no tots els aeroports es troben igualment preparats per aprofitar al màxim d'aquest concepte de negoci ja que depenen, en gran manera, dels elements següents:

- Ubicació geogràfica
- Zona d'influència
- Infraestructures de l'aeroport i de la zona on s'ubica
- Infraestructures de transports

En aquest sentit l'Aeroport de Barcelona està reforçant la seva posició dins el sistema d'aeroports de l'Estat i compta amb un Pla Director en marxa que contempla l'objectiu de 40 milions de viatgers per al 2015, i defineix una estratègia de millora i ampliació de les infraestructures existents, dotant-se al seu torn d'una zona mixta comercial i terciària que donarà servei a les empreses i treballadors de l'aeroport.

Al seu torn hi ha altres projectes complementaris a la zona, com el Parc Tecnològic Aeroespacial i de la Mobilitat de Viladecans, relacionat amb la indústria aeroespacial i del transport que poden contribuir a atreure noves empreses i activitats al Baix Llobregat.

L'aparició d'aquestes noves activitats comercials i industrials associada al tràfic aeroportuari i a la conformació d'una gran zona d'activitats terciàries relacionades amb l'aeroport, permetrà incrementar el nombre d'activitats i treballadors al seu radi d'influència (estudis sobre efectes induïts d'aeroports volen que per cada milió de passatgers més, es generin com a mitja 1.000 llocs de treball, igual que amb la càrrega

en una proporció d'uns 1.500 empleats nous per cada 100.000 tones) repercutint positivament en l'àrea d'influència.

L'àmbit del Prat Nord pot versar beneficiat de les noves necessitats de sòl sorgides per l'expansió de l'aeroport així com pel port (ampliació de la ZAL) i donada la seva ubicació privilegiada, amb la proximitat a l'estació del Tren d'Alta Velocitat, connexió directa amb l'aeroport i port així com metro i ferrocarril, li confereix un gran potencial per al desplegament d'aquest tipus d'activitats.

- Empreses de serveis de valor afegit logístiques relacionades amb l'activitat de càrrega aèria i portuària

Empreses comercials o que prestin serveis a empreses situades en primera, segona o tercera línia de l'aeroport

Empreses relacionades amb el sector aeroespacial

Empreses relacionades amb activitats de manteniment d'avions

Hotels i activitats comercials

D'altra banda l'esgotament del sòl urbà i urbanitzable per a activitats econòmiques a Barcelona i el Baix Llobregat està originant una demanda de sòl a preus competitiu per poder afavorir el trasllat d'activitats industrials pròximes als centres urbans i que presenten problemes d'incompatibilitat amb el creixement dels dits nuclis urbans, podent ser reubicades en l'àrea industrial associada a la Ciutat Aeroportuària del Prat Nord.

La tipologia edificatòria consistiria en:

- Naus i edificis d'oficines per a serveis de valor afegit per al sector logístic aeroportuari i portuari

Naus per a gestió de càrrega aèria

Edificis per a serveis de manteniment indústria espacial

Naus Niu modulables per a indústria i serveis genèrics (processos de relocalització)

Parcel·les per a construccions d'edificis singulars relacionats amb centres tecnològics i equipaments comuns per a I+D+i relacionada amb el sector aeroportuari i aeroespacial

Centre de reunions, trobades i demostració

Hotels, zones comercials i equipaments (esportius, etc)

CENTRE INTERNACIONAL DE NEGOCIS

Com s'ha comentat anteriorment, l'excepcional ubicació del PRAT NORD i la disponibilitat d'un conjunt d'infraestructures i intercambiadors multimodals de caràcter internacional (aeroport, port, i tren d'alta velocitat) al costat de la seva proximitat a importants focus d'activitat econòmica (ZAL, Fira de Barcelona, etc) situen al PRAT NORD en una posició privilegiada per albergar un nou centre urbà susceptible d'albergar nous usos de negocis i comercials de caràcter internacional, que es beneficiïn dels equipaments culturals i socials i dels nous espais públics i zones verdes associades amb el nou àrea residencial.

La proximitat a l'aeroport, així com l'estació del Tren d'Alta Velocitat pot recolzar la creació d'un programa terciari d'oficines, comercial i hotel·ler, que es veurà beneficiat per l'accessibilitat amb metro i ferrocarril que permetrà la seva connexió amb la ciutat de Barcelona. L'entorn de l'estació es converteix així en una vitrina o porta d'entrada tant per a les empreses com per a la ciutat, en el que el Centre Internacional de Negocis del PRAT NORD pot jugar un paper clau configurant-se com un espai dens, amb una àmplia barreja d'activitats i d'alta qualitat, que aprofiti la disponibilitat d'una àmplia alternativa de transport públic massiu.

El Centre Internacional de Negocis és un element inicial que es complementa amb altres dos pols d'atracció proposats en el Prat Nord, (La ciutat Aeroportuària i el Parc Científic i Tecnològic) oferint a les empreses internacionals i locals alternatives complementàries per a la seva implantació en l'àmbit. La tipologia edificatòria permetrà la construcció d'edificis multitenent per a lloguer a empreses i edificis exempts per a grans seus corporatives, a més del desenvolupament d'un important programa terciari per a hotels i centres comercials.

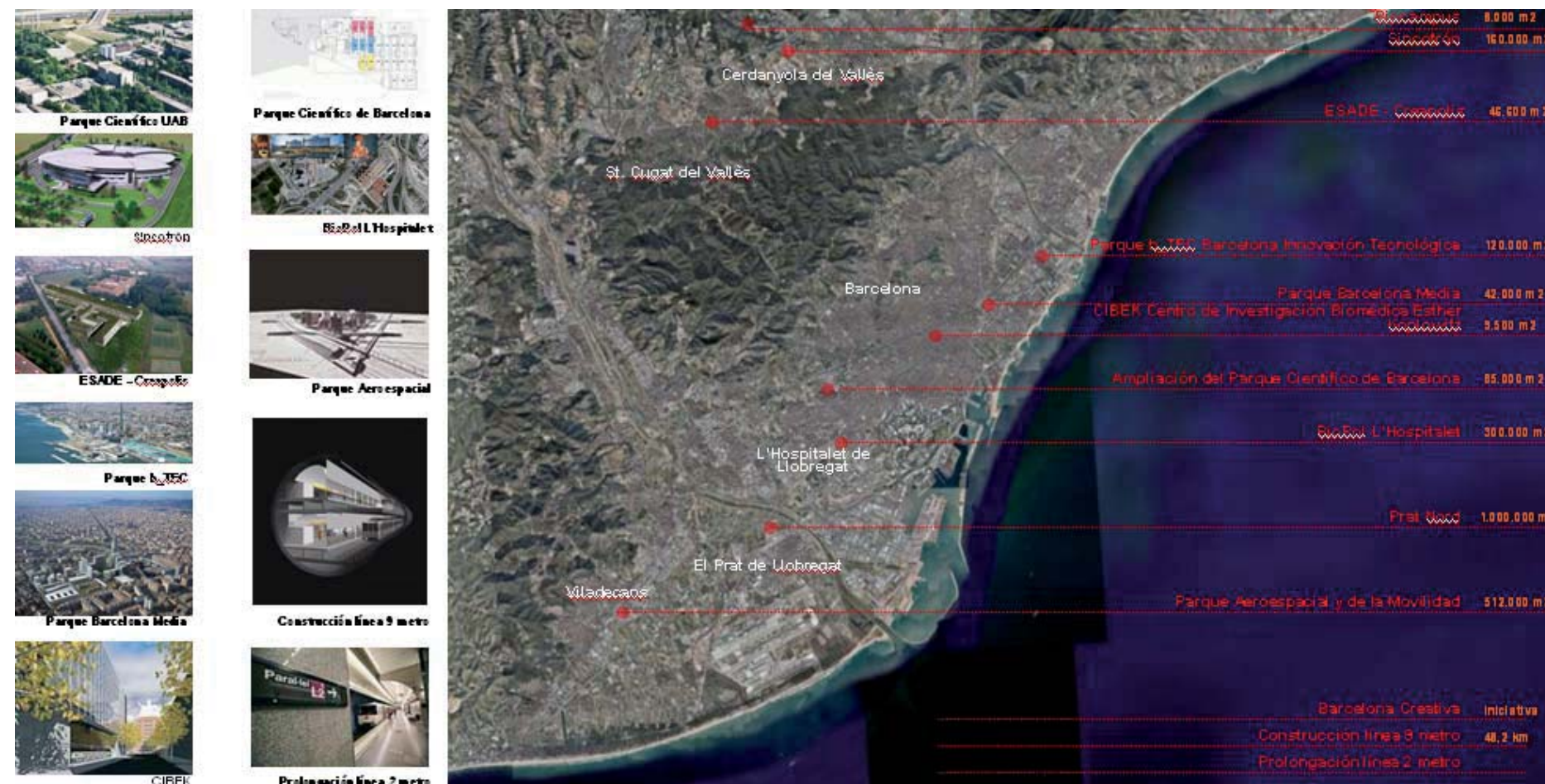
21_Criteris objectius i solucions adoptades

REFLEXIÓ SOBRE EL PAPER QUE POT JUGAR UN SECTOR DE NOVA ACTIVITAT ECONÒMICA A L'ENTORN METROPOLITÀ

La intervenció proposa convertir la Ciutat del Coneixement del Prat com a node integrador d'altres estratègies d'innovació desenvolupades a l'àrea metropolitana de Barcelona, reforçant-ne el posicionament competitiu i impulsant el Pla Estratègic AMB en una xarxa de recerca consolidada.

Aquest objectiu es pot assolir aprofitant l'existència d'una alta concentració de Centres de Recerca i de capital humà, fet que el converteix en un important centre en I+D+I empresarial, important atractiu per a seus empresarials d'empreses internacionals i una acumulació d'activitats en sectors competitiu.

El projecte es planteja des de la consolidació i potenciació dels clústers d'activitat especialitzades en els sectors aeronàutics, biotecnològics i farmacèutics, audiovisuals, energètics, serveis a empreses i TIC.



Projecte situats a la Regió Metropolitana de Barcelona

21 Criteris objectius i solucions adoptades

REFLEXIÓ SOBRE EL PAPER QUE POT JUGAR UN SECTOR DE NOVA ACTIVITAT ECONÒMICA A L'ENTORN METROPOLITÀ

- Bloc.1 Coneixement**
- 1. b.TEC. Barcelona Innovació Tecnològica (Sant Adrià)
 - 2. Sincrotró (Cerdanyola)
 - 3. Projecte ITER. Fusion for Energy (Barcelona)
 - 4. ESADE- Creapolis (Sant Cugat)
 - 5. HIT'09 Hothouse for Innovation and Technology (Barcelona)
 - 6. Supercomputador MareIncognito (Barcelona)
 - 7. CETaqua Centre Tecnològic de l'Aigua
- Bloc.2 Mobilitat i accessibilitat**
- 8. Línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid-Figueres
 - 9. Port de Barcelona. Ampliació sud (Barcelona/El Prat)
 - 10. Accessibilitat a la plataforma logística del Delta
 - 11. Ampliació de l'Aeroport de Barcelona i nou model de gestió aeroportuària (El Prat/Sant Boi/Viladecans)
 - 12. Línia 9 de metro
 - 13. Perllongament línia 2 de metro
 - 14. Nou projecte de xarxa ferroviària per al Baix Llobregat
 - 15. Sant Andreu-Sagrera: sistema ferroviari i projecte urbà (Barcelona)
 - 16. Accés ferroviari al Port de Barcelona
 - 17. Perllongament línia 3 de metro Canyelles-Trinitat Nova
 - 18. Estació intermodal del Baix Llobregat
 - 19. Transformació de la C-245 de Cornellà a Castelldefels
- Bloc.3 Promoció de sectors estratègics**
- Audiovisual/TIC**
- 20. Parc Barcelona Media (Barcelona)
 - 21. Edifici Media-TIC (Barcelona)
 - 22. Microsoft PreIncubation Program
- BioRegió/Salut**
- 23. Ampliació Parc Científic de Barcelona. Construcció 2a fase (Barcelona)
 - 24. Parc de Recerca UAB-Esfera UAB (Cerdanyola)
 - 25. Biopol L'Hospitalet
 - 26. C.IBEK-IDIBAPS (Barcelona)
 - 27. Hospital comarcal del Baix Llobregat (Sant Joan Despí)
 - 28. Parc Sanitari Sant Joan de Déu (Sant Boi)
- Aeronàutic**
- 29. Parc empresarial d'activitats aeroespacials i de la mobilitat (Viladecans)
 - 30. Ciutat aeroportuària
- Logística**
- 31. Ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) (Barcelona/El Prat)
- Agroalimentari**
- 32. Campus de l'Alimentació de Torribera (Santa Coloma de Gramenet)
 - 33. Barcelona Food Platform (Barcelona)
- Bloc 4. Infraestructures i equipaments d'impacte urbà**
- 34. Ampliació recinte Fira de Barcelona Gran Via (L'Hospitalet)
 - 35. Plaça Europa Gran Via – l'Hospitalet (L'Hospitalet)
 - 36. 22@Barcelona (Barcelona)
 - 37. Parc de Negocis (Viladecans)
 - 38. Parc de l'Alba (Cerdanyola)
 - 39. Edifici Sagrera (Barcelona)
 - 40. Zona lúdica i esportiva de la Plana del Galet (Cornellà)
 - 41. Parc de Can Zam (Santa Coloma de Gramenet)
- Bloc.5 Sostenibilitat i medi ambient**
- 42. Dessalinitzadora de la conca del Llobregat (El Prat)
 - 43. Regeneració d'aigües a la planta del Baix Llobregat (El Prat/Sant Boi/Cornellà/Barcelona/l'Hospitalet)
 - 44. Barrera hidràulica contra la intrusió salina (El Prat)
 - 45. Sostaqua (Barcelona)
 - 46. Central de Generació d'Energies Zona Franca – Gran Via L'Hospitalet
- Bloc 6. Urbanisme i cohesió social**
- 47. Projectes d'intervenció integral del Programa de Barris



Projecte situats a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2008)

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'ESPais LLIURES GENERALS

EL TERRITORI COM A SISTEMA

El delta del Llobregat constitueix un territori natural i agrari d'altíssim valor i d'una gran extensió que es situa en el continu urbà metropolità de Barcelona.

Primerament l'agricultura es va instal·lar en les zones riberenques i més tard a les zones dels aiguamolls. La relació entre naturalesa i cultura, entesa com a acció social intensa i allargada en el temps, és tret identitari d'aquesta zona.

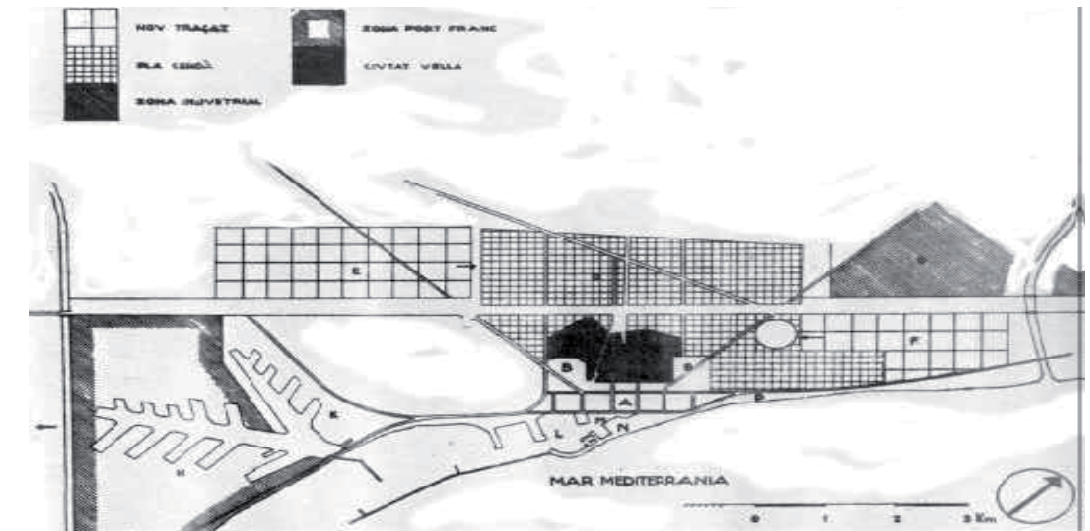
Després, i durant tot el segle XX, aquest territori ha assistit a la seva ocupació per part de les indústries, aprofitant l'abundància d'aigua, les seves poques pendents del territori i la proximitat a Barcelona.

Ahora s'han produït operacions urbanístiques i territorials aprofitant aquest espai com una reserva de sòl metropolità i per a pas d'infraestructures, portant a una progressiva fragmentació del territori en unitats cada cop més petites, sovint aïllades i estanques. A més, l'execució dels grans projectes d'infraestructures de l'àrea metropolitana: l'Ampliació del Port i de l'Aeroport, desviament riu, nou traçat de l'AVE han reforçat aquesta situació.

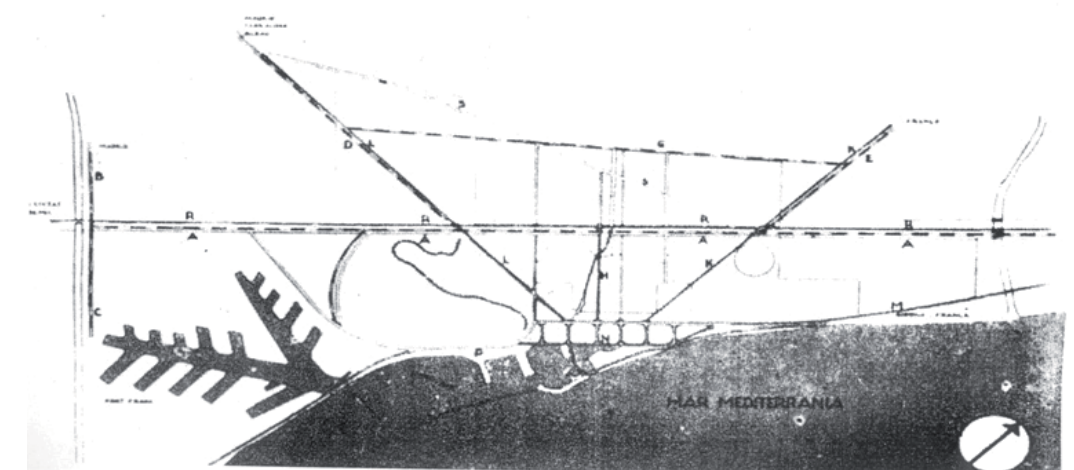
Fruit d'aquesta ocupació del territori, els espais naturals lliures han quedat relegats a un paper marginal, amb una superfície força reduïda i sotmesa a continus impactes.

Per això, durant les darreres dècades, iniciatives municipals i de diferents Administracions, així com de consorcis Públic-Privats han mantingut una estratègia de recuperació i consolidació del valor natural d'aquest espai: Pla Delta, el Parc Agrari i la recuperació del front fluvial per a convertir el territori en recurs i no com a reserva.

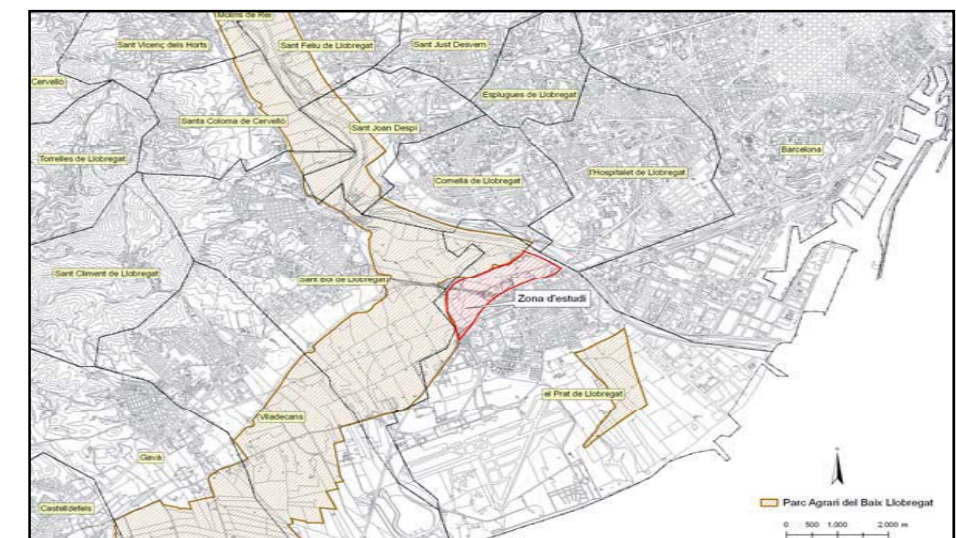
El projecte pretén reforçar aquesta lectura sistèmica i estructural de l'espai lliure, introduint-hi l'escala de referència: El sistema d'espais lliures cerca la seva categorització, intervenint a les diferents escales de relació, **TERRITORIAL, URBANA I LOCAL**, identificant i potenciant els espais de referència i d'identitat propis de cada escala.



Pla Ville Radieuse Le Corbusier (1932)



Pla d'Infraestructura viària elaborat pel GATPAC i Le Corbusier (1934)



Pla Director del Parc Agrari (2001)

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'ESPAIS LLIURES GENERALS

ESCALA TERRITORIAL

Aquesta és l'escala del Delta, de l'àrea metropolitana, de les grans intervencions, del riu, etc. L'àmbit d'intervenció es singular per la seva posició tangent al riu i al parc agrari.

La intervenció proposa llegir el projecte com la oportunitat de recuperar continuïtats, tant físiques com funcionals en l'espai lliure, actualment fragmentat per les grans infraestructures.

D'una banda convertint-se en extensió del parc agrari i cercant la seva relació amb la façana fluvial.

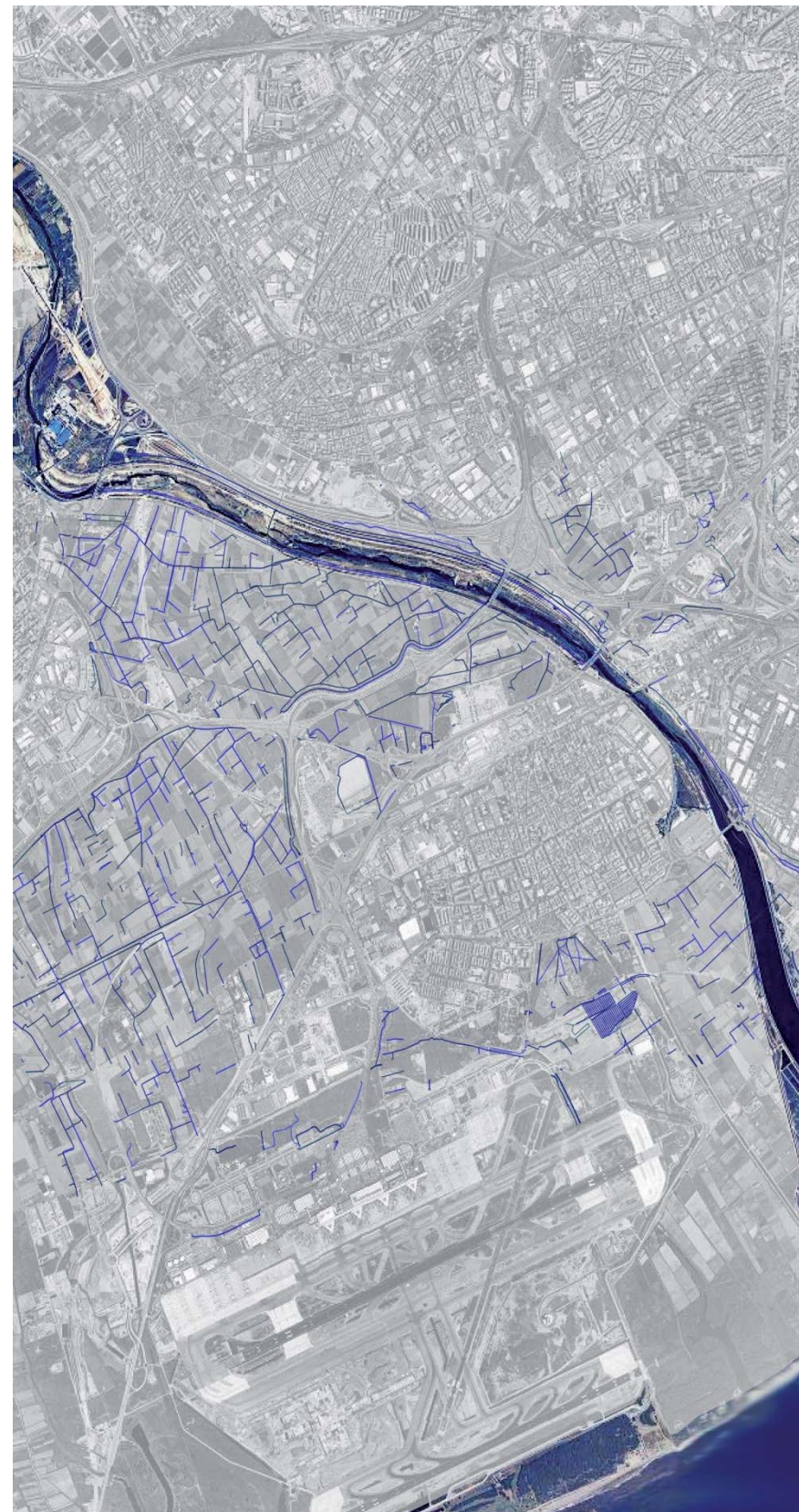
Per això el projecte es proposa com a gran espai verd de referència a escala territorial en continuïtat dins del parc agrari, i alhora en relació amb la façana fluvial.

Aquest nou gran parc ha de servir com a referent de la història del sistema hídric d'aquest territori.

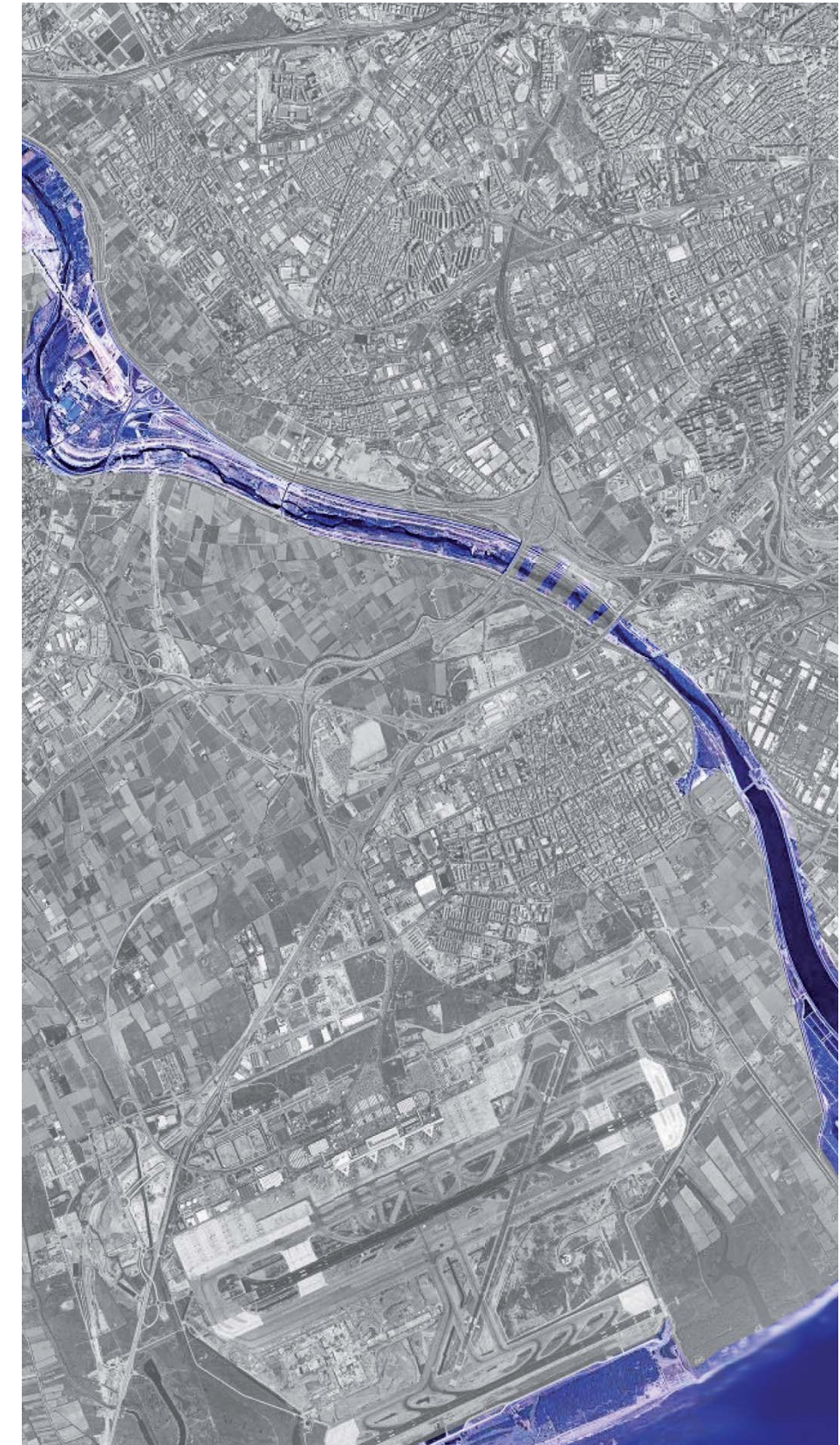
Es per això fonamental la incorporació dels canals com a traces ordenadores del parc.



Estrangulament de l'espai natural



Valor del sistema de canals



Interrupció de la continuïtat de la façana fluvial

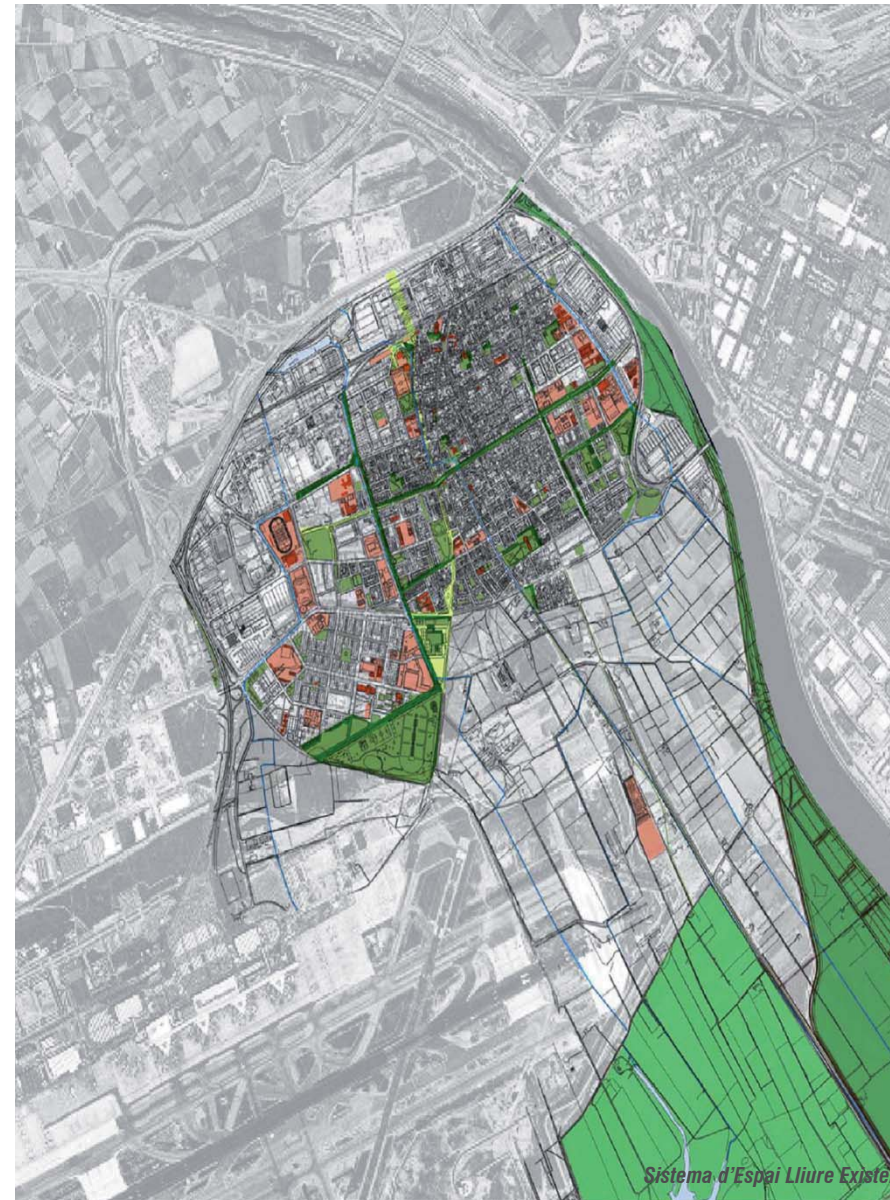
21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'ESP AIS LLIURES GENERALS

ESCALA URBANA

El sistema d'espai lliure urbà del Prat és molt ric tant en quantitat com en qualitat. Per tal de resoldre les dificultats per a apropar la façana fluvial a la part nord del municipi, en els darrers anys s'ha projectat una xarxa potent de camins per a vincular les zones sud municipals i de platges amb el centre de la ciutat.

De la mateixa manera, la proposta preveu la generació d'uns espais de connexió per a completar el sistema existent: boulevards urbans, que connectin la ciutat amb el parc urbà. En aquest parc, en continuïtat amb el sistema territorial, es concentraran bona part dels nous equipaments de la ciutat. És un parc ple d'activitat.



Esquema del Sistema d'Espai Lliure Proposat

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'ESPAIS LLIURES GENERALS

ESCALA LOCAL

L'escala local busca organitzar una lògica pròpia d'aquest fragment urbà.

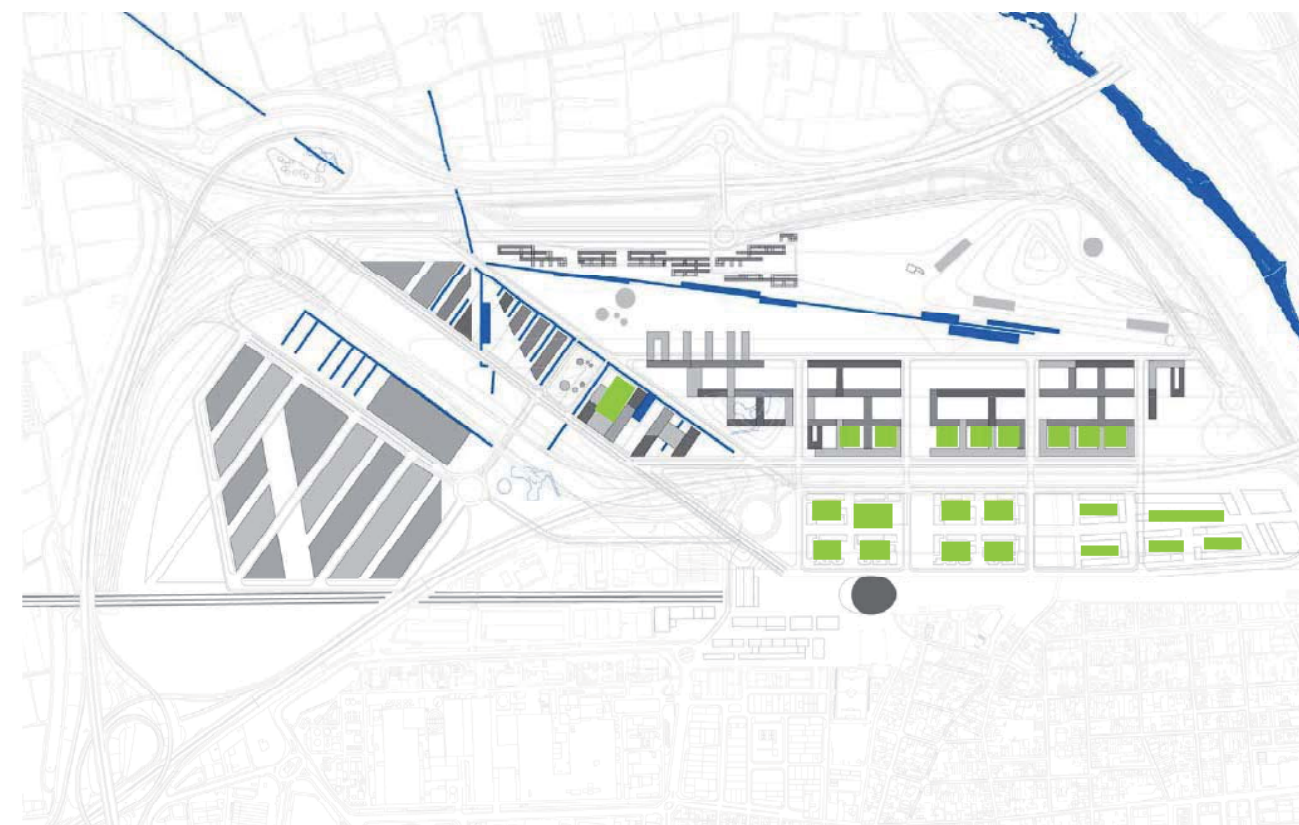
La proposta treballa amb tres tipus d'espais de referència a escala local: els espais íntims o vitals, els espais de connexió i els espais de relació o d'estança.

Els espais íntims, més propers a l'edificació, com poden ser els interiors d'illa, de caràcter semi privats i que comparteixen els habitants. És l'espai de joc o de contemplació.

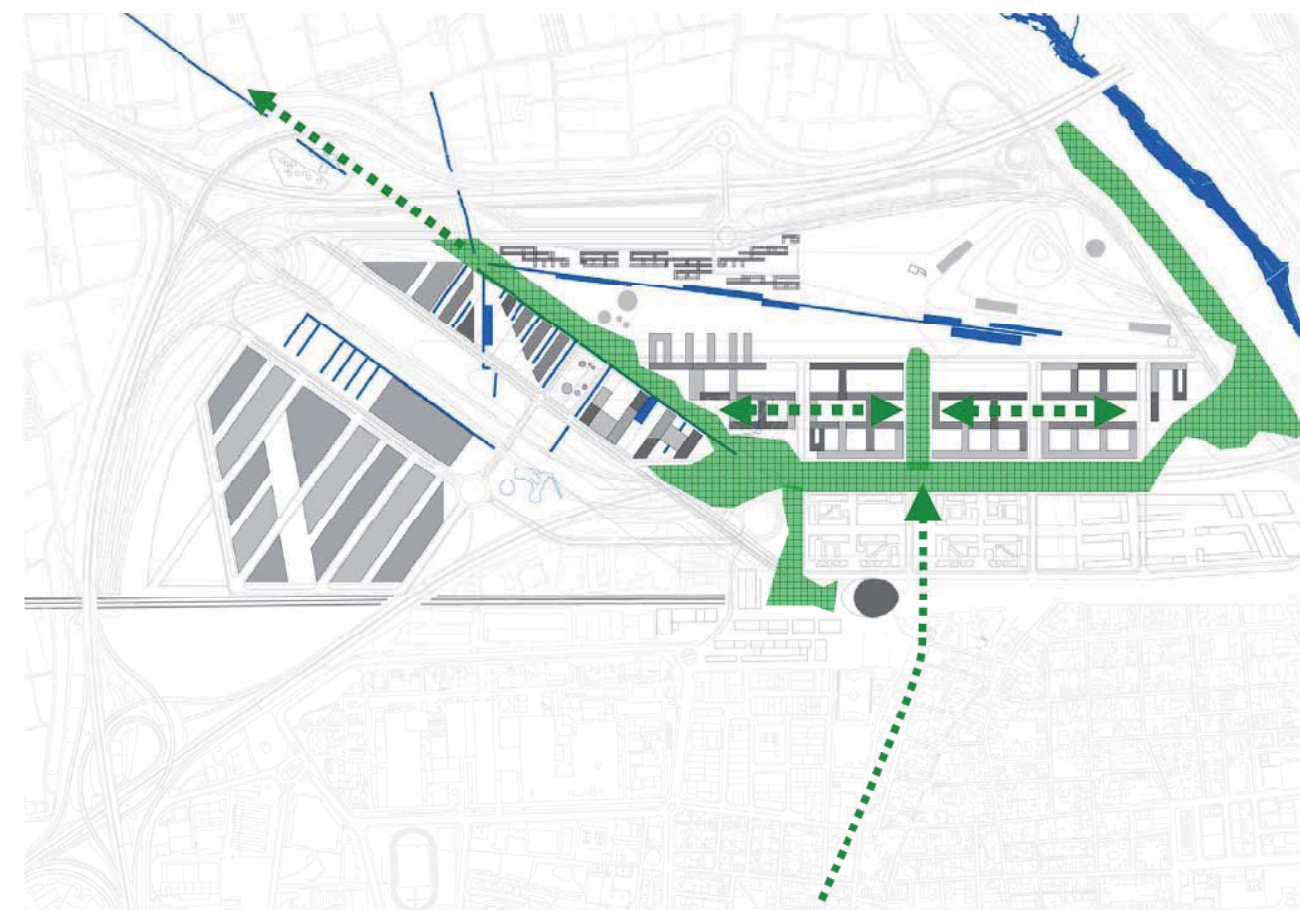
Els espais de connexió posen en relació els espais íntims o vitals amb els espais de relació o d'estar i en el cas del projecte configuren els boulevards amb activitat comercial.

Els espais de relació són referència per al conjunt de la proposta urbana. Són espais de major dimensió que permeten una multiplicitat d'activitats.

La intervenció aposta per una recuperació i generació d'espais de referència i d'identitat col·lectiva a cada escala d'intervenció, resolent les especificitats dels espais a les diferents escales i posant-les en relació, tot garantint la correcta transició entre els diferents àmbits del sistema d'espais lliures.



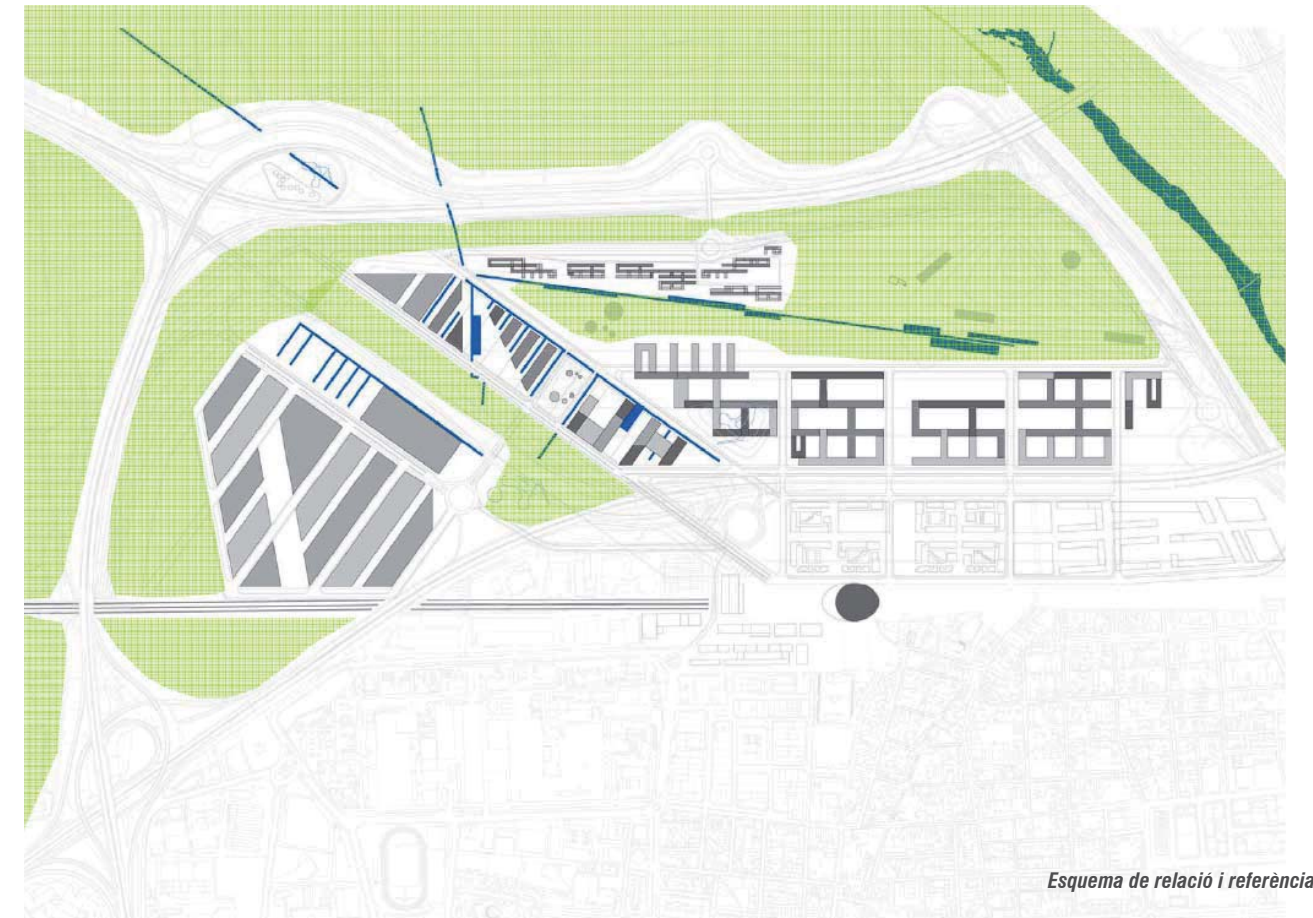
Esquema espais íntims o vitals.



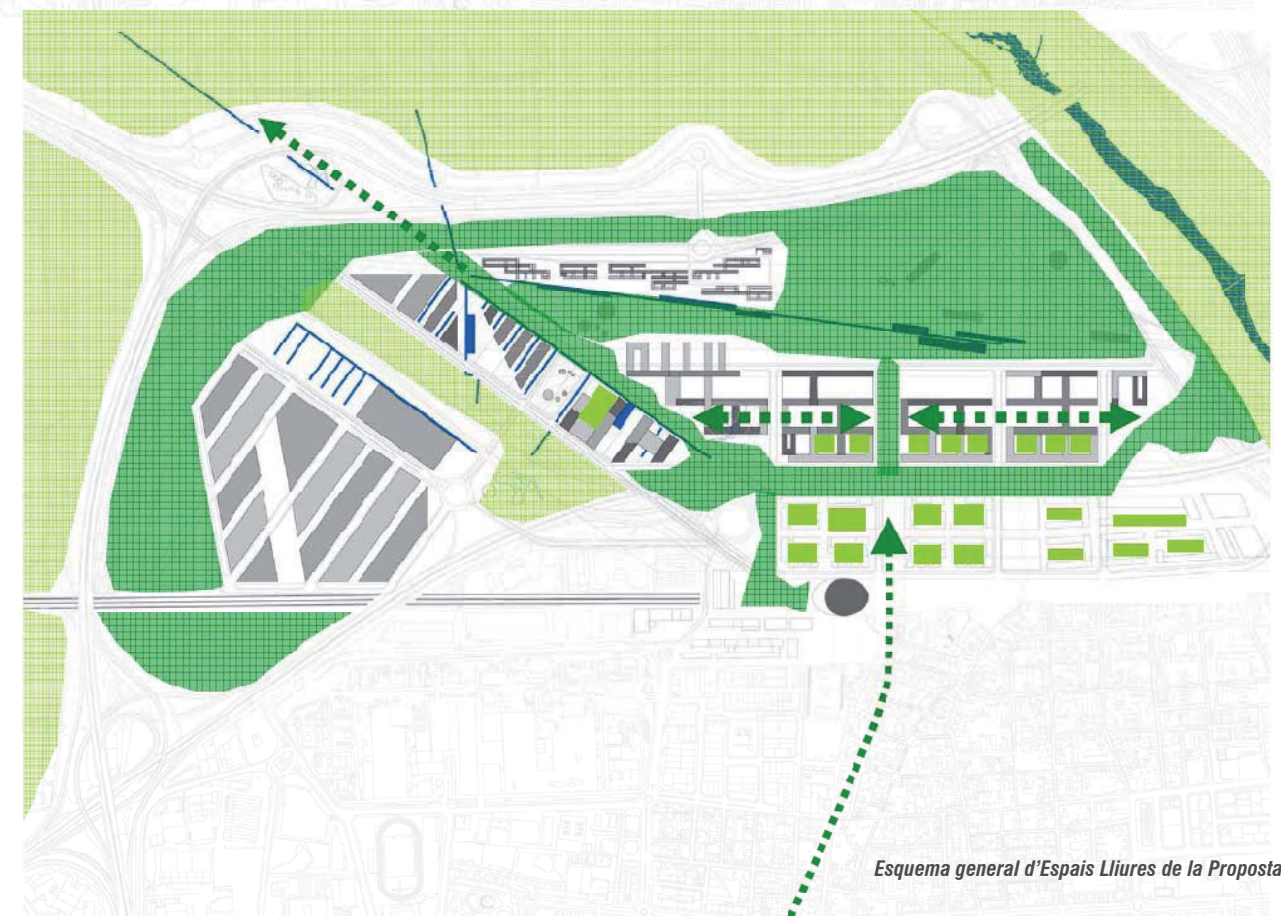
Esquema espais connectors

21_ Sistema d'Espais Lliures Generals

ESCALA LOCAL



Esquema de relació i referència



Esquema general d'Espais Lliures de la Proposta

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'EQUIPAMENTS

En el discurs de les escales i identitats dels espais lliures, la intervenció proposa establir la definició d'usos diferenciats per a cada escala.

En relació als equipaments territorials, aquests es disposen al parc urbà al nord de la proposta. Per la seva ubicació, dimensió i proximitat als principals accessos viaris, aquest espai és àmbit de referència territorial. En ell, es preveu equipaments de protecció del territori, centres d'interpretació dels espais naturals que reforcin els existents al parc agrari i un espai esportiu d'àmbit metropolità.

A nivell urbà, la proposta planteja dos estratègies: una primera que recull els eixos urbans existents on actualment s'ubiquen els equipaments municipals i n'ordena el final. Un sòcol edificat de dotacions ha de permetre relacionar l'àmbit urbà amb l'espai territorial.

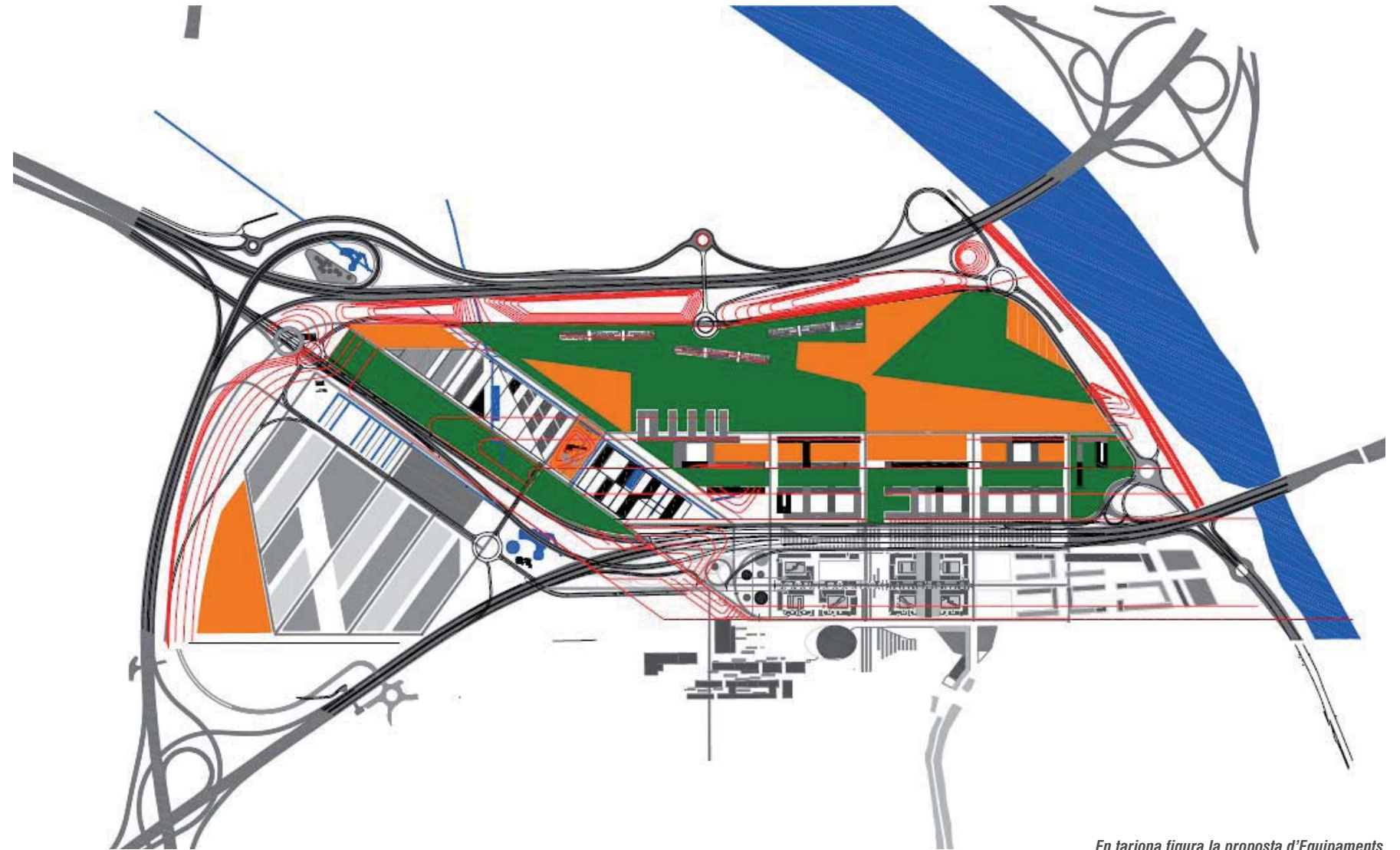
Una segona estratègia a nivell local i des de l'estructura urbana existent planteja tres subcentres de dotacions:

Un espai d'activitats d'horts urbans situat en relació a la zona aeroportuària, aprofitant l'èxit de les iniciatives municipals existents.

Entre el Centre Internacional de Negocis i el Parc Tecnològic, tot conservant una masia existent i la seva extensió, configurar un centre dotacional per al sector.

Per últim, a la zona dels habitatges la construcció d'una plaça central que contindrà un mercat i un centre dotacional públic. Aquesta plaça articula els dos eixos urbans més importants: l'eix comercial tradicional i l'eix dotacional.

Finalment, l'existència de les masies al territori. Donat que aquestes s'han convertit en un element d'organització i d'identitat d'aquest àmbit, es fa necessari la seva permanència en la proposta.



En tarjona figura la proposta d'Equipaments

21_ Criteris objectius i solucions adoptades

SISTEMA D'EQUIPAMENTS

RECUPERACIÓ DE LES MASIES

De la consulta de l'Inventari del Patrimoni Arquitectònic, i del Pla Especial de Protecció del Patrimoni de L'Hospitalet de Llobregat, del Catàleg del Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic del Prat de Llobregat, i del Catàleg i Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, s'han documentat uns punts d'interès que amb major o menor mesura podrien afectar el desenvolupament normal del projecte.

ERMITA DE SANT PAU (1) – CAMPS DE SANT PAU (0)

Es tracta d'una ermita de la qual es coneix l'existència de l'època alt medieval (segles X-XI), però se'n desconeix el seu emplaçament amb exactitud. Uns sondeigs arqueològics específics no van aportar cap resultat concret sobre aquesta construcció.

CONJUNT DE MASIES DEL DELTA DEL LLOBREGAT (EL PRAT) (3)

Les masies del Prat es situen en un territori de més de 2.000 Hectàrees, disseminades per tot el terme municipal. El conjunt, totalment integrat al Delta del Llobregat, es subdivideix en tres sectors (Nord, Centre i Sud). Les del Nord, regades pel "canal de la Dreta", es troben en el sector actualment més productiu en agricultura.

CAN CARLETS (EL PRAT DE LLOBREGAT) (4)

Masia de tipus basilical que correspon a la tipologia 2.II, de l'esquema de Danés i Torras. Està obrada majoritàriament amb pedra irregular amb argamassa i a les finestres hi ha carreus ben tallats. Malauradament, la masia està deshabitada i en procés de degradació; malgrat es cultiven els seus camps, la seva proximitat als grans magatzems Carrefour degrada el seu entorn.

CAL TERESETA O CAL MONTES (EL PRAT DE LLOBREGAT) (5)

Edifici de caire noucentista que s'inspira en el model popular de la masia catalana tipus 2.I de Danés i Torras. Les variants són el nombre de plantes (baixa, dos pisos i golfes) i les pèrgoles laterals i el cos posterior amb terrasses. El seu estat és lamentable, sobretot l'enfonsament parcial de la teulada i el podriment total de les fustes que constitueixen les baranes de balcons i pèrgoles. La cronologia és del s XX (1920-1930). Actualment només en queden unes poques parets, i properament l'espai que ocupa s'ha d'urbanitzar.

CAN PEIXO (EL PRAT DE LLOBREGAT) (6)

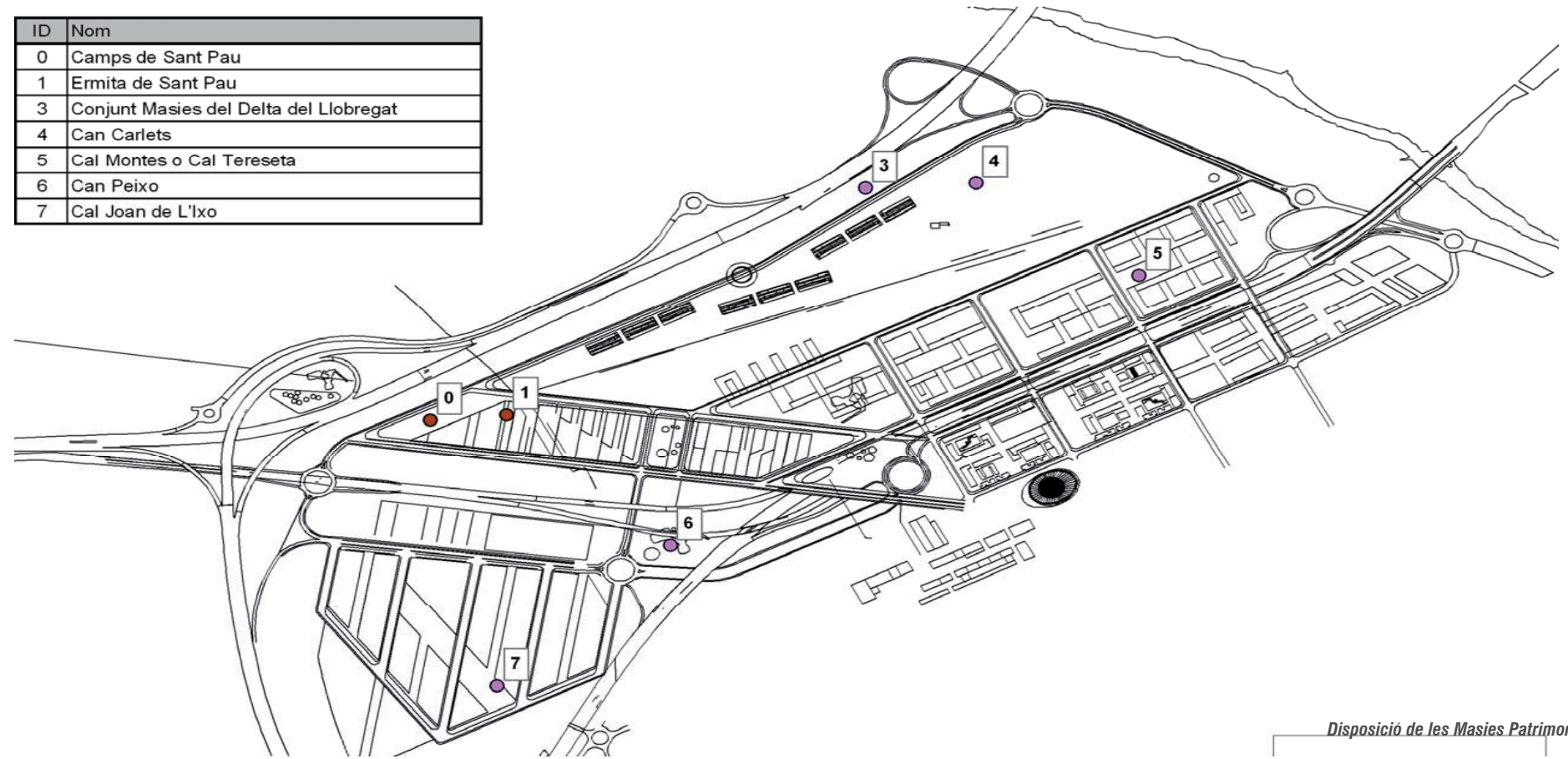
Situada al mig d'un nus vial es conserva una masia del tipus 2.II, de l'esquema de Danés i Torras: planta basilical amb pis i golfes. La casa ha estat molt restaurada recentment, encara que estructuralment és anterior al segle XX.

CAL JOAN DE L'IXO (EL PRAT DE LLOBREGAT) (7)

Masia que segueix la tipologia 1.I de Danés i Torras. Té la façana orientada a mar i paral·lela a l'eix de la teulada a dues vessants. La cronologia és del segle XVIII-XIX.

El projecte s'ha esforçat en no afectar cap masia catalogada com a patrimoni cultural (veure fig. 14). També s'ha previst una màxima integració d'aquestes masies en el futur paisatge urbà de la zona (locals socials,...). A més a més, durant les obres es realitzarà un seguiment dels materials excavats per detectar la possible presència d'elements potencialment constitutius del patrimoni cultural. Es prestarà especial atenció a la zona dels camps de Sant Pau on podria haver-hi restes de l'antiga ermita.

En cas de troballa arqueològica o qualsevol jaciment, es posarà en coneixement del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.



Disposició de les Masies Patrimoni

21_Criteris, objectius i solucions adoptades

XARXES DE TRANSPORT COL·LECTIU

La nova àrea de desenvolupament Eixample Prat Nord esdevindrà un centre d'atracció i generació de desplaçaments, (en combinar usos residencials amb d'altres com els comercials, industrials i terciaris) als quals caldrà donar resposta adient dins el marc d'una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi ambient.

En aquest nou escenari, les infraestructures de transport col·lectiu que a nivell metropolità apareixeran en el nou àmbit condicionen el seu creixement i programa:

XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU PLANIFICADA EN L'ENTORN DE L'ÀMBIT

Nova estació intermodal El Prat-TAV

La nova estació de la línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona convertirà el Prat de Llobregat en la porta d'entrada dels trens d'alta velocitat a l'àrea metropolitana, i en la connexió amb l'aeroport del Prat de tots els passatgers que arribin en alta velocitat.

Prolongacions de la xarxa de metro

Respecte de les noves línies de metro en l'àmbit metropolità i el nostre àmbit de treball, es preveu prolongar la línia 1 del metro, així com la construcció de la línia 9.

Construcció carrils BUS-VAO

Dins el projecte de millora del servei d'autobusos interurbans, l'avantprojecte de Pla Territorial Metropolità preveu la construcció de carrils BUS VAO en les carreteres C-245, la C-31c i la C-31. Aquest vial té un caire plenament interurbà. Transcorre proper a l'àmbit de l'Eixample Nord del Prat, però no sembla que pugui incidir de forma directa en la mobilitat interna de l'àmbit.

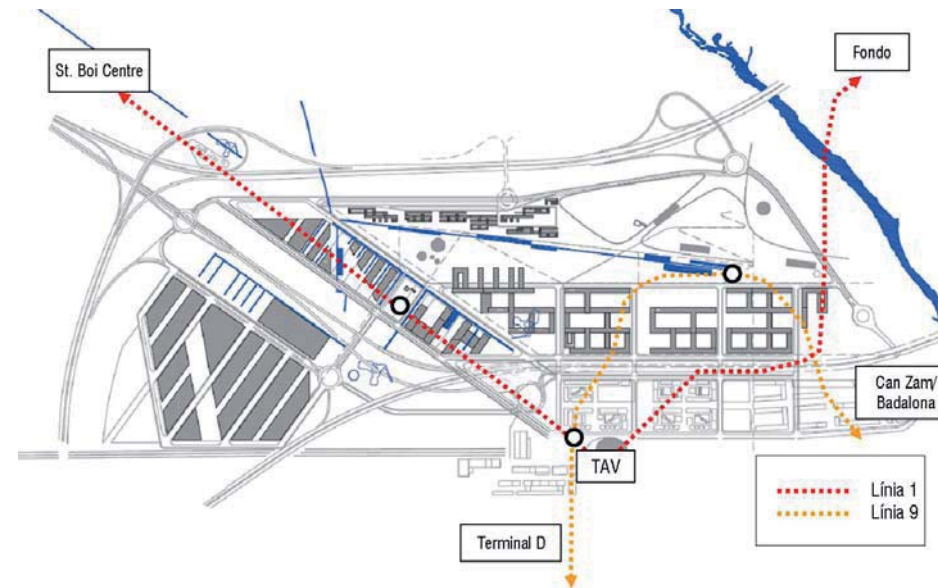


Fig. 1. Xarxa ferroviària metropolitana planificada en l'entorn de l' Eixample Prat Nord.



Fig. 2. Carril Bus-VAO proposat a l'accés a Barcelona, a l'autopista C-58



Fig. 3. Imatge de nova estació intermodal El Prat-TAV

21_Criteris, objectius i solucions adoptades

XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU PROPOSADA A L'ÀMBIT

Aquest seguit de millores en les infraestructures del transport col·lectiu, també dibuixen un escenari de mobilitat en l'entorn de l'àmbit. La ordenació proposada detalla per al nou sector les intervencions previstes, des d'una aposta clara pel transport públic.

Definim un eix prioritari de transport públic, que vertebrarà l'àmbit.

L'eix bàsic proposat transcorre paral·lel a un dels eixos principals de transport col·lectiu que creuen el municipi, procedent de la carretera C-245 i per la carretera C-31c, però aproximant-lo al teixit urbà del municipi, per tal de donar accessibilitat.

Un sistema de plataforma reservada per als autobusos, de forma segregada respecte la resta del transit connecta Sant Boi i Viladecans amb l'estació intermodal tot seguint l'eix de l'avinguda que esdevè entre la C-31c i la zona d'activitat terciària.

Des de l'estació intermodal es proposa la connexió cap a l'Hospitalet i Barcelona, a través del tram alliberat de la C-31, com a conseqüència del seu soterrament.

La connexió entre la zona de l'eix terciari i l'estació intermodal amb sistema mecanitzat es proposa mitjançant un servei d'autobusos "Business Shuttle", adequat a la demanda de la mobilitat ocupacional i dels visitants de negocis procedents de l'estació intermodal.



Fig. 4. Exemple de secció tipus proposada a la ciutat de Castelló de la Plana per al sistema TVRCAS.



Fig. 5. Vehicles Cristalis al centre de Lió. Versions dièsel i elèctrica.

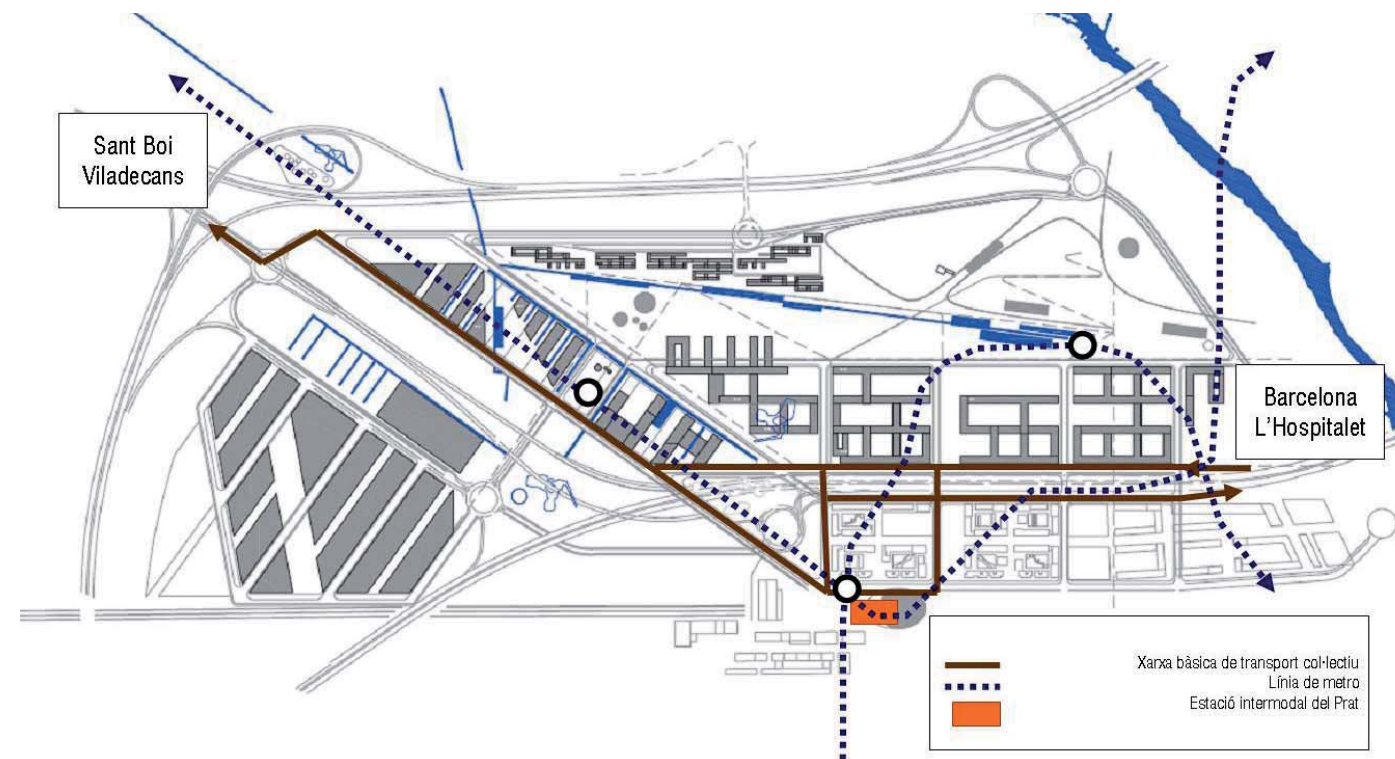


Fig. 6. Proposta de xarxa de transport col·lectiu. Àmbit Eixample Prat Nord.

22_Traçat i jerarquia viària

CONNEXIONS AMB LES XARXES GENERALS

LA XARXA VIÀRIA

El projecte d'Eixample Nord del Prat millora la connectivitat de l'àmbit amb la xarxa general. Per això s'han proposat nous enllaços i se n'han substituït d'actuals, de forma a optimitzar la connexió externa i alhora adequar la nova xarxa viària resultant a la zona d'Eixample.

S'han plantejat diverses portes d'entrada i sortida a l'àmbit

Accés Gran Via

Es proposa que amb el cobriment de la Gran Via es creï una nova connexió entre la C-31 i la nova via resultant del cobriment, per a millorar la connexió des del nucli metropolità i també des del districte econòmic de la Gran Via de l'Hospitalet al nostre àmbit d'estudi. Adaptem l'enllaç amb la zona centre del Prat. Es proposa una nova zona de pas des de l'aeroport fins a la zona de negocis.

Accés C-32

Es trasllada l'actual nus de connexió amb la C-32, apropant-lo a la ronda de Llevant del Prat de Llobregat, i es milloren les connexions amb la Ronda de Dalt. Aquesta millora permet que el trànsit de pas entre la Ronda de Dalt (mobilitat metropolitana) i l'estació intermodal no hagi de travessar l'àmbit, i circuli per la Ronda de Llevant del Prat.

Accés C-31c

Es proposa traslladar l'actual accés des de l'extrem nord occidental alhora que es permet l'entrada en ambdós sentits envers la C-31c. D'aquesta forma s'eviten interferències entre diferents tipologies de trànsit (associades als usos industrials, terciaris i als residencials.)

Nou accés des de C-32b

Es proposa la creació d'un nou accés des de la C-32b procedent de l'aeroport. D'aquesta forma es facilita la connexió entre l'aeroport i la Ciutat Aeroportuària prevista

Altres accessos

Es proposa la millora d'altres accessos de forma que s'adeqüin a la nova estructura viària generada i s'evitin interferències entre trànsits no relacionats. Així es proposa la millora de l'accés entre la zona de la ciutat aeroportuària i la C-31 sentit Castelldefels.

Sobre aquesta proposta de portes viàries d'accés noves, s'estableix la vialitat primària que serà l'encarregada de distribuir el trànsit. Una vialitat de segon nivell tanca la xarxa bàsica, establint un esquema de mobilitat adequat als fluxos previstos. Finalment la xarxa terciària completa la malla de forma que es garanteix la plena accessibilitat a l'àmbit.

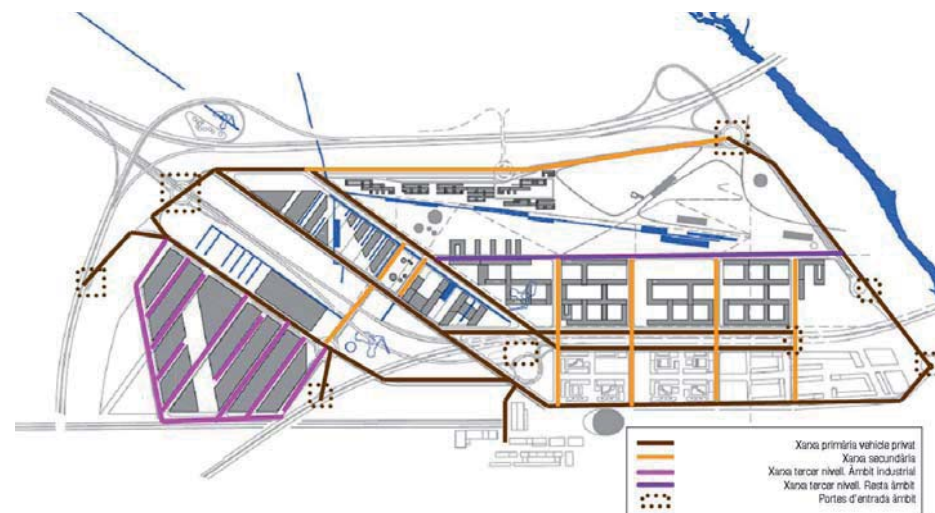


Fig. 1. Proposta d'estructura viària per a trànsit rodar

S'ha analitzat l'accessibilitat principal amb els principals destins de relació de l'àmbit:

- Aeroport del Prat. Terminals A, B, C i D.
- Regió Metropolitana (Sistema de Rondes, Xarxa de llarg recorregut A-2)
- Districte econòmic L'H.



Fig. 2. Nova terminal D de l'aeroport, situada a 4 quilòmetres.

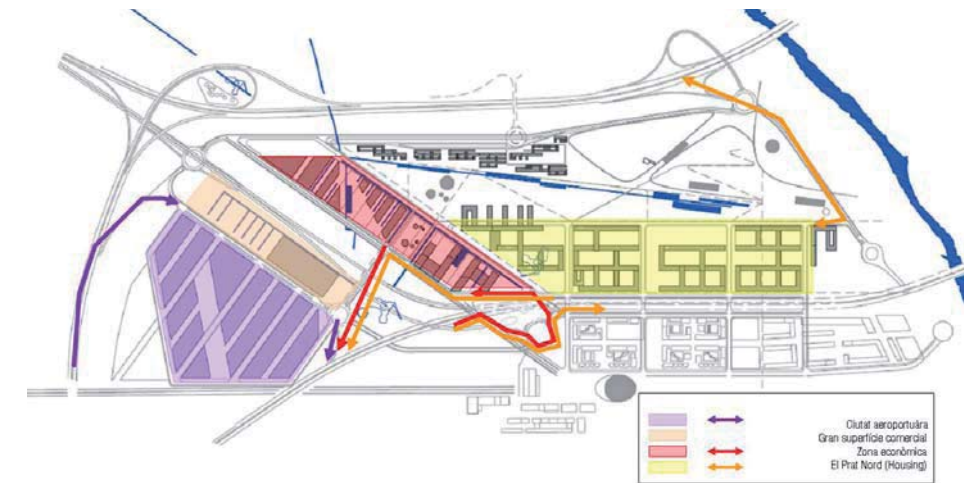


Fig. 3. Accessibilitat als diferents sectors de l'àmbit des de l'Aeroport.

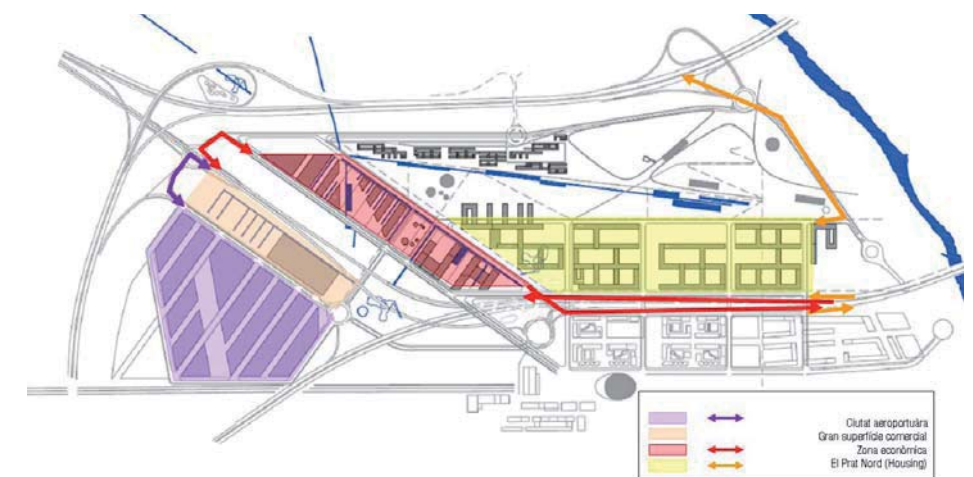


Fig. 4. Accessibilitat als diferents sectors de l'àmbit des de la Regió Metropolitana

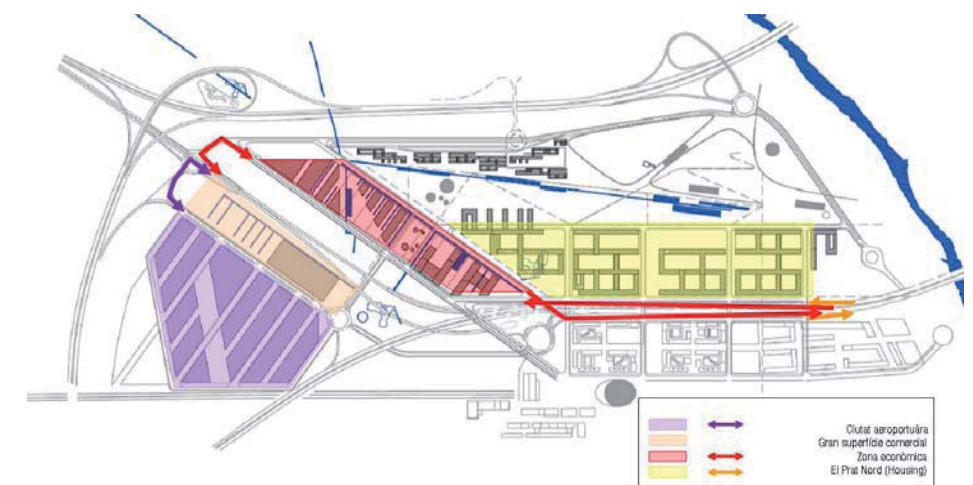


Fig. 5. Accessibilitat als diferents sectors de l'àmbit des de Districte Econòmic de L'H

22_Traçat i jerarquia viària

CONNEXIONS AMB LA CIUTAT EXISTENT

El desenvolupament de l'Eixample Prat Nord ha de consistir en una prolongació de la ciutat cap el nord, superant l'actual obstacle que representa la C-31.

El cobriment de la C-31 permet estendre en part el teixit urbà cap el nord a partir dels vials en el planejament associat a l'estació intermodal. Aquesta malla viària assegura la continuïtat entre la ciutat antiga i la nova (sentit transversal), i també esdevé un nou accés urbà cap el Prat de Llobregat des del districte econòmic de l'Hospitalet (sentit longitudinal). Aquesta connectivitat es garanteix tant per als mitjans mecanitzats com pels no mecanitzats a través d'eixos diferenciats.

La connexió entre l'estació intermodal i la zona terciària esdevé de forma paral·lela al Boulevard del Canal mitjançant un important eix viari. (sentit diagonal)

Aquesta connexió manté circulacions diferenciades en funció dels diferents mitjans de transport: mentre que el vial més proper a la C-31 concentra el vehicle privat i el transport col·lectiu, el boulevard del canal esdevé l'eix bàsic en la mobilitat no mecanitzada.

La Ciutat Aeroportuària té plena connectivitat amb la resta de teixit urbà ja que tot i trobar-se segregat, la seva correcta connectivitat permetrà accedir als treballadors i visitants en mitjans de transport no contaminants.

LA XARXA DE VIANANTS I BICICLETES

La nova estructura urbana resultant, proposa certa connexió de l'àmbit amb l'entorn metropolità a través d'eixos per a vianants i bicicletes. Les connexions amb les xarxes generals es suporten sobre una xarxa interna on el vianant té tot el protagonisme. Tots els vials disposen d'espai per als vianants, i molts d'ells per a les bicicletes: una xarxa de vials de caire exclusiu per a vianants i bicicletes es vincula a l'activitat comercial de l'àmbit.

En aquest sentit destaca la connexió cap a la zona nord amb Sant Boi de Llobregat a través de dos eixos, per una banda l'eix del Front Fluvial, i per altra banda a través de la prolongació del Boulevard del Canal, ja dins la seva inserció dins el parc agrari del Baix Llobregat.

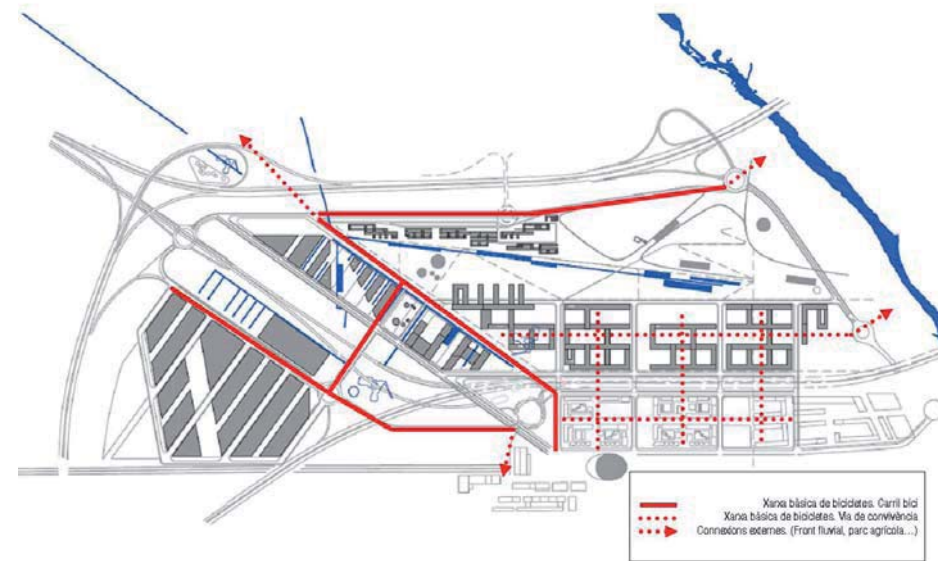


Fig. 6 Proposta de jerarquia viària per a bicicletes.

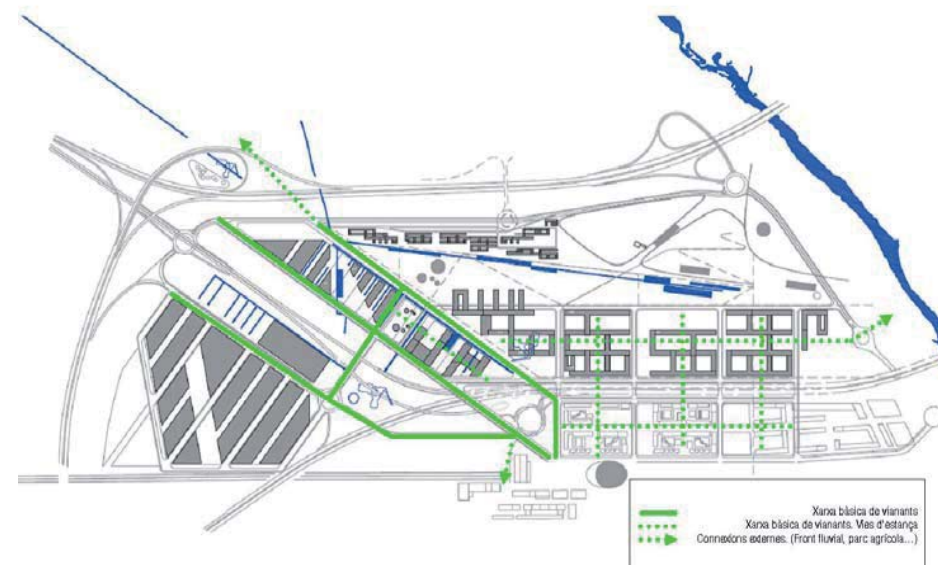


Fig. 7. Proposta de jerarquia viària per a vianants.

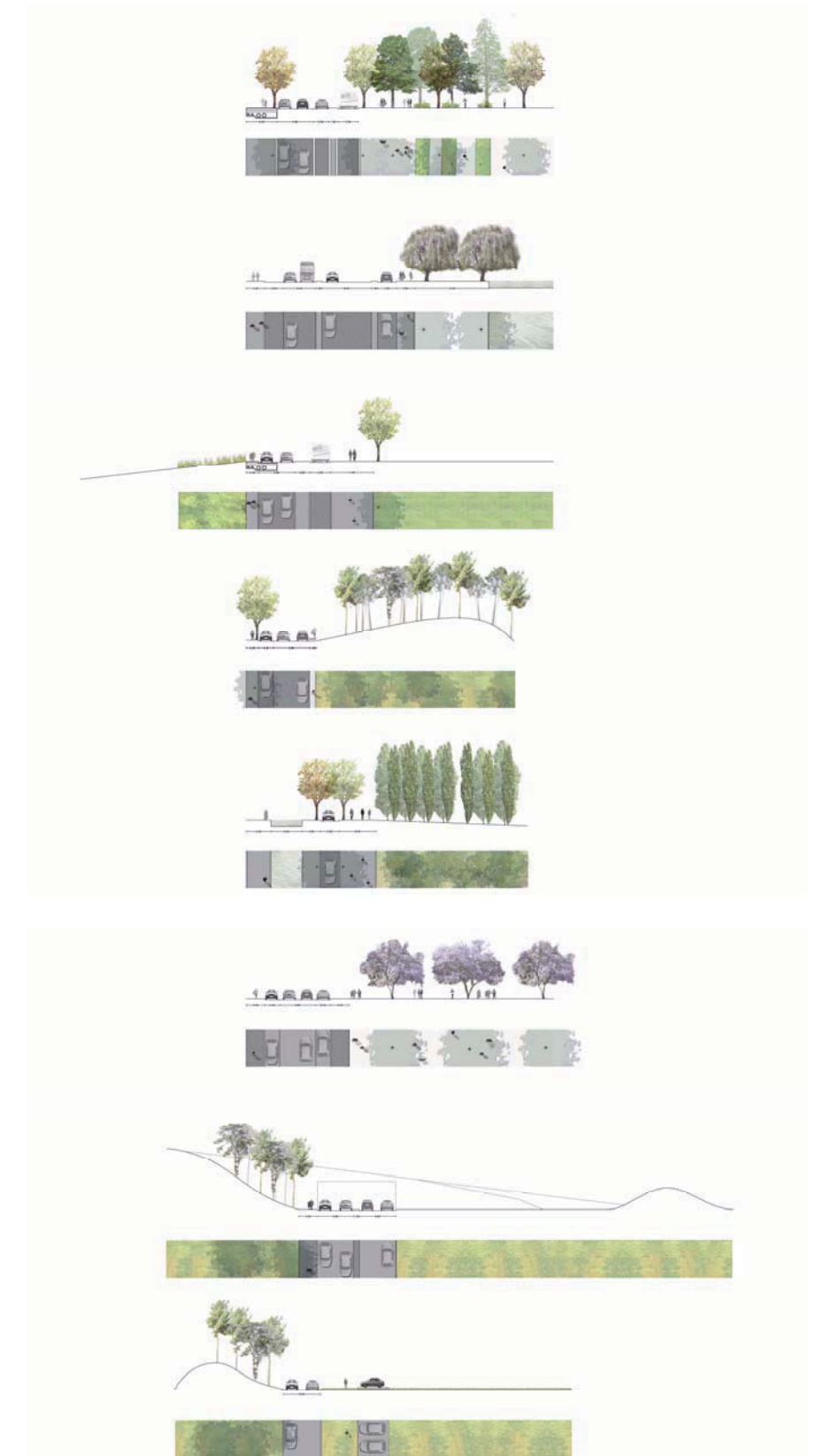


Fig. 8. Seccions tipus d'algunes vies de l'àmbit

22_Traçat i jerarquia viària

TOPOGRAFIA. ESTUDIS DE RASANTS.

La intenció de la proposta en matèria d'infraestructures consisteix en l'adaptació al terreny a l'hora de les connexions entre diferents punts, resolent les possibles diferències de cotes. L'estudi de cotes contempla aquests punts de conflicte i les diverses solucions.

Els principals punts identificats com a conflictius queden recollits en la imatge adjunta:

Enllaç nord C-31c
Enllaç Ciutat Aeroportuària-C-31
Enllaç Prat Centre-C-31
Enllaç Soterrament C-31

En tots aquests enllaços s'ha atès els condicionants de l'entorn existents, així com diferents normatives de traçat.

Per la seva complexitat destaca

- el punt de confluència entre el vial que comunica la Ciutat Aeroportuària amb l'entorn de l'estació Intermodal,
- així com el que connecta aquesta amb la zona de negocis.

Aquesta diferència de cotes, no impedeix que es produeixi la connexió entre la rotonda on conflueixen diferents vies del Prat i la plaça resultant de la prolongació de la C-31, que es converteix en la ròtula d'unió entre l'estació intermodal i la Centre Internacional de Negocis (CIN).

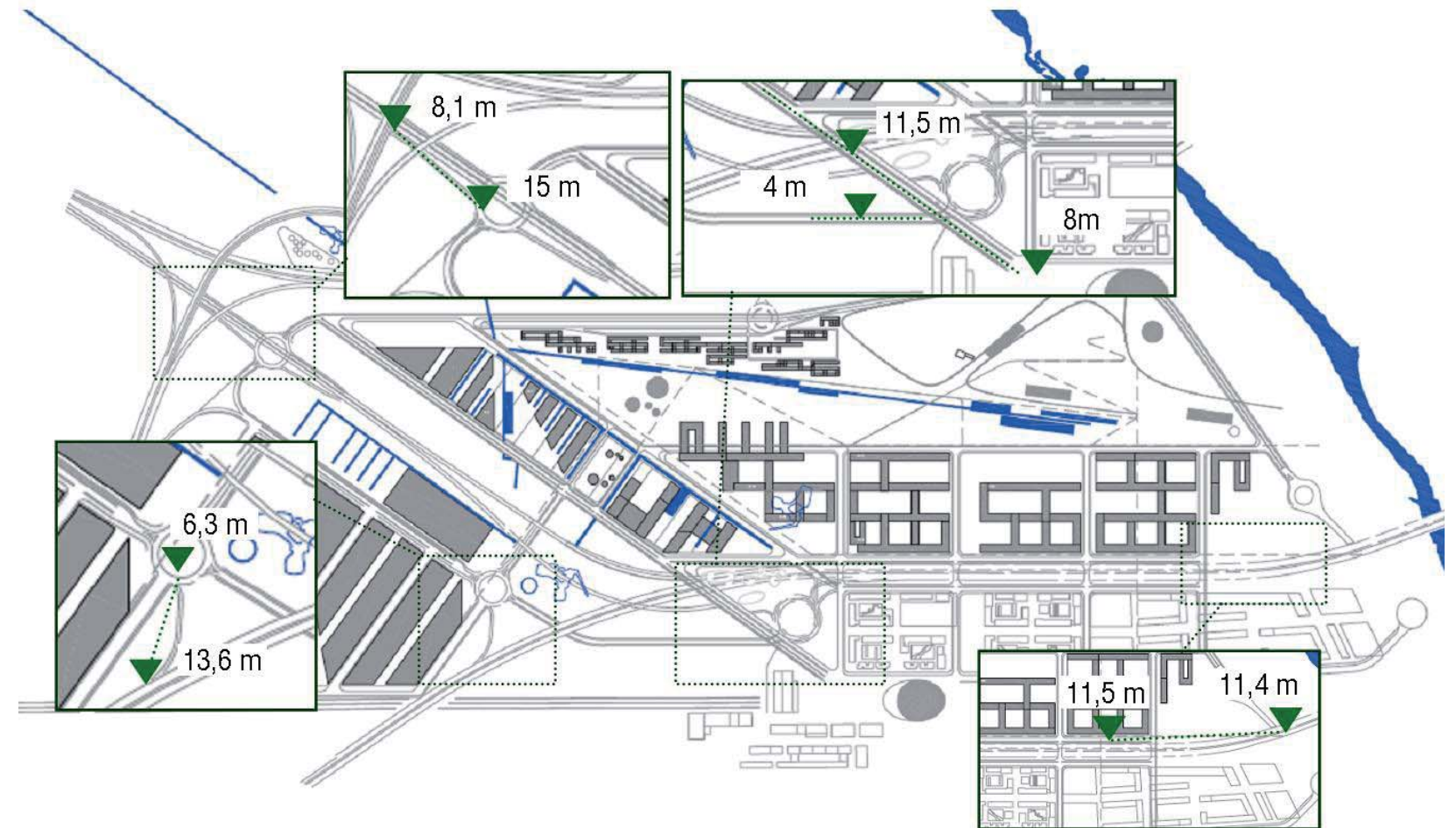


Fig. 9. Punts d'anàlisi de rasants

22_Traçat i jerarquia viària

JUSTIFICACIÓ DE LA MALLA RESULTANT.

L'estructura urbana resultant per el nou Eixample Prat Nord, crea una xarxa que suporta la mobilitat, dins les necessitats actuals, on la mobilitat sostenible té el principal protagonisme: una xarxa de vianants, bicicletes i de transport col·lectiu dona una bona accessibilitat a l'àmbit.

L'establiment de xarxes bàsiques diferenciades per mitjans mecanitzats i no mecanitzats garanteix també la mobilitat plena dels mitjans no mecanitzats a l'àmbit.

Mentre existeix una xarxa bàsica de vianants i bicicletes per vials plenament pacificats on la presència del vehicle privat és nul·la, vinculada a l'activitat comercial associada als desenvolupaments residencials, a la resta de l'àmbit els eixos principals de vianants i bicicletes transcorren de forma conjunta amb la resta de mitjans, amb unes condicions adequades per als desplaçaments en bicicleta i a peu.

La xarxa de transport col·lectiu de l'àmbit s'organitza a través d'un sistema de plataforma reservada, òptim per garantir una correcta interrelació entre la zona d'activitat terciària i l'estació intermodal, per a donar cobertura a la zona residencial que al nord de la C-31.

A nivell de trànsit rodat, s'ordenen dos grans eixos bàsics de connexió:

- el del vial urbà resultant del cobriment de la C-31,
- i la vialitat entorn de la zona d'activitat terciària, la qual connecta dues de les principals portes d'accés de la mobilitat metropolitana.

S'ha tractat de forma diferenciada la mobilitat associada als usos industrials, per tal que no interfereixi amb la resta de mobilitat, establint com a via distribuïdora el vial paral·lel a la C-31c. S'estableix una porta d'entrada a nivell metropolità a través del nou accés de la C-31c, i des de l'aeroport a través del nou accés directe cap a la zona industrial des de la C-32b.

El sistema de ronda resultant dins l'àmbit s'ha tractat de diferent forma, en funció del tram: en el que seria la prolongació de la ronda de Llevant del Prat de Llobregat s'ha dimensionat per a absorbir el trànsit en els desplaçaments entre la C-32 i l'estació intermodal, i evitant el pas per la zona residencial. En el cas del vial perimetral paral·lel a la C-32 s'ha optat per reduir la seva dimensió per evitar duplicitats d'infraestructures ja que l'obertura d'accessos en sentit aeroport de la C-32, permet que una part del trànsit no hagi de passar per aquest vial.

Les vies perpendiculars a la C-31 que envolten les illes destinades a usos comercials i residencials s'han dissenyat per a convertir-les en col·lectores del trànsit envers la xarxa primària al voltant de l'eix C-31/Boulevard del Canal.

