



Paseo de la Castellana, 12. 28046 Madrid – ES  
T + 34 91 435 22 00 (\*214)  
europan.esp@cscae.com  
www.europan-esp.es  
@europan\_esp  
Español, francés, inglés  
10h00 a 14h00, de lunes a viernes

# EUROPAN 17 / CIUDADES VIVAS 2

Programa de necesidades

Barcelona  
Chiva  
Eibar  
Eivissa/Ibiza  
Madrid  
Nalón  
El Prat de Llobregat  
Torrelavega

## EUROPAN 17 ESPAÑA, “CIUDADES VIVAS 2”

El objetivo de EUROPAN es incorporar en su Foro de debate europeo a los jóvenes profesionales vinculados al ámbito de los proyectos urbanos, paisajísticos y arquitectónicos, desarrollando y dando a conocer sus ideas en la escena europea e internacional.

EUROPAN también desea ayudar a las administraciones públicas y a los promotores que aportan emplazamientos al concurso a encontrar respuestas arquitectónicas y urbanas innovadoras. EUROPAN es un concurso de proyectos anónimo, público y abierto.

Con objeto de facilitar la contratación de las propuestas por parte de las Administraciones Públicas que participan en EUROPAN España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana convoca el Concurso en España, estableciendo para ello sus Bases mediante un pliego que se ajusta al procedimiento del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado definido en los artículos 183 y siguientes de la LCSP. Se garantiza tanto el cumplimiento de las condiciones fijadas en el Reglamento de EUROPAN 17 como en la citada ley.

Por tanto, en el caso de concursar a través de EUROPAN España, es necesario tener conocimiento de las Bases del Concurso de Proyectos con Intervención de Jurado EUROPAN 17 publicadas en la Plataforma de Contratación del Estado.

### COMITÉ NACIONAL EUROPAN 17 / ESPAÑA

#### Presidencia

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

#### Miembros Gestores

Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana / Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE).

#### Miembros Promotores

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias / Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Gobierno de las Islas Baleares / Ayuntamiento de Barcelona / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno de Cantabria / INCASÓL / Ayuntamiento de Madrid / Dirección General de Innovación Ecológica en la Construcción, Generalitat Valenciana / Dirección General de Vivienda y Arquitectura, Gobierno Vasco.

#### Miembros Asociados

Concellos de Muros de Nalón y de Soto del Barco / Ayuntamiento de Eivissa-Ibiza / Ayuntamiento de Torrelavega / Ayuntamiento del Prat de Llobregat / Ayuntamiento de Chiva / Ayuntamiento de Eibar / ADIF

#### Secretariado EUROPAN España

Carmen Imbernón, Secretaria General

Begoña Fernández-Shaw, responsable de la gestión y el seguimiento de las realizaciones

#### JURADO DE EUROPAN ESPAÑA

Iñiqui Carnicero, presidente EUROPAN España

Iñaki Alday; [www.aldajover.com](http://www.aldajover.com)

Zuhai Kol; <https://openact.eu/>

Lola Domenech; <https://www.loladomenech.com/es/>

Alexandre Thériot; <http://bruther.biz/>

Carolina González Vives <https://hidra.design/sostenibilidad/>

Marina Otero; <https://archinect.com/marinaotero>

Anna Viader; <http://www.annaviader.com>

Bernd Vlay; <https://www.vlst.at/en/>

**Suplentes:** Lys Villalba <https://lysvillalba.net> / Maé Durant Vidal. <https://pezestudio.org/>

## **PREMIOS**

EUROPAN/España tiene prevista la posibilidad de conceder 8 primeros premios y 8 segundos premios, además de las menciones especiales que el jurado considere. Los equipos merecedores del primer premio reciben la cantidad de 12.000,00 €, los segundos premios, 6.000,00 € (Tasas incluidas).

En España, los premios EUROPAN están exentos de retención fiscal de acuerdo con la RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2006 del Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se concede la exención prevista en el artículo 7.1) del Real Decreto Legislativo 3/2004, de 5 de marzo.

## **DATOS ESPECÍFICOS DEL EMPLAZAMIENTO A CONCURSO**

### **Representante del emplazamiento**

El Institut Català del Sòl (INCASÒL) es una empresa pública creada por la Generalitat de Catalunya, cuya misión principal es el impulso y la gestión de los desarrollos urbanísticos considerados estratégicos por el Gobierno de la Generalitat, así como la ejecución de los programas de promoción de vivienda pública.

El Consorcio Eixample Nord, participado por INCASÒL y el ayuntamiento de El Prat, es la administración actuante y responsable del desarrollo de dicho sector urbanístico. A su vez, INCASÒL es el propietario de un 21% del suelo total que constituye el ámbito objeto del concurso. Así, al interés general en el desarrollo del sector, INCASÒL suma un interés patrimonial, lo que justifica que sea el promotor principal en esta fase del concurso, de común acuerdo con el municipio de El Prat de Llobregat.

Las personas que representarán a INCASÒL a lo largo de las fases del concurso son D. Ramon Forcada i Pons, Director de Patrimonio, y D<sup>a</sup>. Anna Bordas i Roca, Jefe de ámbito de la Dirección de Patrimonio de esta empresa pública.

### **Agentes involucrados**

El Ayuntamiento del Prat de Llobregat participa en la promoción y la gestión del sector, dado su interés por el crecimiento de su suelo urbano, así como en calidad de receptor del suelo de cesión cualificado de sistemas y encargado del futuro mantenimiento y gestión del ámbito, de sus ciudadanos y usuarios.

El Ayuntamiento del Prat de Llobregat está representado por D. Fernando Dominguez, del Área de Urbanismo.

### **Perfil del representante del equipo**

El equipo que represente la propuesta estará liderado por una persona o equipo, titulado en arquitectura y experto en urbanismo y paisaje con las competencias y atribuciones profesionales marcadas por la ley, capaz de recuperar el documento aprobado el año 2010 y repensarlo desde los objetivos de la Agenda 2050.

### **Competencias del equipo de acuerdo con los objetivos, las características y el programa del emplazamiento**

Se recomienda la participación de un técnico especialista en sostenibilidad ambiental, o de un equipo medioambientalista que trabaje el entorno en el que está enclavado el emplazamiento, por su complejidad y afectación directa en el desarrollo del sector. Igualmente, es adecuada la colaboración de un experto en materia energética y en movilidad e infraestructuras de comunicación. Será idónea también la colaboración de un experto en hidrología, ciclo del agua y subsuelo, así como en evaluación de escenarios de viabilidad económica.

### **Comunicación**

La Convocatoria y los Resultados de EUROPAN 17/España se publican en la Plataforma de Contratación del Estado, el B.O.E. y en un periódico de gran tirada nacional. Igualmente, los resultados se divulgan a través de los Colegios de Arquitectos de España y los medios especializados.

Los resultados de EUROPAN/España son expuestos y publicados en un catálogo que recoge los proyectos premiados y mencionados por el Jurado. La exposición de los resultados nacionales tiene carácter itinerante.

Los equipos premiados son invitados a participar en actos de presentación de sus propuestas y en debates tanto a escala nacional como internacional.

### **Primera reunión del Jurado**

En la primera reunión del jurado, los responsables de los emplazamientos participan con voz y voto para preseleccionar hasta el 25% de los proyectos entregados.

### **Fallo del Jurado**

Tras dos días de análisis de los proyectos preseleccionados entre los responsables de los emplazamientos y los miembros del jurado, estos últimos dictan el fallo del concurso en solitario. Los premios se otorgan en función de la calidad de los proyectos y no persiguiendo un reparto igualitario por emplazamientos. El jurado es soberano en su decisión.

### **Procedimiento previsto tras el fallo del jurado**

Inmediatamente tras el fallo del jurado, los equipos premiados en EUROPAN España son invitados a presentar sus proyectos a los responsables de los emplazamientos. A continuación, se produce una primera mesa de debate en la que participan los miembros del jurado.

### **Procedimiento previsto para el encargo derivado del fallo del jurado**

Se reconoce a los miembros promotores de los emplazamientos, a los miembros asociados o a las entidades en quien éstos deleguen (Entidades Locales, Comunidades Autónomas o en su caso, Entidades de Derecho Público) como órganos de contratación para proceder en cada uno de los emplazamientos a adjudicar el contrato de servicios mediante un procedimiento negociado sin publicidad al ganador del concurso. En el caso de que haya premios ex-aequo, los equipos ganadores deberán ser invitados a participar en las negociaciones.

### **Encargo previsto como consecuencia del fallo del jurado**

Dada la complejidad del emplazamiento, la diversidad de elementos que configuran el contexto territorial y el largo tiempo de tramitación para un plan urbanístico de carácter general, se evidencia la imposibilidad de concretar un proyecto a corto-medio término en este ámbito.

Alternativamente, se plantea la posibilidad de encargar la redacción del proyecto de un edificio residencial en un solar propiedad de INCASÒL en el propio municipio de El Prat, resultado de otra actuación urbanística que se está llevando a cabo actualmente, que se encuentra en una fase de planeamiento más avanzada.



## Datos socioculturales del emplazamiento y su contexto

### Contexto histórico

El Prat de Llobregat, tan próxima a Barcelona, ha sido una ciudad ocultada tras las industrias y las infraestructuras, una ciudad que no era visible desde las principales vías de acceso. Pero ni este hecho, ni su evidente relación con el aeropuerto internacional Barcelona-El Prat situado íntegramente dentro de su término municipal, han impedido que se desarrolle como una ciudad con un gran sentido de identidad y de comunidad, que ha sabido combinar perfectamente la escala pequeña de una ciudad mediana con los elementos de gran escala del paisaje del delta y su entorno metropolitano.

Cuando en 2007 se ejecutó el soterramiento de la línea ferroviaria que transcurre por el municipio, se eliminó una de las barreras que impedían la visualización del Prat y su crecimiento hacia el norte; la otra barrera es la autovía C-31. Se pretende minimizar su impacto con la transformación urbanística de los sectores de suelo urbano con los que limita. A la vez, los usos que el Plan General Metropolitano había previsto para esta gran pieza, calificada urbanísticamente como Centro Direccional de El Prat, han encontrado localizaciones más favorables. Así, este trozo del municipio adyacente al centro histórico se ha consolidado como una gran oportunidad de desarrollo urbano capaz de complementar la oferta de vivienda y de usos terciarios que la propia ciudad y el conjunto del área metropolitana necesitan.

En los últimos años, las periferias de las ciudades se han revelado como áreas de gran potencial capaces de absorber servicios de gran dimensión y superficie sin depender tanto del "clásico" centro. La media distancia, el aumento de la movilidad y la incorporación del teletrabajo como modalidad factible permiten pasar de un uso extensivo del suelo a un nuevo modelo basado en el intercambio entre la periferia y el centro. Los límites de las ciudades están en continua oscilación, así como las relaciones sociales, culturales, formativas, residenciales... Una de las tendencias en la escala metropolitana es la fuga de los habitantes hacia zonas residenciales de ciudades de la periferia. En general, se aspira a tener lo mejor de los dos mundos, la intimidad y la seguridad de la pequeña comunidad de vecinos combinadas con el potencial económico y cultural de la gran metrópoli.

### Localización y geografía

El Prat de Llobregat está integrado en la comarca de Baix Llobregat, a solo 12 kilómetros del centro de Barcelona. El término municipal está atravesado por la autovía del Nordeste A-2, renombrada como B-10 al ser considerada como una de las rondas de circunvalación de Barcelona (Ronda Litoral). Otras carreteras que cruzan el municipio son la C-31 que une Barcelona con Castelldefels, la autovía C-32 que conecta con Gavá y la carretera B-22, una vía rápida de acceso y circunvalación al Aeropuerto de Barcelona.



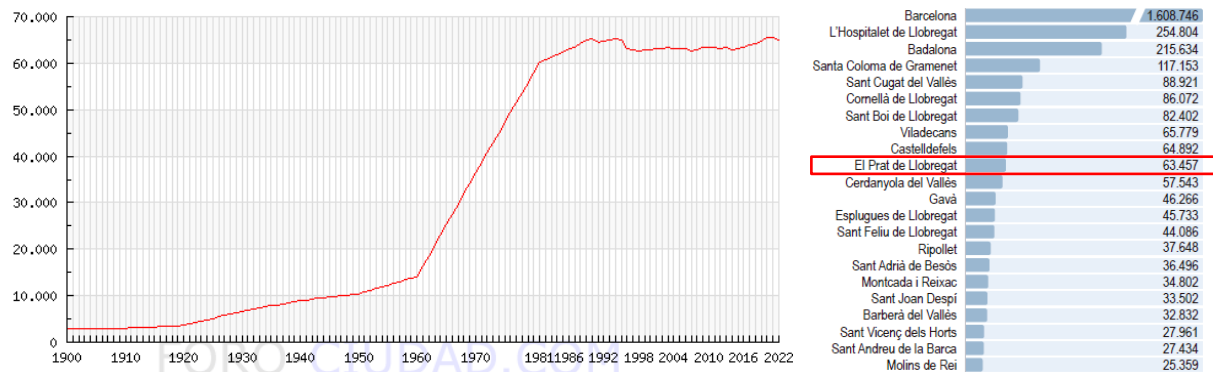
El municipio del Prat de Llobregat tiene una superficie de 31,40 km<sup>2</sup>. Limita al noreste con los municipios de Barcelona y l'Hospitalet de Llobregat a través del río Llobregat; al norte con Cornellà de Llobregat, al noroeste con Sant Boi de Llobregat y, finalmente, al este, tocando la costa, con Viladecans. Al sur limita con el mar.

El relieve del municipio está caracterizado por la presencia del delta del río Llobregat que desemboca en el mar Mediterráneo. En el límite con el término municipal de Viladecans, se encuentra el estanque del Remolar que forma parte de una reserva natural. En el límite con Barcelona se encuentran los estanques de la Ricarda y el de Cal Tet, adyacentes a la desembocadura del río Llobregat. El relieve es totalmente plano, la pendiente resulta imperceptible. La altitud máxima es de 5 metros sobre el nivel del mar en la plaza de la Villa.



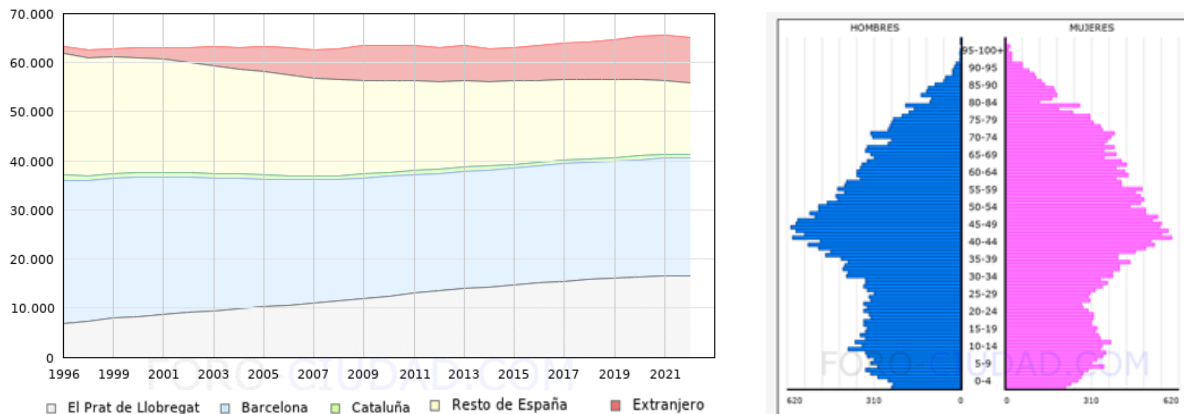
## Demografía

Según los datos publicados por el INE a 1 de enero de 2022, el número de habitantes en El Prat de Llobregat es de 65.030. En el siguiente gráfico se puede ver en número de habitantes del Prat de Llobregat a lo largo de los años, desde 1900, con intervalos de 10 años. El mayor crecimiento del Prat se dio a partir de las décadas de los 60 y 70, cuando se pasó de los 10-15.000 habitantes a cuadruplicar la cifra, hasta los 60-65.000 habitantes actuales que se mantienen estables, con un ligero crecimiento inferior al 1%.



Durante los años 70, un gran número de personas venidas de otros puntos de España se instalaron en el Prat movidos por la atracción que durante esos años ejerce la industria de Barcelona y su área metropolitana, convirtiéndose en uno de los municipios más poblados, concretamente el décimo más poblado.

El siguiente gráfico refleja la evolución de la estructura de la población en el municipio de El Prat de Llobregat. Si lo comparamos con los últimos 25 años, vemos cómo aumentan (9.657) los habitantes nacidos en El Prat de Llobregat, pasando del 10.89% al 25.45%; disminuyen (-5.106) los habitantes nacidos en la provincia de Barcelona, pasando del 46.00% al 36.89%; se mantienen los habitantes nacidos en Catalunya, cerca del 1.50%; disminuyen (-10.147) los habitantes nacidos en el resto de España, pasando del 39.16% al 22.49%; y aumentan notablemente (7.716) los habitantes nacidos en otros países, pasando del 2.24% al 14.05%.



En estos momentos, el 63,8% de su población ha nacido en Catalunya, una cifra similar a la de su comarca (64,2%) y a la del global de Catalunya (64,3%). Del 36% restante, un 22,5% ha nacido en el resto de España y un 14% en el extranjero. El porcentaje de población nacida en el resto de España es también similar al de la comarca del Baix Llobregat (21,3%), una cifra superior a la global de Catalunya (16,6%). En cuanto a la población extranjera, el porcentaje vuelve a ser similar al de su comarca (14,5%) e inferior al de Catalunya (19,1%).

La pirámide de población del municipio del Prat de Llobregat indica, al igual que la pirámide de Catalunya y de España, un envejecimiento de la población, una tasa de natalidad baja y una esperanza de vida elevada. Tiene alguna característica peculiar, la ligera ampliación de la base, que supone un aumento de la natalidad, en parte gracias a la inmigración procedente del extranjero.

El proyecto Prat Nord plantea un techo residencial potencial de 605.310 m<sup>2</sup> para dar cabida a unas 7.000 viviendas, el 50% de las cuales con algún régimen de protección. Esto supone un incremento de población de entre 16 y 18.000 habitantes, es decir un incremento del 25% de la población actual. Con el crecimiento de los últimos años, serían necesarios unos 25 años vista para dar salida a las viviendas previstas.

## Equipamientos y espacios libres

Dejando aparte el sistema aeroportuario, calificación de suelo mayoritaria en el municipio con 1.167 Ha (33,6% de ocupación), el sistema de espacios libres es la segunda calificación de suelo más cuantiosa, con 475 Ha correspondiente al 13,5% del total del municipio. Se concentra en su mayoría en la zona sur más cercana al mar, en la desembocadura del río Llobregat, en la reserva natural de la Ricarda y Ca l'Arana, que comprende la zona húmeda y marismas, ocupando una extensión de 320 Ha. Los espacios libres o zonas verdes urbanas se sitúan, mayoritariamente, al sur del núcleo urbano, actuando de protección del sistema aeroportuario.

Los sistemas de equipamientos, que suman 60 Ha, se concentran en núcleo urbano, especialmente en la mitad sur. El Prat cuenta con varios de centros educativos: 7 guarderías, 15 centros de educación infantil y primaria, 9 centros de educación secundaria además de 4 complejos deportivos (Sagnier (1), Estruch (2), Julio Méndez (3) y Fondo d'en Peixo (4) y de dos teatros, biblioteca, centros culturales y entidades de cultura y ocio.





## Economía

El Prat de Llobregat era una ciudad tradicionalmente agrícola que se convirtió eminentemente en industrial en las décadas de los 60-70. Desde el año 2003, ha vivido una profunda transformación, con el cierre varias actividades textiles y papeleras. En la actualidad, la economía de la ciudad se está reorientando a los servicios. Se encuentran numerosas empresas de servicios, logística y distribución que también prestan servicio al cercano aeropuerto y la ampliación del puerto de Barcelona.

Los polígonos de actividad económica (PAE) ocupan aproximadamente 415 ha, un 27 % del suelo urbano del municipio, de los cuales 190 Ha son parcela neta. El Prat de Llobregat y Barcelona son los municipios del área metropolitana con más superficie de actividad económica. La localización de los PAE se distribuye alrededor de las principales infraestructuras viarias que conectan la plataforma logística del Delta con el territorio, destacando seis corredores: eje C-32 sud, eje AP-7, eje A-2, eje C-58, eje C-17 y eje C-32 norte.

Los polígonos industriales de El Prat, por orden cronológico de creación, son:

Polígono Industrial Ca l'Alaio, situado al noreste del municipio, delimita el núcleo residencial el Prat por el sur de la autovía de Castelldefels (C-31). Ejecutado el 1960, tiene una superficie de 13,6 Ha con 47 empresas dedicadas primordialmente a la venta de vehículos de motor. Da trabajo a 482 personas.

Polígono Industrial Enkalene, situado al noreste del municipio. Linda al norte con la ronda de Ponent y al sur con la avenida Apel·les Mestres. Ejecutado en año 1964, se dedica al comercio al detalle. Tiene una superficie de 29,7 Ha y 276 trabajadores en activo.

Polígono Industrial Mas Mateu. Cierra por el oeste el cinturón industrial que delimita el núcleo residencial del Prat. Ejecutado en 1966, se dedica al comercio al mayor y a industrias manufactureras. Tiene una superficie de 33,7 Ha y 1.298 trabajadores en activo.

Polígono Industrial Pratenc, ubicado al sur del municipio, limita al sur con la ZAL-Prat y al oeste con el municipio de Barcelona. Hay un predominio de actividades relacionadas con la logística y el transporte, con un peso importante en el sector industrial. El perfil de empresa instalada es pequeña y mediana, aunque las naves son de tamaño medio y grande. Ejecutado en 1969, es el polígono más grande del municipio, con 63,7 Ha que acogen 27 empresas y 3.141 trabajadores.

Polígono Industrial Cal Saio, está integrado dentro la trama urbana, formando un rectángulo de cuatro manzanas con pequeñas naves industriales que suman una superficie de 4,9 ha. Limita al oeste y al norte con zona residencial y al este y al sur con equipamientos urbanos. Ejecutado el año 1972, tiene 14 empresas instaladas, principalmente manufactureras y un total de 222 trabajadores.



Polígono Industrial Fondo d'en Peixo, situado al lado del tejido industrial del Prat, que lo limita por el sur. Se encuentra muy cercano a la estación de ferrocarril. Ha mantenido el carácter industrial a pesar de que en los últimos años el sector servicios ha ganado peso progresivamente. Creado en 1984, con una extensión de 13,2 Ha, tiene un total de 67 empresas instaladas y 685 trabajadores dedicados al comercio al mayor, la logística y la manufactura.

Polígono Industrial Estruch, ubicado al lado de la ronda de Llevant que lo limita por el este. El perfil de las empresas instaladas es el de pequeña empresa dedicada al comercio al mayor, logística e industria manufacturera. Polígono ejecutado el año 1987, con una superficie de 33,7 Ha y con 59 empresas instaladas, tiene 1.546 trabadores.

Parque de Negocios Mas Blau I, ubicado al límite oeste del término municipal, al lado del polígono Mas Mateu, la C-31 y el aeropuerto. Se caracteriza por una gran diversidad productiva, la mayoría son micro y pequeñas empresas, aunque han ido aumentando las empresas de tipo mediano, mayormente dedicadas al comercio al mayor y los servicios. Ejecutado el año 1989, con una superficie de 25 Ha, contiene 96 empresas y un total de 3.332 trabajadores.

Parque de Negocios Mas Blau II, situado al sur de Mas Blau y muy cerca del aeropuerto, es un espacio de 41,9 Ha. Está enfocado al desarrollo y la expansión empresarial, con comercio al mayor, actividades afines al transporte y servicios a empresas. Ejecutado en 1991, se encuentran 45 empresas que dan trabajo a 3.080 personas.

Zona de Actividades Logísticas ZAL-Prat, en la margen izquierda del río Llobregat, entre el polígono Pratenc y el puerto de Barcelona. Forma parte de la plataforma logística intermodal Delta del Llobregat, una de las más importantes de la Mediterránea por la versatilidad en los sistemas de transporte y la capacidad de interconexión entre ellos. Se trata de un espacio de gran potencialidad económica y empresarial por la oferta de valor añadido en los servicios logísticos integrales en un entorno de mercados internacionales. Creado el año 2001, tiene una extensión de 157,3 Ha, acoge 34 empresas predominantemente logísticas y un total de 2.247 trabajadores.

En la actualidad, en su práctica totalidad, la población del municipio está ocupada en el sector de los servicios (90%) y, en segundo lugar, en la industria (7%) y la construcción (3%). Solamente 30 personas del mismo municipio viven de la agricultura, según los datos del Instituto de estadística de Catalunya (Idescat). El Prat de Llobregat es pues, un núcleo que oferta trabajo a personas ajenas al propio municipio en los sectores de la industria y en la agricultura.



## Conexiones

El municipio dispone de una amplia red de comunicaciones:

- **Ejes viarios:** a nivel interurbano, los principales ejes son la C-31 (Autovía de Castelldefels-Costes del Garraf) y la C-32 (autopista de los Túneles del Garraf). Las dos comunican tanto con Barcelona como con los municipios del sur de la comarca, continuando hasta a El Vendrell, donde enlaza principalmente con la AP-7. Como ronda, destaca la C-31 que es, a su vez, la principal vía de acceso al aeropuerto y parte de la vía de circunvalación del municipio. El resto de las vías que cierran la circunvalación son las Rondas de Ponent y de Llevant, la Avenida Onze de Setembre y la Ronda Sud de la cual queda un tramo por desarrollar.

- **Grandes infraestructuras:** el Puerto y el Aeropuerto constituyen las grandes infraestructuras de comunicación. El Puerto se encuentra en el municipio de Barcelona, adyacente al municipio del Prat. El Aeropuerto se encuentra situado en el propio municipio y representa la superficie de suelo con mayor porcentaje, calificado de sistema aeroportuario, con un 30% del total.

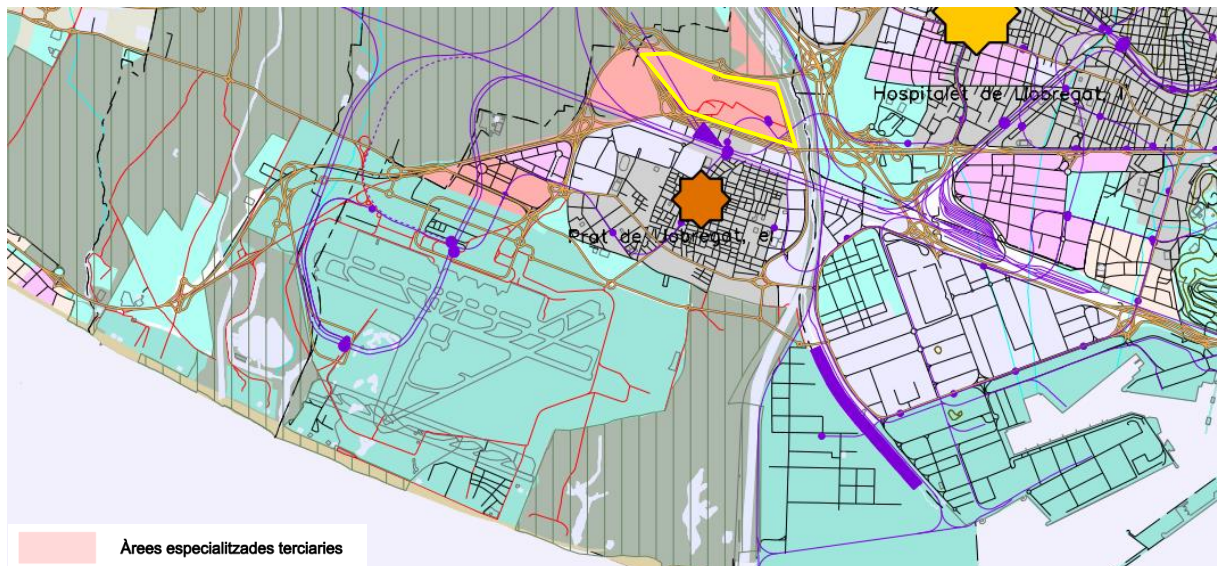
- **Ferrocarril.** Actualmente, El Prat cuenta con las líneas de Cercanías de Barcelona (R2) y una estación de la línea L9sur de Metro (Prat-Estació) situada en el propio ámbito de estudio. Aunque construida, no está en funcionamiento.

## Urbanístico

### Planeamiento territorial. Plan territorial metropolitano de Barcelona

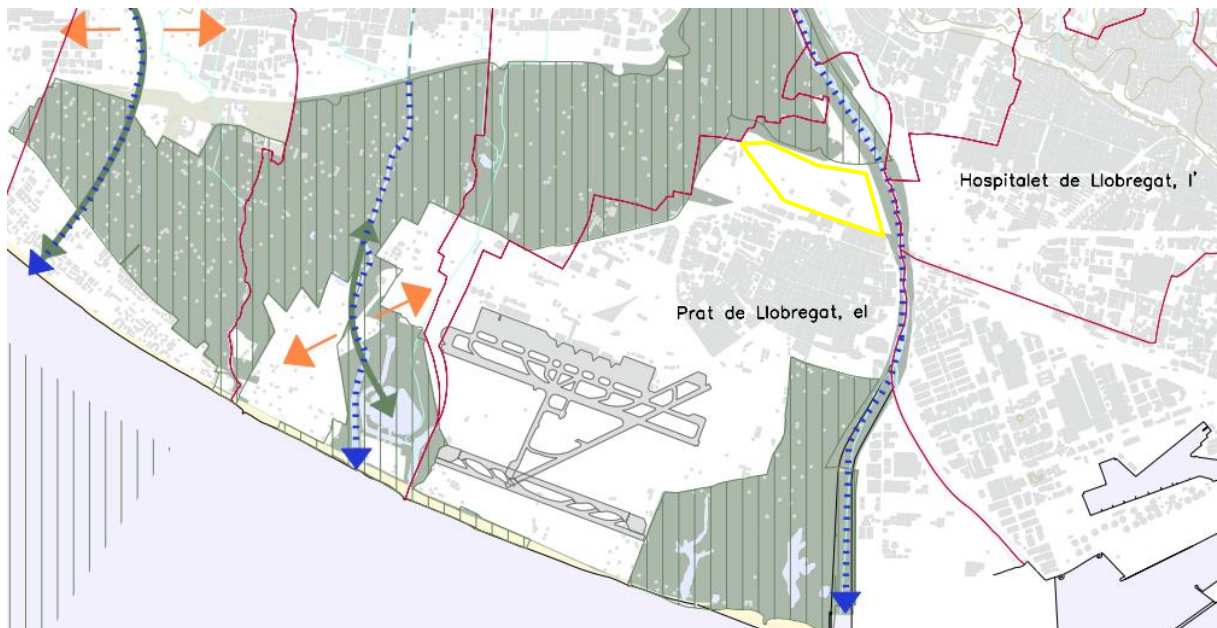
[https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_territorials\\_nou/territorials\\_parcials/ptp\\_metropolita\\_de\\_barcelona/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_metropolita_de_barcelona/)

El Plan territorial metropolitano de Barcelona (PTMB), aprobado en 2010, abarca el territorio de las comarcas del Barcelonès, Baix Llobregat, Garraf, Alt Penedès, Vallès Oriental, Vallès Occidental y el Maresme, con una superficie de 3.236 km<sup>2</sup> repartidos entre 164 municipios. Distingue tres sistemas: el sistema de asentamientos, el sistema de espacios abiertos y el sistema de infraestructuras.

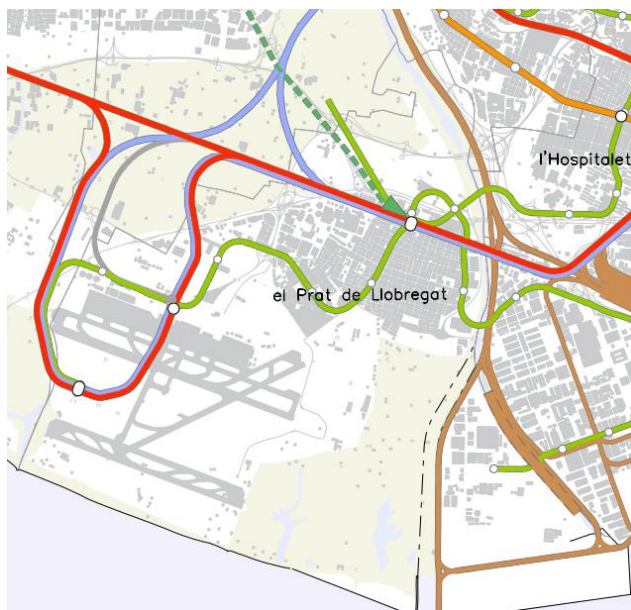


- El sistema de asentamientos del PTMB establece las pautas para una evolución urbanística que responda a los criterios del Programa de Planeamiento Territorial y sea coherente con las aptitudes y condiciones de cada sitio. Para ello, recurre al reconocimiento de los asentamientos existentes y propone estrategias de extensión, reforma o consolidación según la estructura nodal de referencia. En el caso concreto del Eixample Nord, se define como área especializada terciaria.





- Desde el punto de vista del sistema de espacios abiertos, el PTMB considera el ámbito del Eixample Nord como un sistema urbano de equipamientos, rodeado en su lado norte por espacios de protección especial, dado su interés natural y agrario. Forman parte del Plan de Espacios de Interés Natural y Xarxa Natura 2000, ya que pertenecen al parque agrario. Por el límite sur, está en contacto con el núcleo urbano consolidado y con espacios de actividad, aunque está en tramitación su transformación en zona de uso residencial.



Sistema de infraestructuras ferroviarias



Sistema de infraestructuras viarias

- Finalmente, desde el punto de vista del sistema de infraestructuras, el PTMB considera el ámbito del Eixample Nord como un sistema urbano dotado de una red de comunicación de altas prestaciones, red de cercanías, línea de metro, así como la red viaria, con vías estructurantes primarias y suburbanas primarias. Indudablemente, desde el punto de vista de infraestructuras de comunicación, la posición del área de estudio es difícilmente mejorable. Por el contrario, se podría cuestionar las dificultades que todas estas infraestructuras ejercen sobre la capacidad de integración, pacificación y coexistencia con el futuro desarrollo del suelo.



## Planeamiento municipal. Plan General Metropolitano

<https://geoportalplanejament.amb.cat/AppGeoportalPlanejament2/index.html>

El planeamiento general vigente es el Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana, conocido como PGM-76, aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona en fecha 14 de julio de 1976. Éste clasifica el ámbito de suelo urbanizable no delimitado con la cualificación de Centro Direccional Clave 11, determinado por el documento de planeamiento de Modificación puntual del PGM para adaptar la red viaria básica del segundo cinturón en los municipios de Sant Boi y el Prat de Llobregat, aprobado definitivamente el 17 de junio de 1992.



La normativa específica para el Centro Direccional de comunicaciones del Prat, recogida en la Normativa urbanística del PGM es la siguiente:

*Título II. Régimen urbanístico del suelo. Capítulo 3r. Régimen del suelo urbanizable programado. Sección 2a. Zonas de centros direccionales (11). Subsección 2a. Centro direccional de comunicaciones del Prat.*

*Artículo 93 – Definición.*

*Subzona con preponderancia de actividades relacionadas con un conjunto de medios de comunicación (aeropuerto, puerto, terminal ferroviaria y de autopista).*

*Artículo 94 – Distribución de superficies*

*1. Con carácter preceptivo, se reservará en el plan parcial la superficie de suelo que se indica para a les destinaciones que se muestran a continuación:*

- a) Edificios e instalaciones para actividades técnicas, administrativas, burocráticas, comerciales, de servicios, de almacenaje y similares, derivadas o directamente relacionadas con la actividad del aeropuerto, del puerto y de las terminales ferroviarias y de autopista: 12 ha*
- b) Supermercados, grandes superficies, comercios, oficinas, centros de telecomunicaciones y telefonía, dispensarios, parques de bomberos, salas de espectáculos y aparcamientos anexos: 20 ha*
- c) Residencias, hoteles, moteles, bares, restaurantes, cafeterías y similares; y viviendas para el personal de vigilancia y servicio: 6 ha*
- d) Estación terminal de correspondencia e intercambio entre los diferentes medios de transporte (estación de ferrocarril, de autobuses, de correspondencia) y anexos y aparcamientos: 140 ha*
- e) Estación mixta de recepción, almacenaje y distribución de mercancías y servicios anexos: 110 ha*
- f) Zonas deportivas: 16 ha*
- g) Parque urbano colindante al río Llobregat: 25 ha*

*2. La superficie reservada a zonas deportivas y parque urbano tiene el carácter de mínima obligatoria; las otras reservas podrán variar en más o menos, hasta un 10%.*

Artículo 95 – Determinaciones a respetar en el Plan Parcial.

El Plan Parcial que se elabore para el desarrollo de las previsiones del Plan General a la subzona del Centro Direccional de Comunicaciones del Prat tiene que respetar las determinaciones siguientes:

- a. La distribución de superficie establecida en el artículo anterior.
- b. La red para los peatones tiene que ser independiente de la red automovilística y tiene que estar bien conectada a la red exterior, así como dotada de amplios espacios para aparcamientos.
- c. La dotación de establecimientos anejos a las edificaciones e instalaciones se tiene que establecer en la proporción mínima de una plaza de estacionamiento de 25 m<sup>2</sup>, incluidos accesos, para cada 150 m<sup>2</sup> de techo.
- d. El número máximo de viviendas se tiene que fijar para toda la subzona en 400.

## Plan director Urbanístico Metropolitano

<https://urbanisme.amb.cat/pdu-metropolitana/documentacio-avanc>

El Avance del Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM) fue aprobado el 26 de marzo de 2019, abriendo un periodo de información pública que finalizó el 31 de enero de 2020. Actualmente, se está redactando el documento para su aprobación inicial.

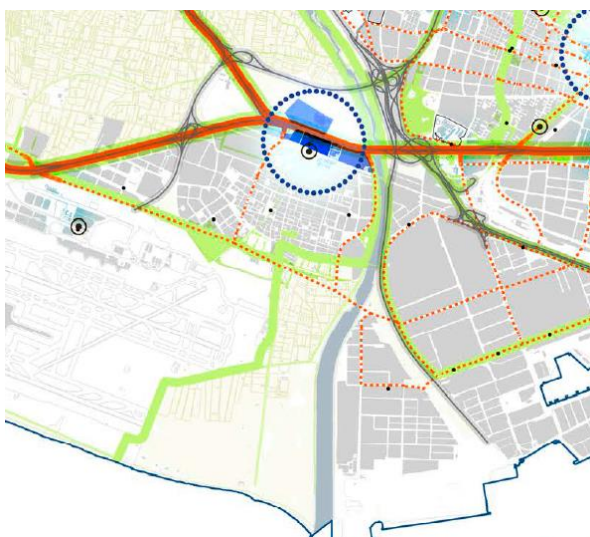
A continuación, se recogen algunos de los apartados del Plan donde el Prat aparece identificado como un punto clave y estratégico de puerta y centro de desarrollo del área metropolitana.



Identifica la zona como centro local PR\_L1 Prat de Llobregat



Identifica la zona como a puerta metropolitana-estación



Nuevo centro metropolitano. Plano de estructura urbana



Ámbito de oportunidad metropolitana. Plano de Estrategias

## 2008 Concurso de ideas

<http://www.consorcipratnord.cat/15473/detall.proposta/14396>

En enero de 2008, se convocó un concurso internacional de ideas para la selección de una propuesta urbanística que sería la base para redactar un documento que recogiera las directrices y estrategias de ordenación del ámbito del centro direccional del Prat de Llobregat y su entorno.

“El proyecto llamado Prat Nord, ganador del concurso, apuesta por construir ciudad en el ámbito que nos ocupa y sitúa el espacio público, en forma de gran parque, leitmotiv de la propuesta, como el centro y elemento de referencia de la nueva ordenación planteada. En efecto, se presenta el vacío de un parque urbano de aproximadamente 42 hectáreas, como un lleno que dotará de sentido toda la franja construida. Permitirá la total integración del nuevo ámbito con el suelo urbano existente y el recosido con las infraestructuras, un cinturón verde a caballo de la autovía que constituirá un parque animado para la metrópoli.”

Los parámetros urbanísticos de referencia eran los siguientes:

Ámbito: 10Ha cualificadas de centro direccional y 25 Ha de parque fluvial y sistemas viarios y de protección viaria asociados.

Viviendas: entre 4.500 y 6.000.

Comercial: entre 75.000 y 80.000 m<sup>2</sup> de techo en una gran superficie.

Actividad económica y terciario: entre 575.000 y 650.000 m<sup>2</sup> de techo.

Entre 20.000-30.000 puestos de trabajo.

Edificabilidad bruta: entre 0,50 y 0,65 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s

En enero de 2009, se declaró ganadora la propuesta llamada Central Prat redactada por la asociación de los arquitectos Claus en Kaan Architecten y Jaume Carné.

Esta propuesta mostraba un buen equilibrio en la resolución de los aspectos planteados en las bases del concurso, relacionando el ámbito con la escala territorial, convirtiéndose así en un proyecto de referencia en el Delta del Llobregat. La propuesta daba valor al entorno, ya que suponía una buena capacidad simbólica y de síntesis, y reflejaba un territorio donde el agua, el curso del río y la cualidad de la tierra eran protagonistas absolutos y símbolos identitarios. Asimismo, se valoró la opción de ubicar el espacio público del parque como elemento central a escala municipal y metropolitana, un elemento diferencial y de referencia. La propuesta ofrecía un buen desarrollo de modelo de ciudad y realizaba un análisis correcto de sostenibilidad ambiental, basado en el clima, que justificaba las opciones estratégicas de ubicación de las edificaciones y los espacios libres públicos.

Dividía el ámbito en dos sectores o barrios diferenciados, un barrio ensanche (Prat Nord) formado por viviendas y usos terciarios y comerciales, y un barrio de programa metropolitano (Reserva estratégica metropolitana) situado al oeste, donde se ubicaba un 20% de techo dedicado a residencial, y un 80% dedicado a centro comercial y actividades diversas estructurado en edificaciones de baja altura con mucha ocupación.

Los parámetros de la propuesta fueron:	Eixample Nord	Reserva Estratégica Metropolitana
Residencial:	902.000 m <sup>2</sup> t	70.000 m <sup>2</sup> t
Comercial:	195.800 m <sup>2</sup> t	162.800 m <sup>2</sup> t
Terciario:	314.300 m <sup>2</sup> t	139.300 m <sup>2</sup> t

Edificabilidad bruta: 0,92 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s

El proyecto recogía un análisis climático y un conjunto de propuestas de innovación ecológica, eficiencia energética y medidas pasivas de mejora del microclima y de reducción del consumo energético que recogemos a continuación:



La ordenación se ajusta a la dirección de los vientos dominantes facilitando al máximo la ventilación de los edificios. La gran masa verde refresca el viento antes de encontrarse con la zona edificada. La orientación de calles y fachadas se optimiza para un correcto asoleamiento y la ventilación natural, así como las profundidades de los edificios.

Se proponen materiales y colores de pavimentos y fachadas y cubiertas enjardinadas para reducir el efecto isla de calor urbana: materiales de alta reflectividad de la radiación solar (pavimentos con reflectancia superior a 30 con asfaltos pigmentados y pavimentos de hormigón de portland blanco, y cubiertas con reflectancia superior a 75 en un mínimo del 75% de la cubierta) y alta emisividad, soluciones que incorporan vegetación y disipadores de calor por evaporación (gran parque central con zona boscosa, uso de arbolado en las calles).

Plantación de arbolado de gran dimensión (superior 20 m) generando un paisaje y un skyline singular y único al conjunto de ciudadanos del área metropolitana, recuperando las tipologías propias del bosque de ribera: suelo con textura adecuada, alimentación hídrica adecuada, plantaciones densas con optimización hídrica, masa de plantación superior a 70 Ha con árboles caducifolios dominantes, con hojarasca que genere masa compostable, copa continua y densa, que baja la velocidad del viento, y obtiene menor radiación solar y mayor humedad relativa.

Por lo que respecta a la gestión del ciclo hídrico, se propone escorrentía pluvial sobre las superficies impermeabilizadas, plantaciones en las calles con la técnica "tierra de Ámsterdam", canales de drenaje dispuestos ortogonalmente a la pendiente que interceptan la escorrentía superficial, y zonas deprimidas temporalmente inundables.

Se propone un sistema centralizado de generación de calor y frío para la climatización.

## 2010 Documento de directrices y estrategias

<http://www.consorcipratnord.cat/18714/detall>

Posteriormente, en noviembre de 2010, después de un trabajo exhaustivo entre el Ayuntamiento, el Incasòl y el equipo ganador del concurso, se redactó un documento de directrices y estrategias de ordenación. Este documento, además de desarrollar la idea aportada en el concurso, recogía la estrategia de las infraestructuras y el parque, las directrices de ordenación y ambientales, un estudio de viabilidad económica, así como dos documentos anejos, un estudio de drenaje urbano y un informe de sostenibilidad ambiental preliminar. Se adjunta la documentación.



Se mantuvo la propuesta original de dividir el ámbito en los dos barrios diferenciados, el Prat Nord y la Reserva estratégica metropolitana (REM), acabando de ajustar los parámetros generales que quedaron fijados en:

Prat Nord: 878.960 m<sup>2</sup>t = 605.310 m<sup>2</sup>t residencial (50% protegido) + 273.650 m<sup>2</sup>t de actividad

REM : 440.000 m<sup>2</sup>t = 70.000 m<sup>2</sup>t residencial (50% protegido) + 370.000 m<sup>2</sup>t de actividad

Edificabilidad bruta: 0,80 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s

Núm. viviendas: 8.000 (50% en régimen de protección)

Núm. habitantes: 19.200

## **2010-2022 Periodo inactivo**

Con la crisis de la zona euro del 2010, el proyecto quedó inactivo a la espera de una recuperación económica. Actualmente existe la voluntad retomar lo que en su momento quedó interrumpido. Sin embargo, la realidad actual difiere sustancialmente de la que regía en el momento de la aprobación del concurso y su desarrollo posterior.

En fecha 26 de marzo de 2019 se aprobó el Avance de Plan Director Urbanístico Metropolitano en que se establece la zona de estudio como un área de extensión urbana de interés metropolitano, núcleo de nueva centralidad y zona de regeneración urbana, con buena conexión a transporte público, planteado como relevante intercambiador de movilidad.

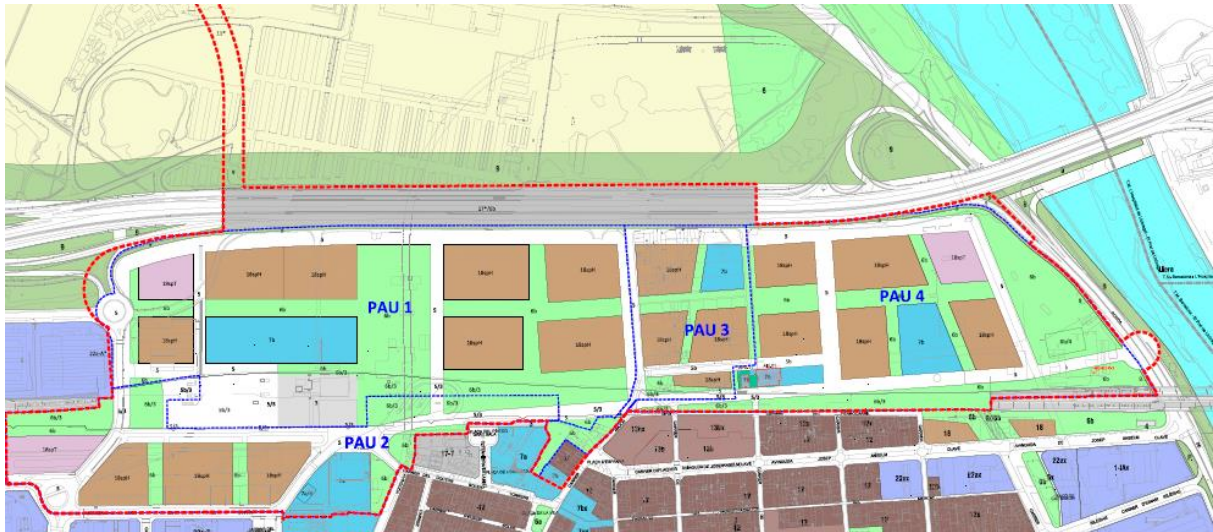
## **2022 Modificación PGM Estació-Seda-Urgoiti-Paperera**

Este sector residencial se encuentra entre la C-31 y la línea de ferrocarril. Es el ámbito situado entre el emplazamiento de l'Eixample Nord y el núcleo urbano del Prat de Llobregat. Su desarrollo afecta muy directamente al ámbito objeto de estudio, porque es la bisagra entre el núcleo existente y el emplazamiento propuesto a EUROPAN; condicionará ineludiblemente el progreso de l'Eixample Nord.

En fecha 7 de setiembre de 2022, se aprobó inicialmente el documento de Modificación del Pla General Metropolità en el ámbito de Estació-Seda-Urgoiti-Paperera. Su objetivo era adecuar el planeamiento a los actuales requerimientos de orden territorial, urbano y económicos, aprovechando el hecho de que las actividades industriales desarrolladas a lo largo del siglo XX se han ido desmantelando y han dejado un espacio vacío con muchas oportunidades. Los cambios más significativos, entre otros, se consideran:

- La construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias a su paso por el Prat de Llobregat. Por un lado, el soterramiento de la línea del tren de alta velocidad y de la línea R2 de cercanías. Por otra, la construcción de la línea L9 sud del metro hasta el aeropuerto, con una estación —El Prat Estació—. Estas actuaciones han supuesto la mejora de las condiciones de accesibilidad en el conjunto de la ciudad, así como la eliminación de la barrera física del núcleo urbano hacia el norte.
- La transformación del eje de la Gran Vía a su paso por los municipios del Hospitalet de Llobregat (la urbanización de la Gran Vía en dos niveles, diferenciando el tránsito urbano del metropolitano, en la ampliación de la Fira de Barcelona y en la ejecución del proyecto de la plaza Europa); y del Prat de Llobregat (la ampliación del aeropuerto - la construcción de la terminal T-1 y de sus accesos viarios, la remodelación de la terminal T-2, la urbanización parcial de las áreas de actividades logísticas y de servicios aeroportuarios- y la ejecución del Parque de Negocios Mas Blau.
- El cerramiento y derribo de las grandes instalaciones industriales históricas de la Seda y de la Papelera que han supuesto el vaciado de unas grandes piezas de suelo confrontado a la Gran Vía, bien situadas respecto al núcleo antiguo de la ciudad.

- La Declaración de Emergencia Climática aprobada por Pleno Municipal donde se prevé hacer una propuesta de modificación del PGM para al sector Seda-Papelera que garantice la constitución como Comunidad Ciudadana de Energía y que el nuevo barrio pueda ser un barrio de emisiones cero.
- El Plan Local de l'Habitatge 2021-2027 que prevé el desarrollo del ámbito Estació-Seda-Paperera para conseguir el Objetivo de Solidaridad Urbana previsto por el Plan Territorial Sectorial d'Habitatge de Catalunya, que califica el Prat de Llobregat área de demanda fuerte y acreditada.



Plano de calificación del suelo de la MPM Estació-Seda-Urgoiti-Paperera

## 2022 Objetivos de EUROPA 17

No queremos dejar pasar la oportunidad de volver a analizar el proyecto, añadiéndole tantas capas como sean necesarias para adaptarlo a los requerimientos energéticos y de sostenibilidad recogidos en la hoja de ruta 2050 de la Unión Europea por la que se aspira a ser climáticamente neutral, con un objetivo de cero emisiones de CO<sub>2</sub>, a través de reducciones en el ámbito doméstico y de los principales sectores responsables de éstas: generación de energía, industria, transporte, edificios y construcción, así como agricultura.

Con este objetivo, centrándonos en el ámbito de 100 Ha llamado Prat Nord, proponemos realizar un análisis crítico razonado de la propuesta que permita revelar aquellos aspectos en los que haya habido avances, concreción, o que pudiesen estar equivocados o desenfocados en el marco actual de conocimiento y realidad y que, por tanto, pudiesen ser mejorables. La base genérica son las directrices de la agenda urbana, con las que nos gustaría que se reestudiara el proyecto, y se incorporaran mejoras, cambios, ajustes, correcciones, optimizaciones... que adapten el proyecto a una realidad actual, aprovechando la circunstancia de no haberse ejecutado todavía, lo que permite que se puedan incorporar de manera fácil y efectiva.

### A. Objetivos de desarrollo sostenible de la ONU

En 2015, la Organización de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 sobre desarrollo sostenible. De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), nos queremos centrar especialmente en los siguientes:

ODS 6. Agua limpia y saneamiento. Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos. Con propuestas de investigación y desarrollo de los recursos hídricos, medidas concretas para obtener una mayor sostenibilidad e integridad de los sistemas ecológicos.

ODS 7. Energía asequible no contaminante. Garantizando la aceleración y la transición a unos servicios energéticos asequibles, fiable y sostenibles, con invirtiendo en recursos energéticos renovables, priorizando los sistemas de alto rendimiento y adoptando tecnologías e infraestructuras no contaminantes. Proteger los



ecosistemas utilizando y desarrollando fuentes hidroeléctricas de electricidad y bioenergía, satisfaciendo el 100% de las necesidades a partir de fuentes renovables. Reducir la demanda.

ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras. Estableciendo normas y reglamentos que garanticen la gestión sostenible de proyectos e iniciativas empresariales. Con colaboraciones público-privadas en la promoción del crecimiento sostenible.

ODS 10. Reducir la desigualdad en y entre los países. Potenciar el cambio para erradicar la pobreza, invirtiendo en salud, educación, protección social, trabajo decente, especialmente en favor de los jóvenes, los migrantes y otras comunidades vulnerables.

ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. El costo de una deficiente planificación urbanística puede apreciarse en los barrios marginales, el intrincado tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero y los extensos suburbios. Actuar de manera sostenible promueve la construcción de ciudades donde todos disfruten de una digna calidad de vida y formar parte de la dinámica productiva de la ciudad generando prosperidad compartida y estabilidad social sin perjudicar el medio ambiente.

ODS 12. Producción y consumo responsable. Encontrar nuevas soluciones que ofrezcan modalidades de consumo y producción sostenibles. La identificación en la cadena de valor de los “puntos críticos” donde las intervenciones tienen mayor potencial para mejorar los efectos ambientales y sociales del sistema, diseñando soluciones que puedan inspirar y motivar a las personas a llevar estilos de vida más sostenibles, reduciendo los efectos y aumentando el bienestar.

ODS 13. Acción por el clima. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Mejorando su eficiencia energética / Reduciendo la huella de carbono de sus productos, servicios y procesos / Estableciendo metas para la reducción de las emisiones de carbono en consonancia con la climatología / Aumentando la inversión en el desarrollo de productos y servicios innovadores e inclusivos, climáticamente inteligentes y con bajo nivel de emisión de carbono / Preparándose para adaptarse al cambio climático y reforzando la resiliencia en sus operaciones, las cadenas de suministro y las comunidades en las que operan.

ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres. Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras, detener la pérdida de biodiversidad, garantizando la participación de las comunidades locales en el desarrollo y la gestión de estas zonas protegidas.

## **B. Objetivos 2050 de la Unión Europea contra el cambio climático.**

La Unión Europea es líder en la lucha contra el cambio climático y, para cumplir con los Objetivos 2050, se plantean siete estrategias principales:

1. Maximizar los beneficios de la eficiencia energética con edificios con cero emisiones.
2. Maximizar la inversión y el despliegue de las energías renovables, con un proceso de electrificación masiva para descarbonizar totalmente el suministro energético.
3. Adoptar una movilidad limpia segura y conectada.
4. Mantener una industria competitiva basada en la economía circular que reduzca las emisiones de gas de efecto invernadero.
5. Desarrollar una infraestructura de redes inteligentes interconectadas.
6. Aprovechar los beneficios de la bioeconomía: agricultura sostenible, reciclaje...
7. Afrontar las emisiones de CO<sub>2</sub> con métodos de captura y almacenaje de carbono.

### C. Agenda Urbana de Catalunya 2050 - neutralidad climática.

Así mismo, la transformación verde debe avanzar hacia los objetivos y líneas de actuación que garanticen el equilibrio territorial, la prosperidad económica y la equidad social.

Esta transición recoge diversas iniciativas de las cuales podemos resaltar los siguientes aspectos a tener en consideración para nuestro ámbito:

El nuevo modelo debe tender a la soberanía energética impulsando modelos de producción y consumo local de la energía, así como lograr un modelo de movilidad y de los distintos sistemas de transporte de cero emisiones.

También debe preservar el medio ambiente y la biodiversidad, frenando su pérdida y conservando el patrimonio natural; garantizar un uso sostenible de los recursos naturales; restaurar los ecosistemas degradados, recuperarlos y aumentar las capacidades de adaptación al cambio climático; asegurar altos niveles de la calidad del aire, acústica y lumínica; y, finalmente, proteger los recursos hídricos y los espacios marinos y costeros.

La transición debe ser justa y equilibrada, dando acceso universal a fuentes energéticas sostenibles; promoviendo el transporte asequible, accesible, saludable y limpio; los modelos urbanos más verdes, con más espacio público y donde se priorice la salud y la calidad de vida de la población como centro de las políticas urbanas.

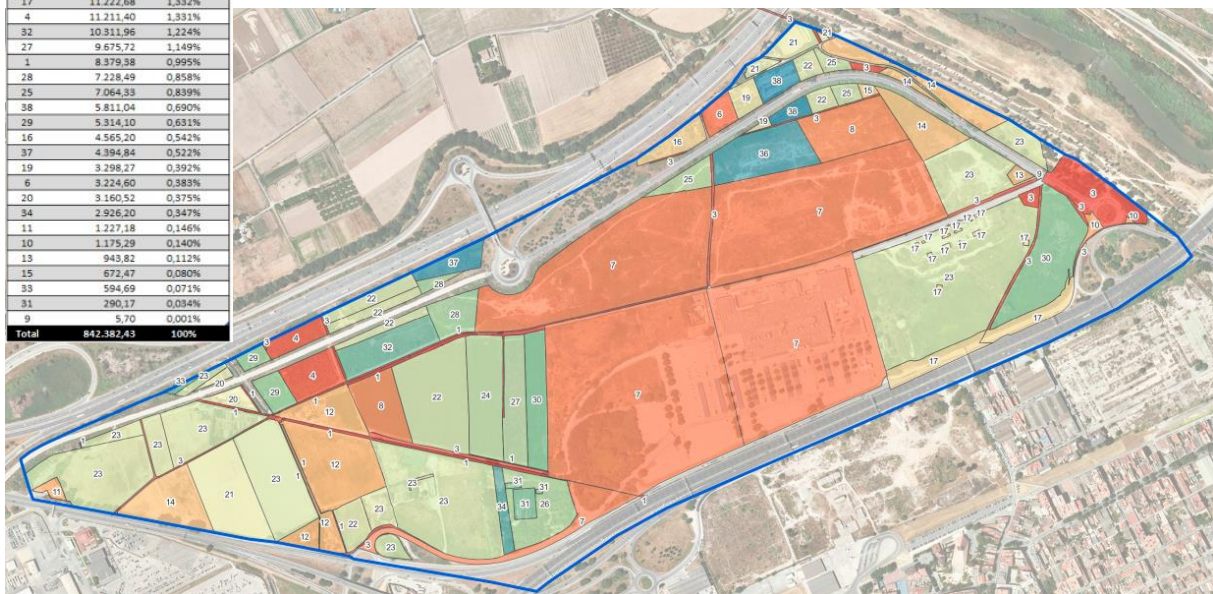
Dentro de las líneas de la tecnología se deberá impulsar la gestión inteligente del nuevo barrio (smart cities) y promover la co-creación, consulta y participación ciudadana.

Referente al soporte a la transición verde es importante promover y facilitar los edificios de bajo consumo energético; favoreciendo la economía circular, mejorando la eficiencia energética y los rendimientos, así como su trazabilidad; y promover la movilidad conectada, compartida, colectiva y descarbonizada.

### Propiedad del suelo

ID	SUP_CAD M2	% PROPIETAT
7	322.751,89	38,312%
23	177.928,75	21,122%
22	40.685,76	4,830%
12	32.332,88	3,838%
14	29.704,21	3,526%
30	28.897,09	3,450%
8	24.197,55	2,872%
3	21.716,84	2,578%
21	21.584,55	2,562%
24	14.414,08	1,711%
36	14.172,62	1,682%
26	11.318,36	1,344%
17	11.222,68	1,332%
4	11.211,40	1,331%
32	10.311,96	1,224%
27	9.675,72	1,149%
1	8.379,38	0,995%
28	7.228,49	0,858%
25	7.064,33	0,839%
58	5.811,04	0,690%
29	5.314,10	0,631%
16	4.565,20	0,542%
37	4.394,84	0,522%
19	3.298,27	0,392%
6	3.224,60	0,383%
20	3.160,52	0,375%
34	2.926,20	0,347%
11	1.227,18	0,146%
10	1.175,29	0,140%
13	943,82	0,112%
15	672,47	0,080%
33	594,69	0,071%
31	290,17	0,034%
9	5,70	0,001%
Total	842.382,43	100%

El máximo propietario (en rojo) tiene el 38% de la superficie del ámbito. El INCASÒL (en verde) es el segundo propietario mayoritario de suelo aportado, con el 21% del total. Tres propietarios más tienen entre un 4 y un 5%, y el resto de la propiedad está repartida entre una treintena más de propietarios. El Ayuntamiento también es propietario del 1,8%.



## PROGRAMA DE NECESIDADES

Manteniendo los parámetros aprobados del documento del 2010 de directrices y estrategias, es necesario profundizar en el diseño del barrio para que sea capaz de recoger todos los objetivos planteados por la Unión Europea para el 2050, la Agenda Urbana, y su adaptación en Cataluña para la transición verde, incorporándolos para conseguir una ciudad modélica en el horizonte del 2050, donde el balance energético sea positivo.

Los parámetros generales que quedaron fijados en el documento de estrategias para el ámbito de estudio son:  
Prat Nord: 878.960 m<sup>2</sup>t = 605.310 m<sup>2</sup>t residencial (50% protegido) + 273.650 m<sup>2</sup>t de actividad  
Núm. viviendas: 7.200 aprox. (50% en régimen de protección)      Núm. habitantes: 17.200 aprox.

Se espera la concreción de medidas energéticas renovables, propuestas de optimización de eficiencia y sostenibilidad, ahorro de consumo, alternativas de ordenación para la reducción de emisiones o aumento de captación, definiendo elementos urbanísticos, edificatorios, de movilidad, zonas verdes, mobiliario urbano.... La combinación de espacio público y zonas libres de edificación con la edificación privada resulta ineludible. Son elementos que deben colaborar y contribuir a la posibilidad de conseguir una ordenación que fabrique la energía que consume.

Se considera de gran importancia el papel del parque longitudinal propuesto en el proyecto ganador del concurso del 2008 que atraviesa el ámbito en sentido este-oeste, como agente protagonista de las medidas energéticas de captación, control y filtro que la propuesta y su revisión deben llevar a cabo, como elemento de espacio público, integrado, vertebrador, transversal, de gran dimensión, de titularidad pública municipal, receptor de diferentes tejidos, usos, conectores e infraestructuras...

Se valorará la aportación de Información del impacto económico que puede producirse en la edificación y en el espacio público.

## Área de Influencia territorial





El área de influencia territorial está delimitada por los diferentes elementos que se incluyen y confluyen en el ámbito de estudio. El mosaico paisajístico del entorno de l'Eixample Nord está formado, por un lado, por los elementos naturales, ambientales e históricos patrimoniales existentes y, por otro lado, por las infraestructuras, viarias, ferroviarias e hidráulicas. Todo ello configura un entorno único, singular, complejo, que brinda la oportunidad de llevar a cabo el desarrollo de un vacío urbano de gran dimensión, en un entorno metropolitano, poco común.



El río Llobregat, al norte, dibuja el límite del área de territorial, por su influencia en la configuración del entorno natural, la importancia del curso hidráulico no solo como corredor natural, sino también por los recursos hídricos que supone, la posibilidad de actuar en la margen del río y la influencia en el ciclo del agua del sector.



Desde el punto de vista de las infraestructuras viarias, se incluyen:

- Por el lado noreste, la autopista A-2 y los nudos con las diferentes carreteras que la cruzan: la carretera de Cornellà a Sant Boi (C-245), la Ronda de Dalt (B-20), y la autovía de Castelldefels (C-31). Estas dos últimas dibujan el límite del ámbito al otro lado del río Llobregat por el norte.
- En el punto más al sureste, el puente de la avenida Onze de Setembre sobre el río Llobregat.
- Por el lado oeste, se incluye el nudo viario donde confluyen la Ronda de Dalt (B-20), el punto donde la C-31 se bifurca en la C-31c para convertirse en la C-31 dirección a Castelldefels y el enlace con la carretera de Cornellà (C-245), por su complejidad.

La influencia que estas grandes infraestructuras rápidas de comunicación ejercen sobre el ámbito, sea por aspectos positivos (buena comunicación, rapidez de conexión, atracción para la actividad económica y logística...), como por sus aspectos negativos (contaminación, riesgo y peligrosidad, problemas acústicos, congestión...), determinan y condicionan el emplazamiento. Por este motivo, se ha planteado un área de influencia tan amplia. Aun así, se han quedado fuera del área el aeropuerto del Prat y el Puerto de Barcelona; no se pretende con ello omitir su influencia cuya consideración resulta, obviamente, de vital importancia.

Desde el punto de vista medioambiental, por el límite de poniente se ha incluido parte del parque agrario, ofreciendo al emplazamiento un elemento enormemente singular como es un espacio agrícola protegido de dimensiones tan considerables y, a la vez, tan cerca del área metropolitana.



El Parque Agrario de El Baix Llobregat es una figura de protección y potenciación de la actividad agraria en un espacio situado en las llanuras aluviales del delta y de la cuenca baja del río Llobregat, en la comarca de El Baix Llobregat. La superficie del Parque es de 3489,83 hectáreas distribuidas en 14 municipios que cuentan con una población de 818.076 habitantes. Su objetivo es potenciar la actividad agraria, impulsando programas específicos que permitan preservar los valores productivos del espacio agrario, y promocionar los productos locales de calidad y el consumo de proximidad de forma viable y sostenible.

El Parque se caracteriza por la biodiversidad asociada a la actividad agraria. Las cerca de 350 especies de pájaros confirman la importancia del delta como escala de las rutas migratorias. Los campos de cultivo, humedales y pinares forman un paisaje vegetal diverso y de alto valor ecológico. Este espacio agrario acoge activos ambientales muy preciados por la sociedad como son, por ejemplo, el mantenimiento de uno de los acuíferos más importantes de Cataluña o la presencia de un pulmón verde de captación de CO<sub>2</sub> en el entorno metropolitano.



Finalmente, desde el punto de vista de tejido urbano, hacia el sur se ha optado por incluir todo el núcleo del Prat, debido a la importante relación que el nuevo desarrollo ejercerá con la ciudad existente y la interrelación que necesariamente tendrá que tejerse entre ambos.



## Área de reflexión

El perímetro rojo se delimita para dar pie a una reflexión estratégica, de manera que se puedan concretar dentro de este ámbito los diferentes aspectos descritos: la conectividad con el tejido urbano y el medio natural de su entorno, la posibilidad de incorporar energías renovables, la presencia del agua y del río Llobregat, la integración del paisaje y la gestión de la agricultura en los espacios abiertos del entorno del parque agrario.



Esta área abarca una superficie de 500 Ha y se marca en la ortofoto en rojo.

Siguiendo el mismo esquema del ámbito de influencia, se plantean cuatro aspectos importantes a considerar: Los límites del área de reflexión están dibujados nuevamente por el río Llobregat al noreste, debido a su influencia en la configuración del entorno natural, su importancia no solo como corredor natural, sino también por los recursos hídricos que genera, la posibilidad de actuar sobre la margen del río y la influencia en el ciclo del agua del sector.



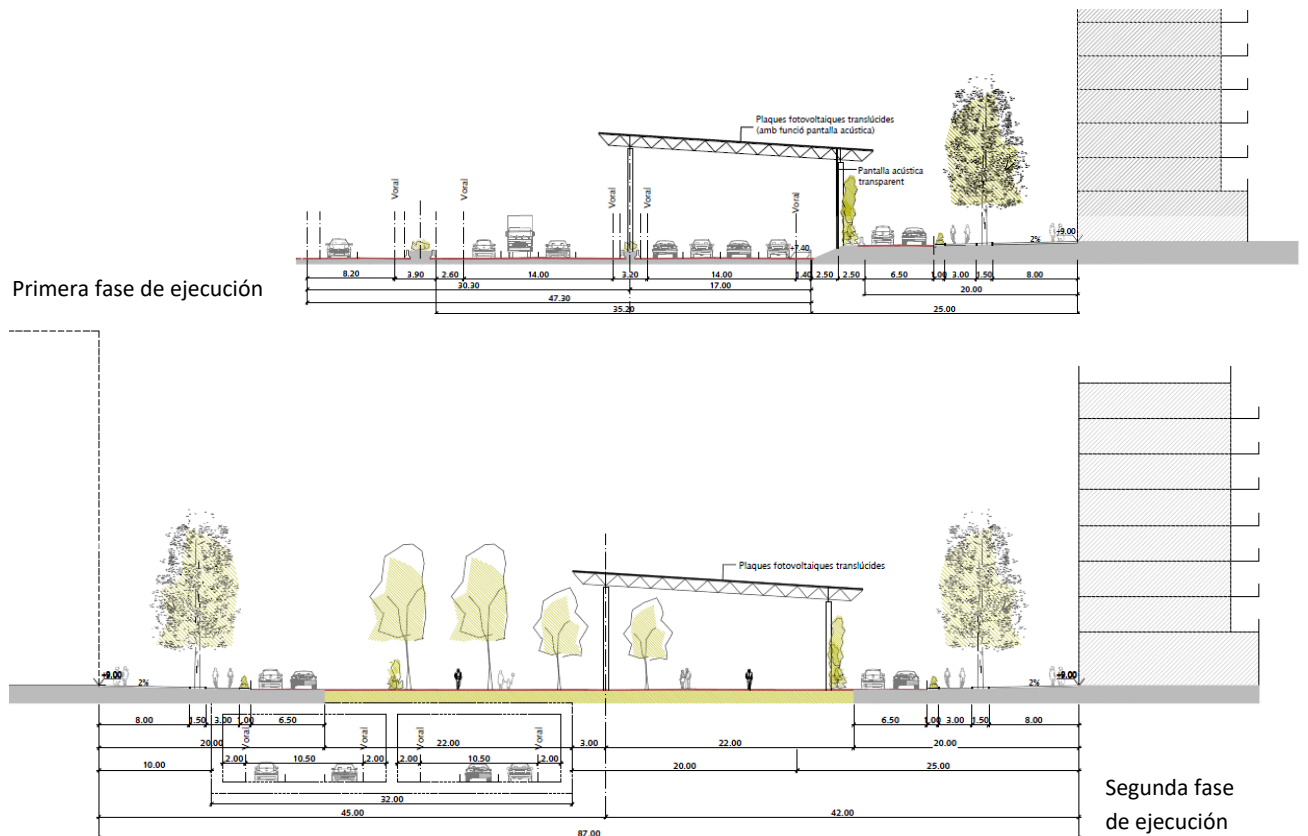
Desde el punto de vista de las infraestructuras viarias, se incluyen los dos enlaces viarios más próximos al ámbito: el cruce entre la autopista A-2 y la Ronda de Dalt (B-20), así como la autovía de Castelldefels (C-31), al otro lado del río Llobregat, que limitan el ámbito por el noreste.

Desde el punto de vista medioambiental, hacia el norte y el oeste se ha incluido parte del parque agrario. Voluntariamente, no se ha marcado un límite definido, sino una línea discontinua desdibujada que abarque el concepto del parque y sus singulares características.



Finalmente, desde el punto de vista de tejido urbano, hacia el sur, se llega a la línea de ferrocarril, incluyendo el ámbito de desarrollo aprobado recientemente Estació-Seda-Urgoiti-Papelera.

El documento de estrategias aprobado en 2010 preveía el semi soterramiento de la autovía de Castelldefels. El proyecto de la Modificación de PGM Estació-Seda-Urgoiti-Paperera contempla dos fases de ejecución: Una primera manteniéndola tal y como está actualmente, con la construcción de una pérgola fotovoltaica sobre la parte de la autovía más próxima a las edificaciones y una segunda fase donde se ejecuta el semi soterramiento, de la llamada nueva Gran Vía, liberando el espacio actualmente ocupado por el tránsito de vehículos.



Independientemente de cómo sean finalmente los tiempos de ejecución, el proyecto da continuidad a las siguientes calles: Avenida Remolar, calle Mossén Cinto Verdaguer, calle Major y calle Enric Borràs. Creemos importante estudiar alternativas para las dos fases de ejecución, teniendo en cuenta la integración, la protección y la inclusión del espacio libre o zona verde a lo largo de la conexión con esta infraestructura viaria.



Primera fase de ejecución de la C-31

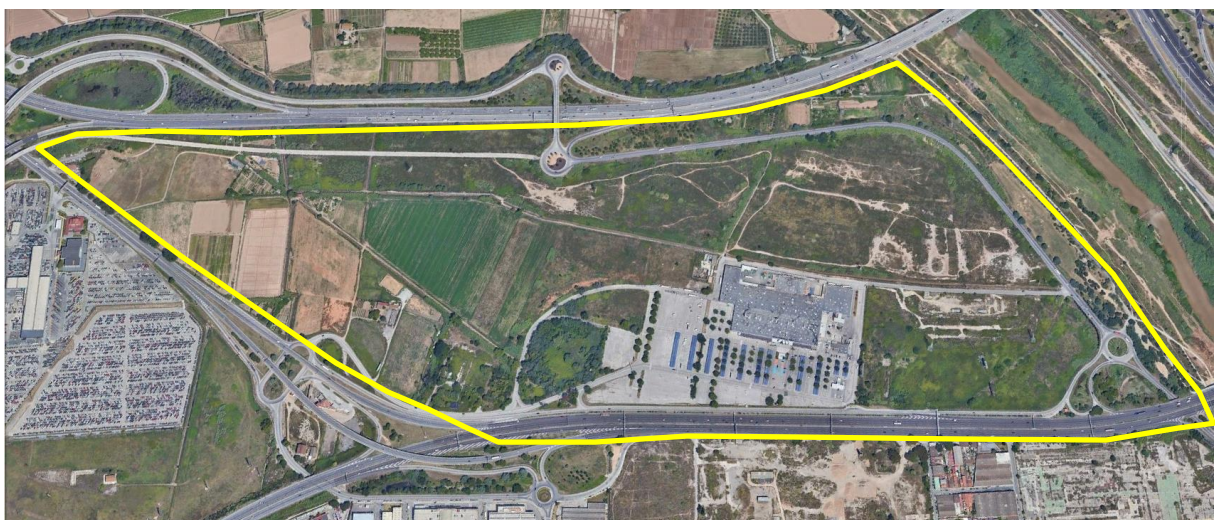


Segunda fase de ejecución de la C-31

## Área de proyecto

El área de proyecto corresponde a una parte del ámbito del Centro direccional de comunicaciones del Prat recogido en el planeamiento vigente. Está ubicada al oeste de la ribera fluvial del río Llobregat, al norte del casco antiguo del Prat, al sur del último tramo de la Ronda de Dalt antes de convertirse en C-32 y al oeste de la carretera C-31c, donde actualmente se encuentra un gran aparcamiento de coches que ocupa también parte importante del Centro Direccional.

Manteniendo los parámetros aprobados del documento de directrices y estrategias, es necesario profundizar en el diseño del barrio para que sea capaz de recoger todos los objetivos planteados por la Unión Europea para el 2050, la Agenda Urbana y su adaptación en Cataluña para la transición verde. Incorporándolos, se trata de conseguir una ciudad modélica en el horizonte del 2050, donde el balance energético sea positivo mediante medidas energéticas renovables, propuestas de optimización de eficiencia y sostenibilidad, ahorro de consumo, alternativas de ordenación para la reducción de emisiones o aumento de captación, definiendo elementos urbanísticos, edificatorios, de movilidad, zonas verdes, mobiliario urbano... La combinación de espacio público, zonas libres de edificación y edificación privada es ineludiblemente necesaria: son elementos que deben colaborar y contribuir a poder de conseguir una ordenación que fabrique la energía que consume.



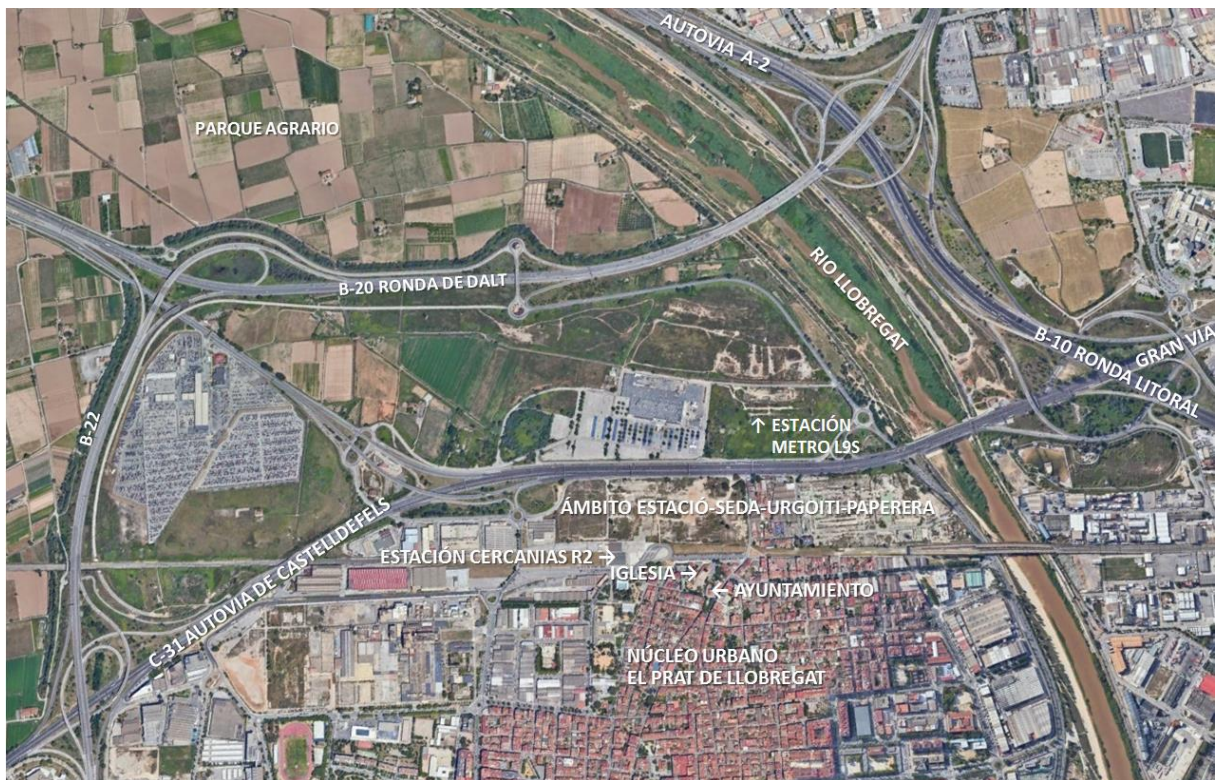
El área de proyecto tiene una superficie de 100 Ha y se grafía en el ortofotoplano en color amarillo. La inclusión de la C-31 en el ámbito es importante ya que forma parte integral de la propuesta. Teniendo en cuenta las diferentes fases de ejecución y su dilatación en el tiempo, se podrán proponer soluciones temporales a medio plazo.



Se considera de gran importancia el papel del parque longitudinal propuesto en el proyecto ganador del concurso del 2008 que atraviesa el ámbito en sentido este-oeste, como agente protagonista de las medidas energéticas de captación, control y filtro que la propuesta y su revisión deben llevar a cabo, como elemento de espacio público, integrado, vertebrador, transversal, de gran dimensión, de titularidad pública municipal, receptor de diferentes tejidos, usos, conectores e infraestructuras...

Se valorará la aportación de información del impacto económico que puede producirse en la edificación y en el espacio público, incluso mediante la instalación de sistemas de almacenamiento colectivo, sea de la franja que planteamos o bien de la totalidad de la ordenación.

## Elementos estratégicos del ámbito



## Elementos estratégicos del ámbito

1. Parque agrario
2. Rio Llobregat
3. Autovía A-2
4. C-31 Autovía de Castelldefels
5. B-20 Ronda de Dalt
6. B-10 Ronda Litoral
7. Ámbito Estació-Seda-Urgoiti-Paperera
8. Núcleo urbano del Prat de Llobregat
9. Ayuntamiento del Prat de Llobregat
10. Iglesia Sant Pere y Sant Pau
11. Estación de Renfe Cercanías R2
12. Estación de Metro L9 sur



2. Desembocadura del río Llobregat. Emplazamiento a la derecha. Primer puente B-20, segundo C-31 (Gran Vía)





9. Estación de Ferrocarril Cercanías R2. Emplazamiento a la derecha. Núcleo urbano a la izquierda.







↑ 5. B-20 Ronda de Dalt direcció sur.

↓ B-20 Ronda de Dalt direcció norte (Barcelona)







↑ 1. Parque agrario (al norte)

↓ 8. 9. 10. Núcleo urbano del Prat de Llobregat, Iglesia y Ayuntamiento (al sur)







↑ 7. Àmbito Estació-Seda-Urgoiti-Paperera

↓ Emplazamiento de l'Eixample Nord

