

6 ESTUDI DE VIABILITAT ECONÒMICA

S'aconsella mantenir la unitat en la dimensió de l'àrea Prat Nord per la gestió de l'instrument de planejament que desenvolupi en aquest àmbit el Pla General Metropolità i també en la redacció del planejament derivat que correspongui. Tanmateix, donades les mides i la naturalesa de l'ordenació convindrà que es pugui preveure el seu desenvolupament ulterior en diversos sectors per tal de fer viable la gestió.

6.1 COST D'URBANITZACIÓ

El cost aproximat de les obres d'urbanització es pot determinar en funció dels costos reals d'obra obtinguts recentment en urbanitzacions similars en la mateixa àrea geogràfica agregant les partides complementaries que configuren en el seu conjunt els costos als que previsiblement s'haurà d'enfrontar la entitat urbanitzadora.

Convé distingir en una primera aproximació bàsica els costos de vialitat convencional amb els aparcaments i la dotació de tots els serveis urbans incloses escomeses a xarxes i les obres a l'espai lliure entre les que s'inclouen també els passos no motoritzats i els jardins de proximitat, sotmesos a menys sol·licitacions i serveis. S'incorporen a aquesta categoria les àrees amb un tractament de restauració del paisatge rústec.

Es procedeix a realitzar un dimensionat de les superfícies de cada tipologia i s'hi aplica un preu unitari sintètic.

Obres internes d'urbanització  
Vialitat 130 €/m2 x 454.508 m2 = 59.086.040 €  
Espais lliures 40 €/m2 x 379.785 m2= 15.191.400 €

Demolicions 1.100.000 €  
Indemnitzacions 1.500.000 €  
Costos externs i imprevistos 2.000.000 €  
Gestió i projectes (2%) 1.577.548 €  
TOTAL 80.454.988 €

Observacions:  
- S'han estimat les obres de demolició corresponents a l'enllaç C-31C amb la C-31 i les de menor entitat de traçats de ronda  
-Respecte a la re-urbanització de la Gran Via com a nova avinguda urbana s'ha considerat que els sectors de planejament que també hi tenen llandes i per tant en son directes beneficiaris (inicialment La Seda però també Paperera i altres) participaran proporcionalment en els costos d'acord amb una l'assignació d'una franja de sòl aproximadament de 39.392 m2.  
- L'existència operativa de dos grans establiments d'activitat en el sector i que hauran de cessar per trasllat al defora o re-ubicació, implica probablement haver de fer front a despeses d'indemnitzacions  
- El trasllat de serveis implicats en una operació d'aquest tipus aconsella una previsió inicial en aquest concepte. Els estudis de planejament derivat estaran en condicions de precisar, quan correspongui, les magnituds d'aquestes partides

- En termes pressupostaris és convenient contemplar explícitament una partida alçada que sigui el reflex de la complexitat tècnica del procés i la necessitat de realitzar un gran nombre d'estudis, aixecaments, plans i projectes a més a més de la gestió consorciada que està a l'origen de la iniciativa

6.2 REPERCUSSIÓ

Una qüestió important és la imputació al Sector dels costos de la operació de variant del transit de la C-31 pel Prat. Aquestes obres s'han valorat en una primera aproximació al capítol 5 i ara resta considerar tots els escenaris possibles, des de la plena assumpció de càrregues al sector fins imaginar una contribució menor. Als efectes de donar una aproximació intermedia de totes les possibles s'ha optat per imputar a l'operació el 50% del total

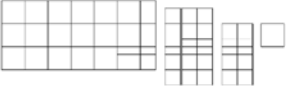
És rellevant observar que el conjunt de les obres de la variant és sensiblement similar, en l'ordre de magnituds amb els costos interns de urbanització del sector.

RETORN  
Preu de venda de l'habitatge lliure (amb plaça d'aparcament) 450.000 €  
Preu de venda de l'habitatge a preu taxat 270.000 €  
Naus industrials, edificis d'oficines, baixos comercials 1.200 €/m2sostre  
Centre comercial 750 €/m2 sostre

Total de valor de mercat de Prat Nord 2.580 Millions €

La repercussió mitjana per habitatge i per m2 construït d'espai per l'activitat es fa ponderant el pes relatiu de cada tipus en el marc general del sostre construït

PRAT N/W



	Valor unitari €	Factor de ponderació	Valor de mercat (€)	%	H1	Repercussió per m2 construït (€)	Repercussió per habitatge (€)	Repercussió (%)
Habitatge lliure	450.000	2.500 /h	1.125.000.000	43,6	255.658.425	1.136	102.263	22,7
Habitatge a preu taxat	270.000	2.500 /h	675.000.000	26,2	153.395.055	682	61.358	22,7
Naus, oficines, comerç	1.200	600.000 m²	720.000.000	27,9	163.621.392	273		22,7
Centre comercial	750	80.000 m²	60.000.000	2,3	13.635.116	170		22,7

TOTAL	2.580.000.000	100,0	586.309.988
-------	---------------	-------	-------------

H1: Costos totals adscrits al sector= costos d'urbanització + 50% de les infraestructures generals noves

Els valors obtinguts demostren la raonable viabilitat de la proposta malgrat no s'hagin valorat ni la retribució del sòl, ni les càrregues financeres, ni els costos de construcció. Un factor adicional d'incertesa és la predicció sobre l'evolució futura dels mercats. En les circumstàncies dels darrers temps aquest fet introduiria segurament un factor corrector que podria aconsellar calibrar altres moduls de l'aportació del sector a les infraestructures generals.

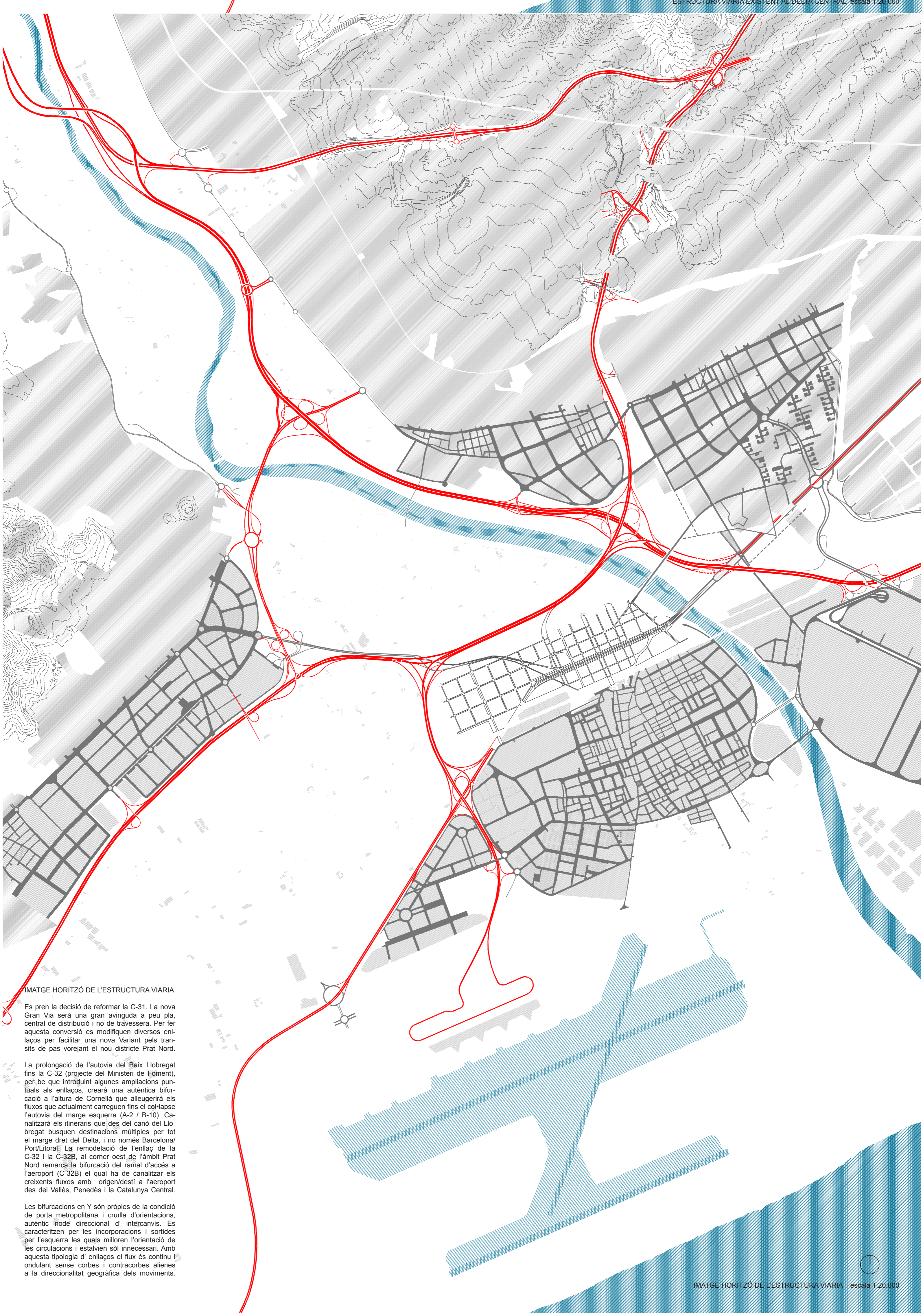


#### ESTRÚCTURA VIÀRIA EXISTENT AL DELTA CENTRAL

L'autopista C-32 (anys 80') va provocar la reforma de la carretera tradicional Sant Boi- Prat per tal de servir en Y la connexió amb l'autovia de Castelldefels en direcció cap a la Gran Via de Barcelona. Aquesta transformació (C-31C) va consistir en l'enllaç segregat i a diferent nivell amb la C31.

Un cop es va construir (anys 90') la Ronda de Dalt, la qual enllaça directament amb l'autopista del Garraf (C32), aquella acció connectiva ha esdevingut redundant i disfuncional. La C-31C, podrà recuperar una important funció connectiva de segon rang entre els teixits urbans de Sant Boi i el Prat. La unió en Y que esquinça pel mig l'àrea objecte del concurs, pot desaparèixer.

ESTRÚCTURA VIÀRIA EXISTENT AL DELTA CENTRAL. escala 1:20.000



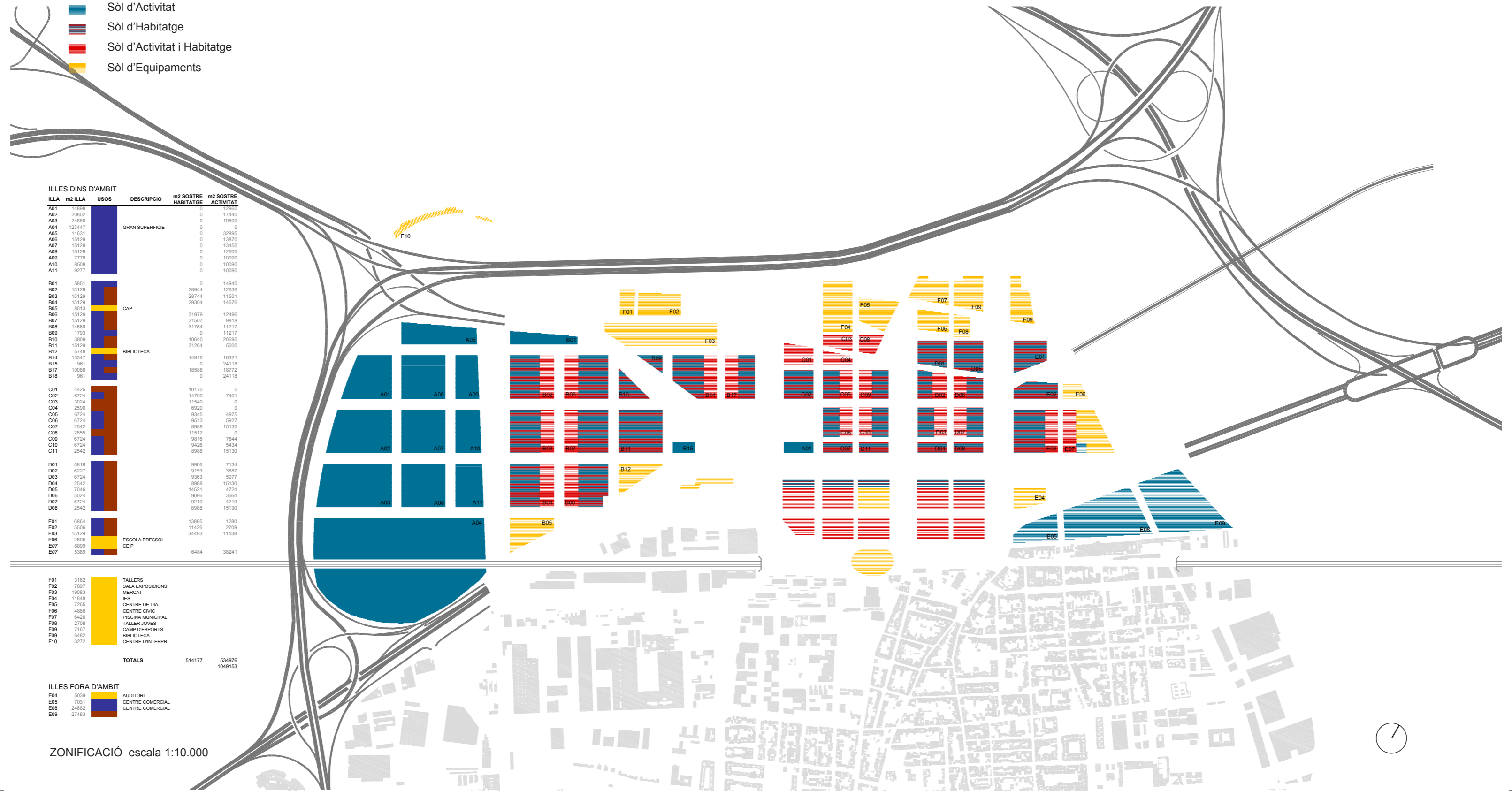
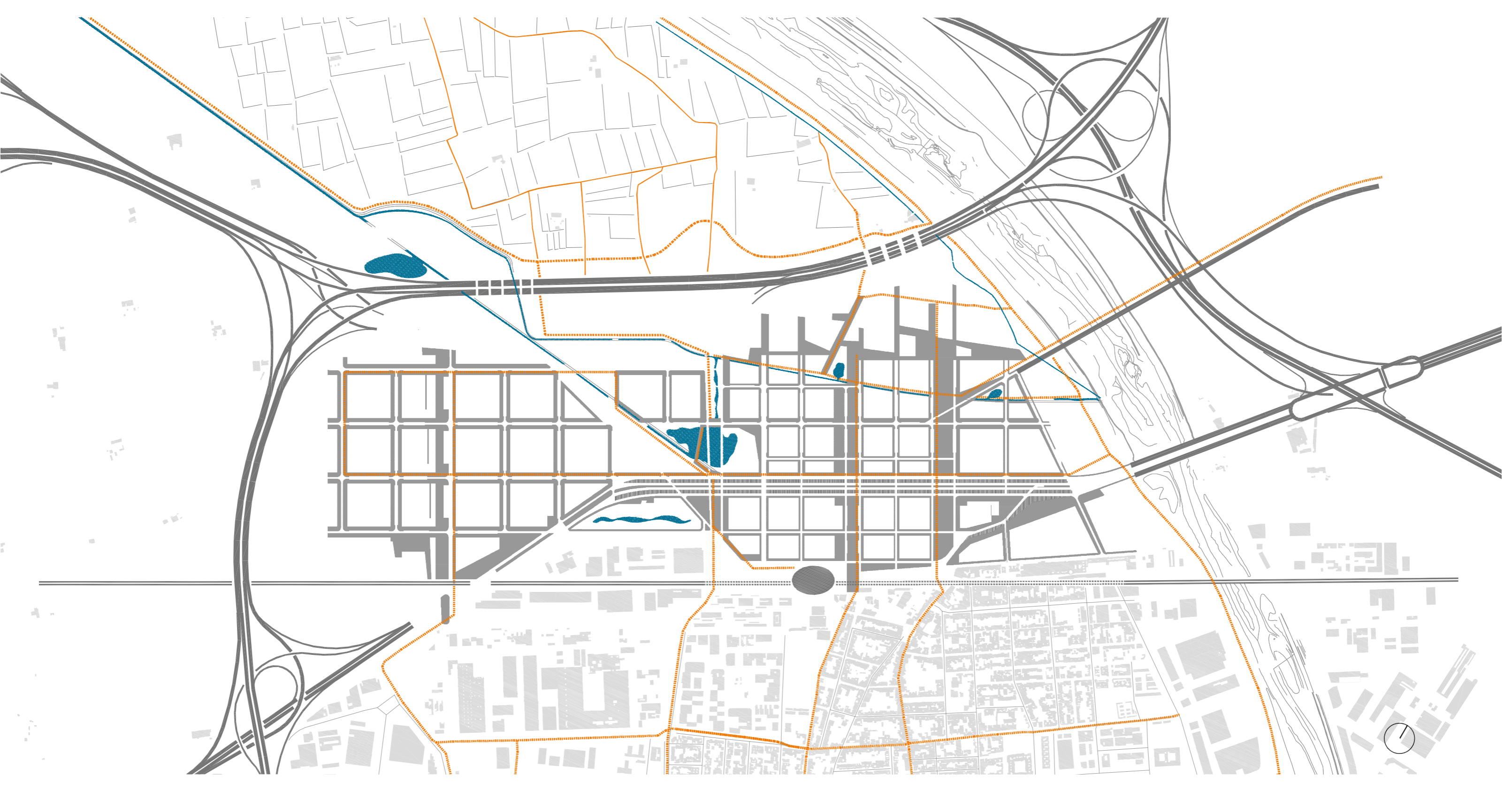
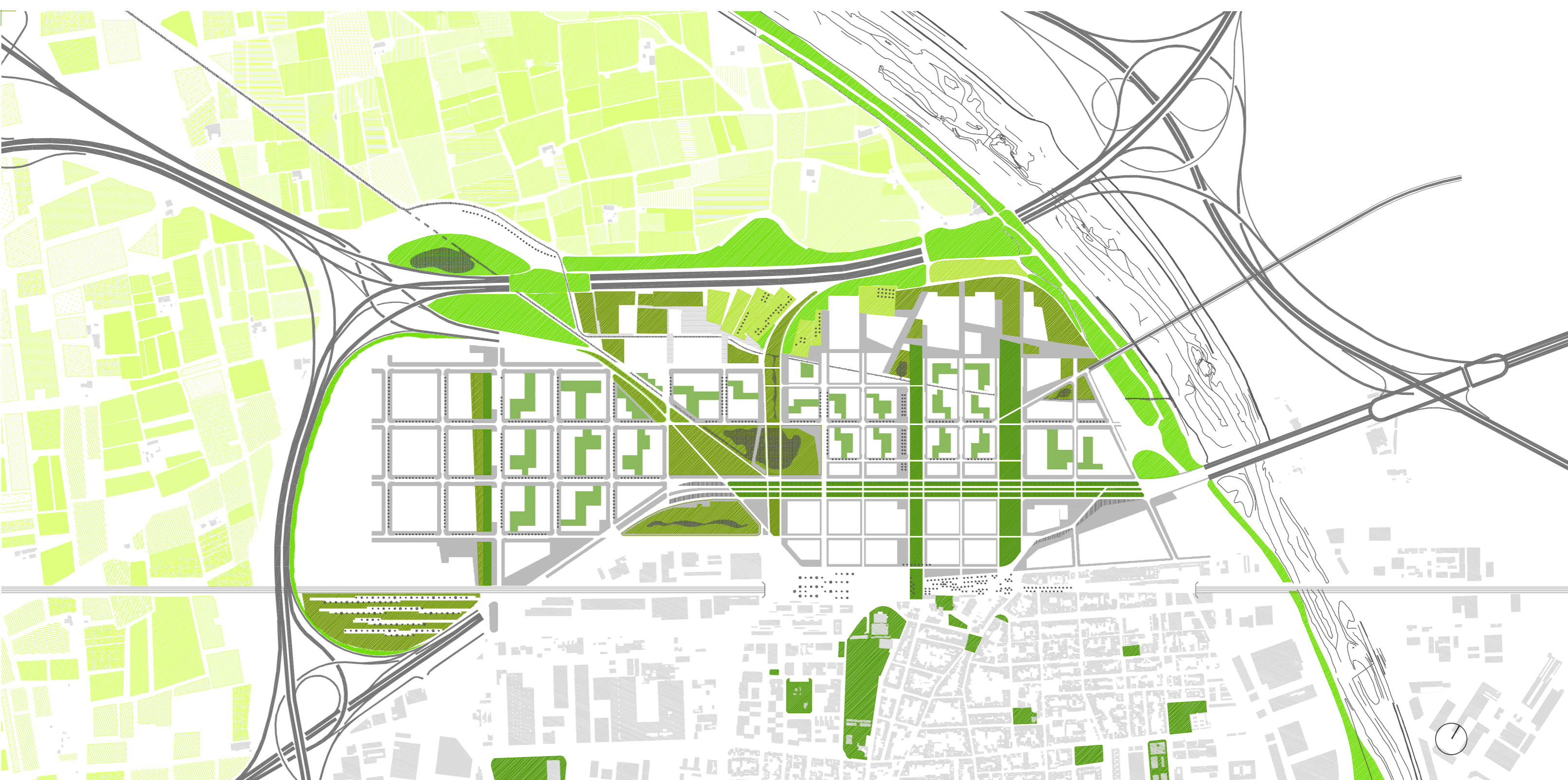
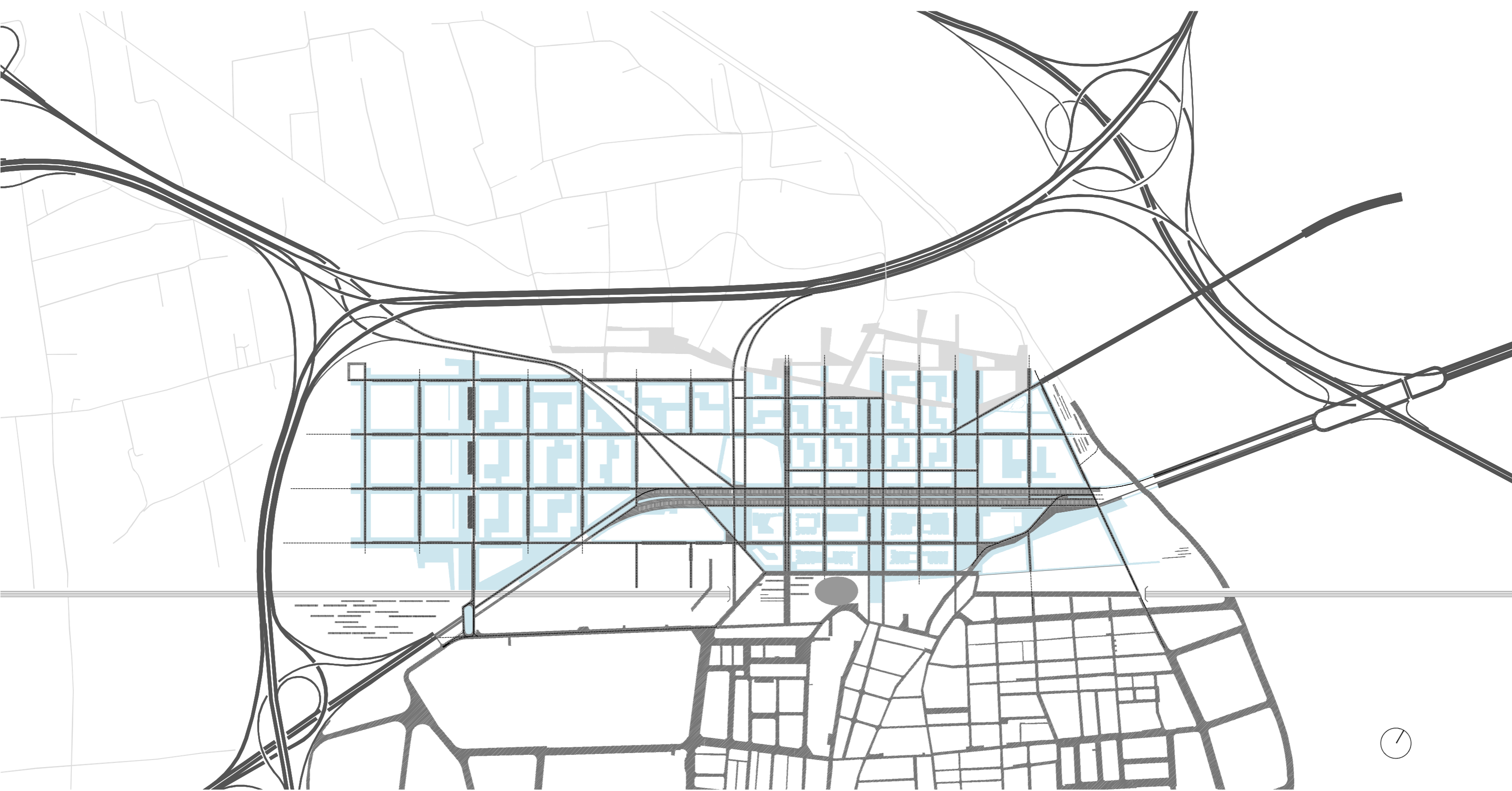
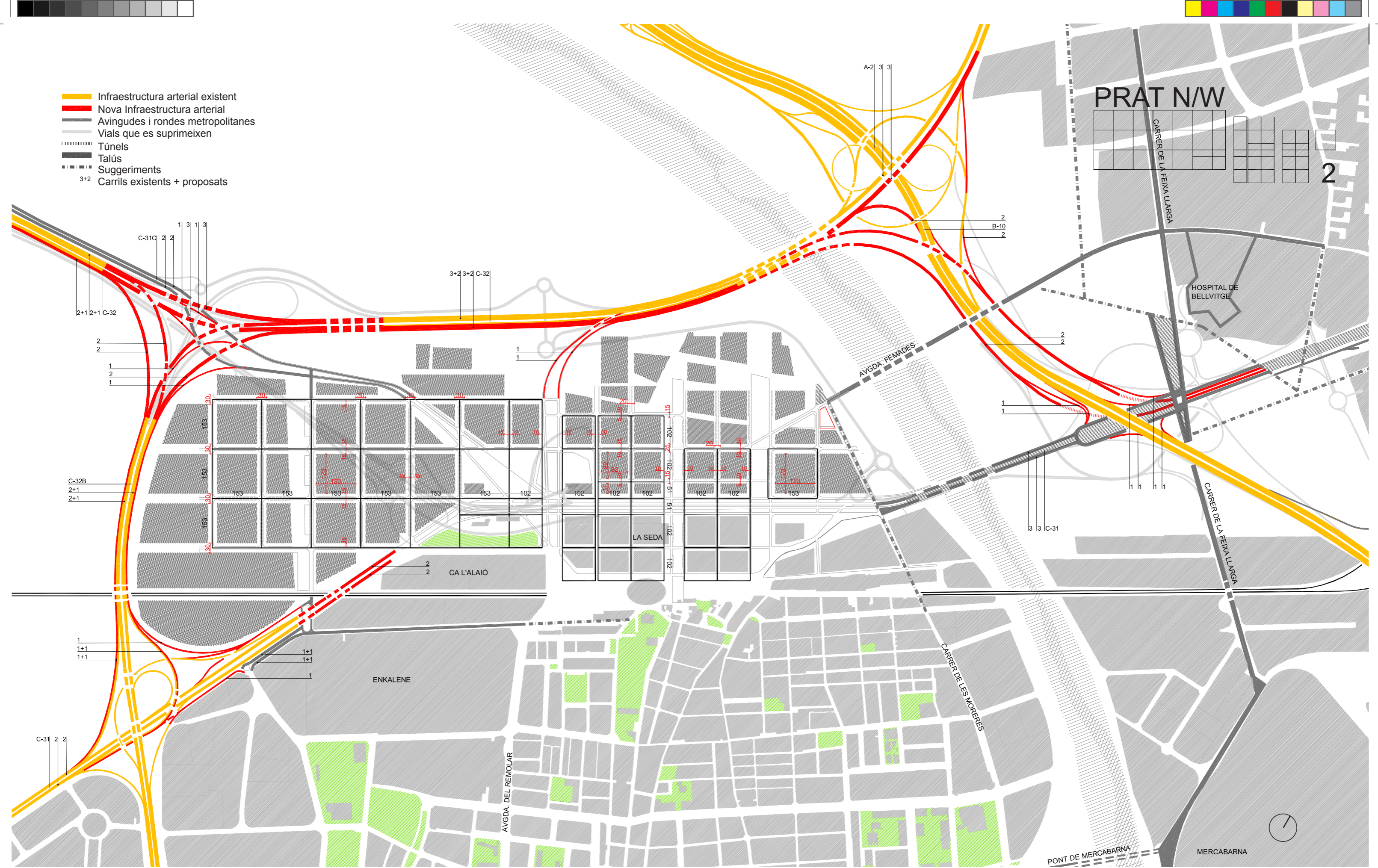
#### IMATGE HORIZZÓ DE L'ESTRÚCTURA VIÀRIA

Es pren la decisió de reformar la C-31. La nova Gran Via serà una gran avinguda a peu pla, central de distribució i no de travessera. Per fer aquesta conversió es modifiquen diversos enllaços per facilitar una nova Variant pels transits de pas vorejant el nou districte Prat Nord.

La prolongació de l'autovia del Baix Llobregat fins la C-32 (projecte del Ministeri de Foment), per be que introduint algunes ampliacions puntuals als enllaços, crearà una autèntica bifurcació a l'alçada de Cornellà que alleugerirà els fluxos que actualment carreguen fins el col·lapse l'autovia del marge esquerra (A-2 / B-10). Canalitzarà els itineraris que des del canó del Llobregat busquen destinacions múltiples per tot el marge dret del Delta, i no només Barcelona/ Port/Litoral. La remodelació de l'enllaç de la C-32 i la C-32B, al comer oest de l'àmbit Prat Nord remarca la bifurcació del ramal d'accés a l'aeroport (C-32B) el qual ha de canalitzar els creixents fluxos amb origen/destí a l'aeroport des del Vallès, Penedès i la Catalunya Central.

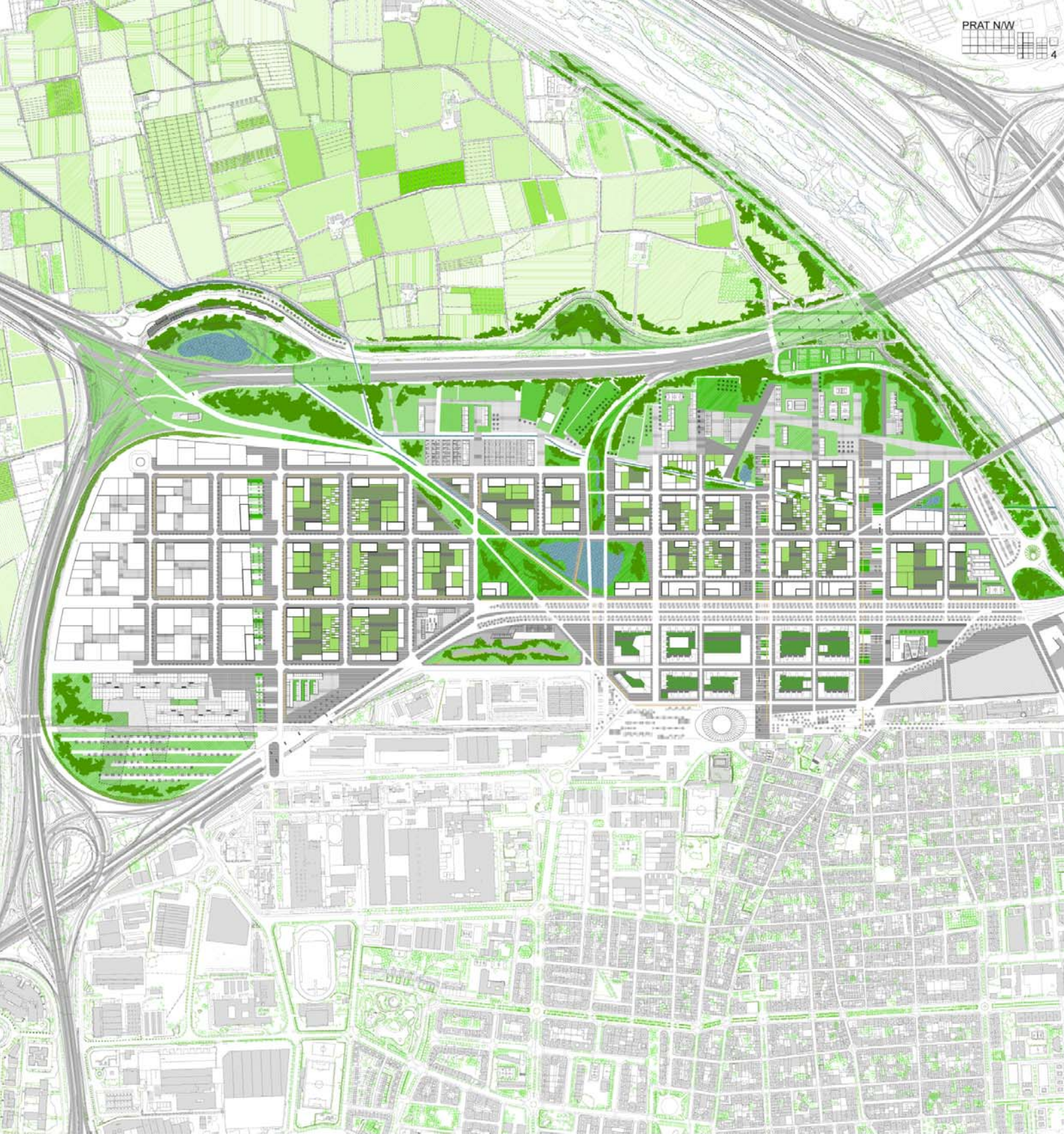
Les bifurcacions en Y són pròpies de la condició de porta metropolitana i crulla d'orientacions, autèntic node direccional d'intercanvis. Es caracteritzen per les incorporacions i sortides per l'esquerra les quals milloren l'orientació de les circulacions i estalvien sol innecessari. Amb aquesta tipologia d'enllaços el flux és continu i ondulant sense corbes i contracorbes alienes a la direccionalitat geogràfica dels moviments.

IMATGE HORIZZÓ DE L'ESTRÚCTURA VIÀRIA. escala 1:20.000

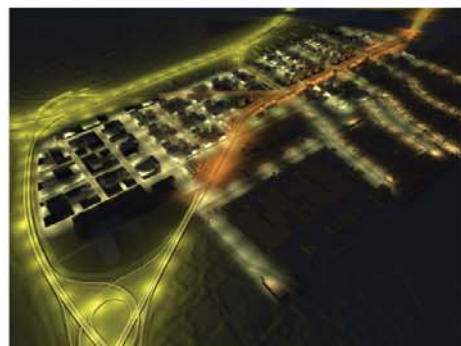








Franges vertes connectées à Prat Nord avec le Prat



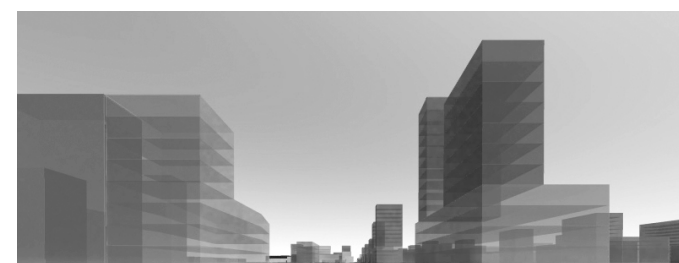
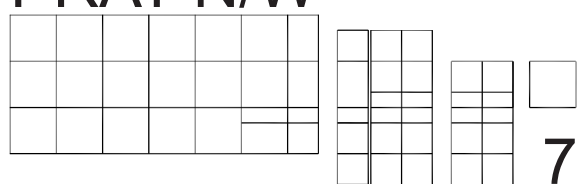
Prat Nord avec l'extension de S&P



Plan de la Rivière du Prat



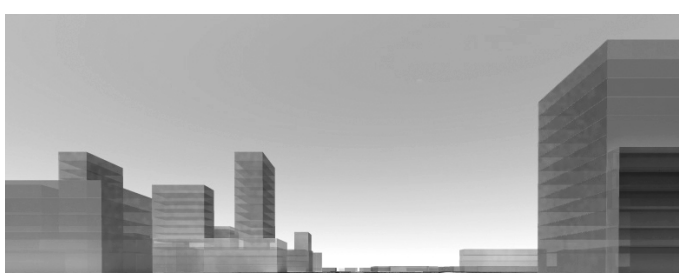
## PRAT N/W



Gran Via



Rambla Est



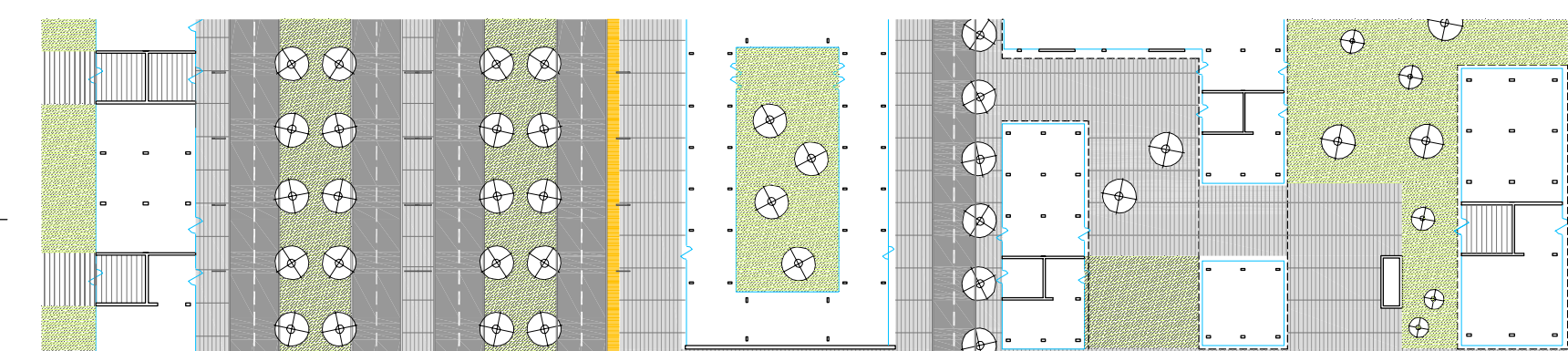
Passeig Central



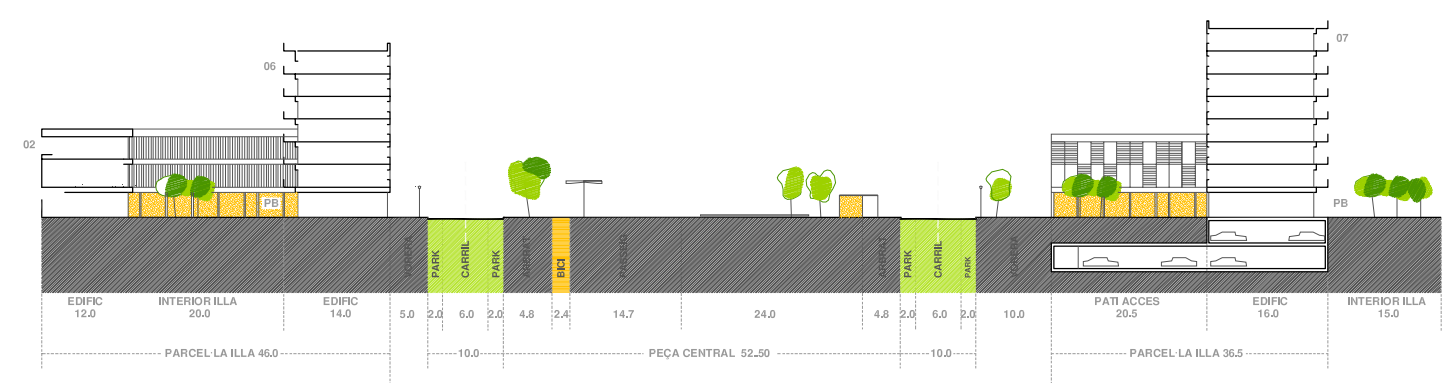
Carrer tipus



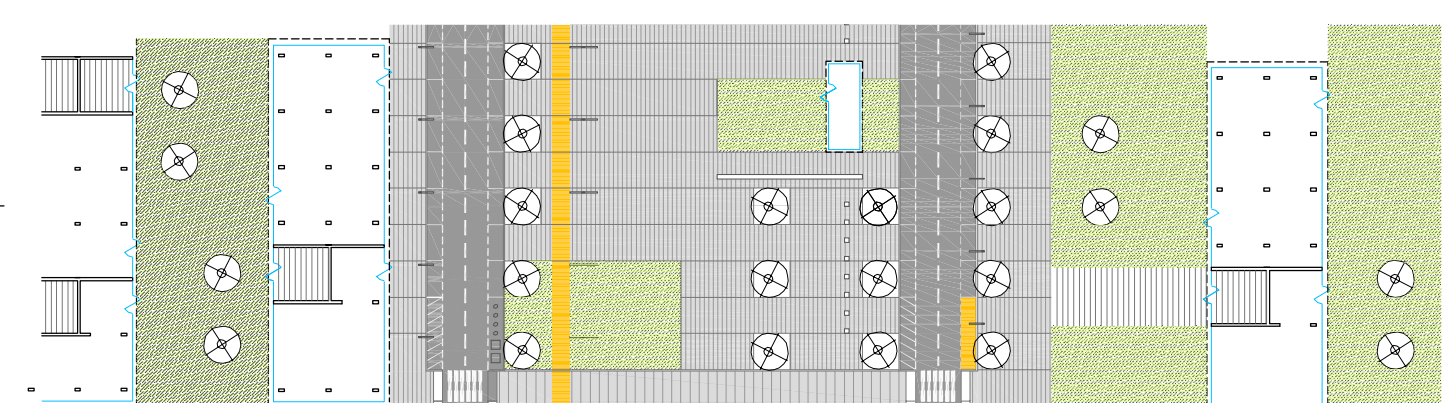
Secció 01 Gran Via escala 1:1000



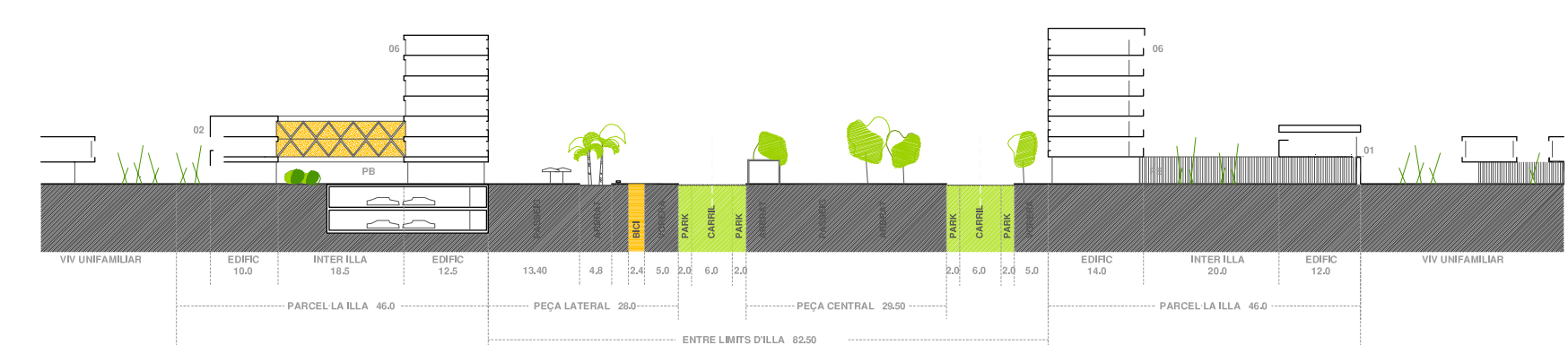
Planta 01 Gran Via escala 1:1000



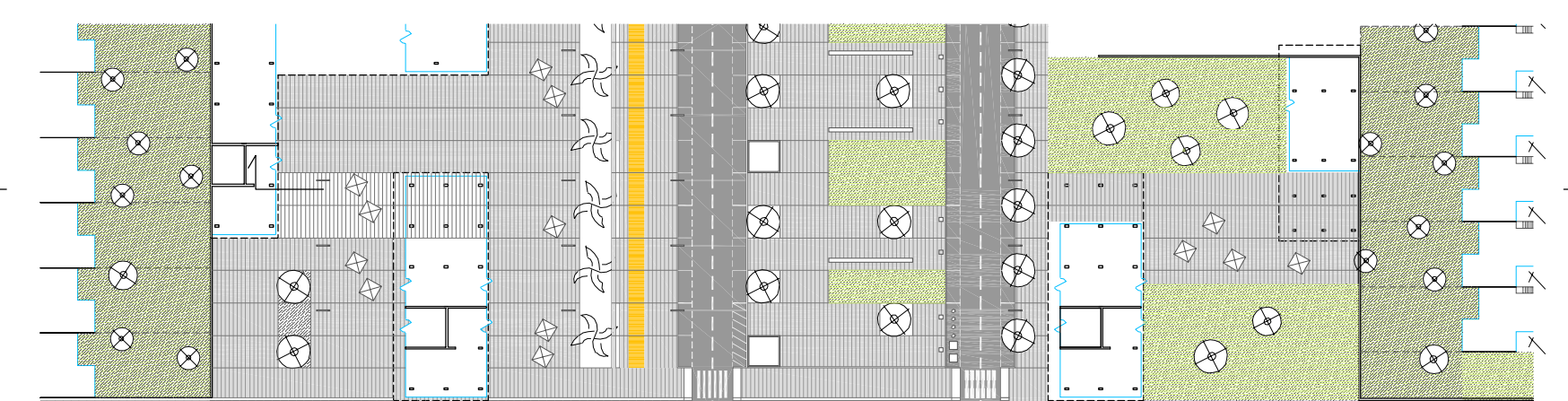
Secció 02 Rambla Est escala 1:1000



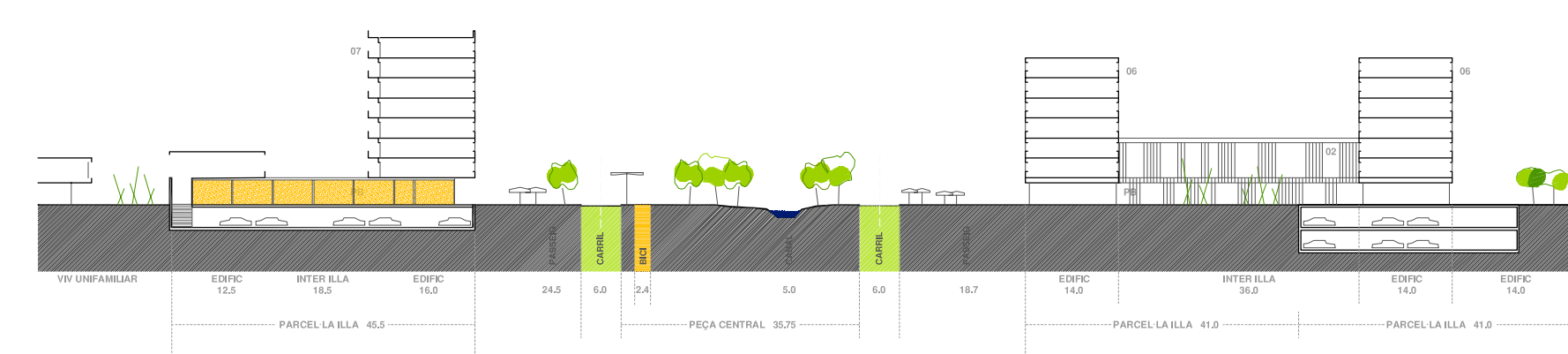
Planta 02 Rambla Est escala 1:1000



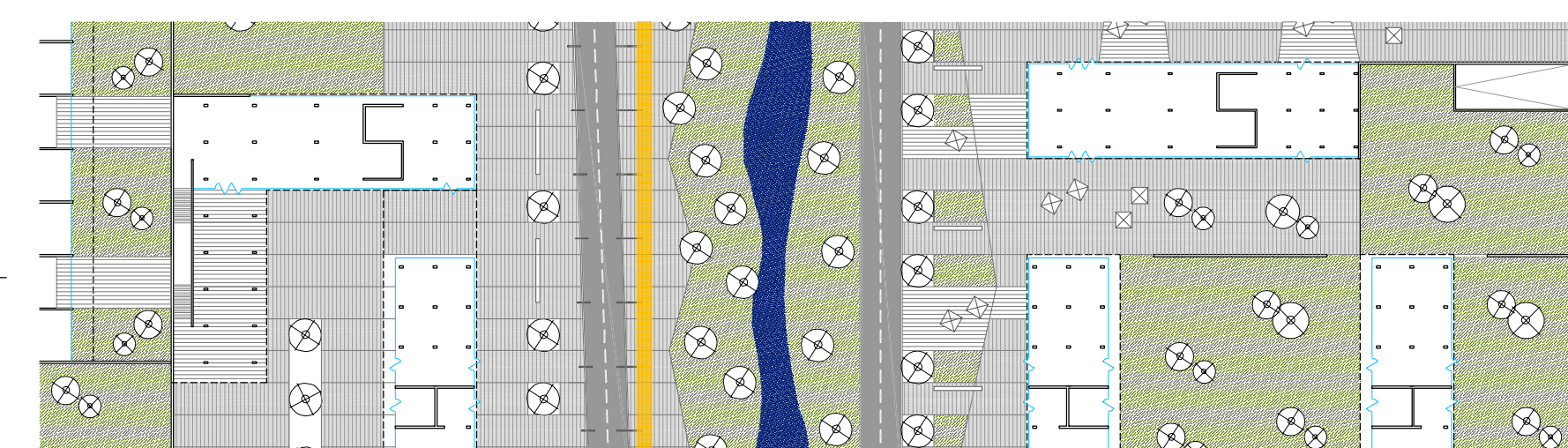
Secció 03 Rambla Oest escala 1:1000



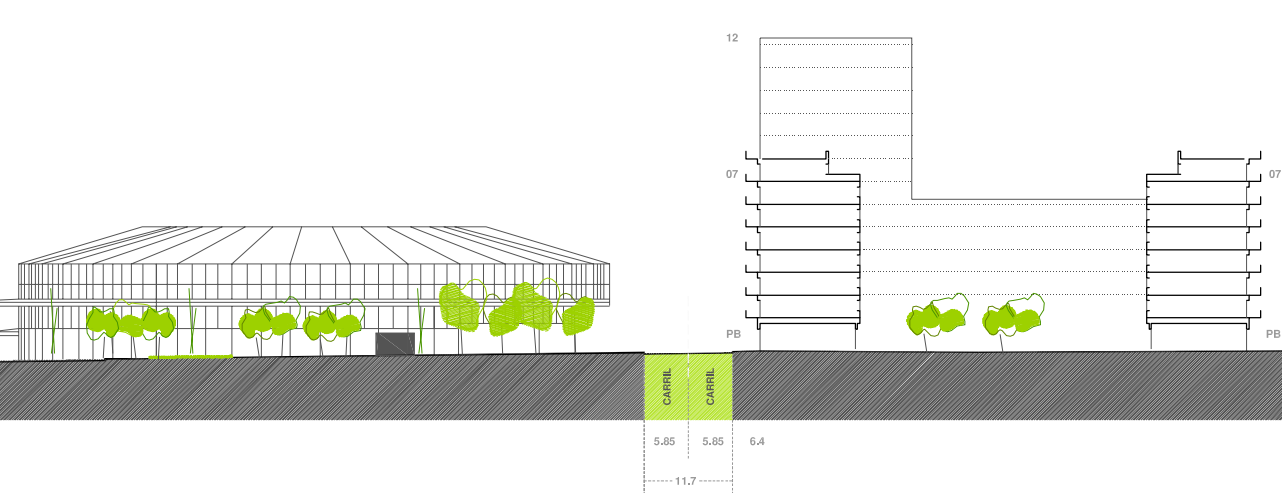
Planta 03 Rambla Oest escala 1:1000



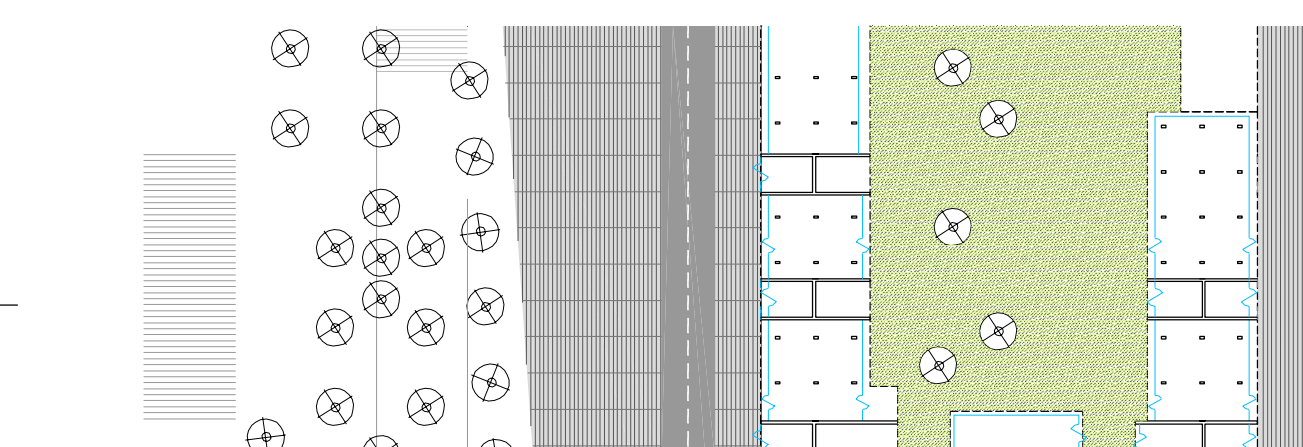
Secció 04 Passeig Central escala 1:1000



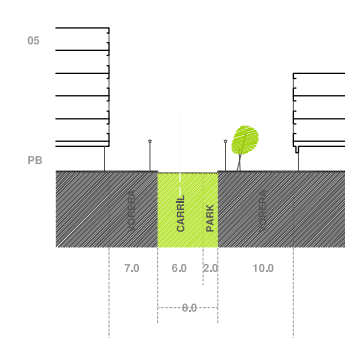
Planta 04 Passeig Central escala 1:1000



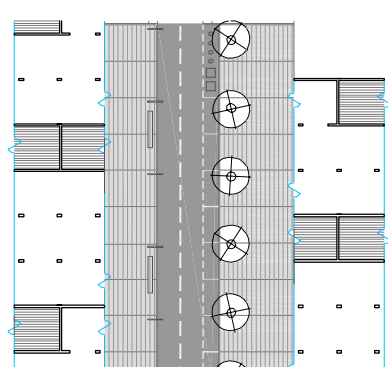
Secció 05 Plaça de l'Estació escala 1:1000



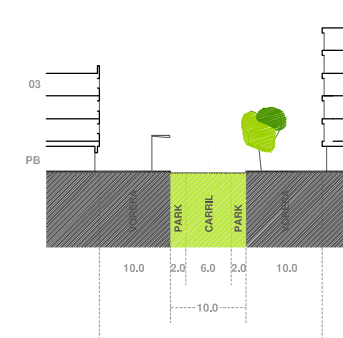
Planta 05 Plaça de l'Estació escala 1:1000



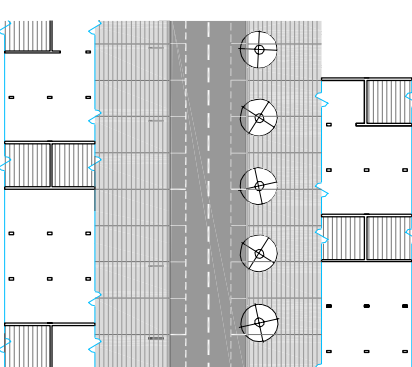
Secció 06 Carrer tipus 25m escala 1:1000



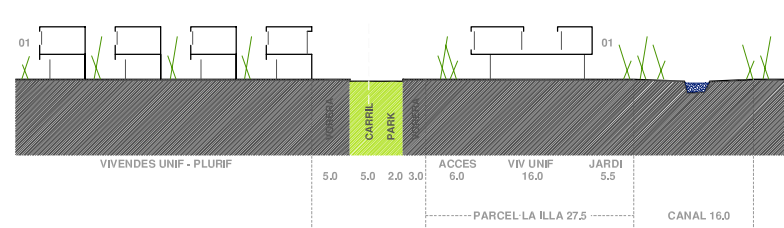
Planta 06 Carrer tipus 25m escala 1:1000



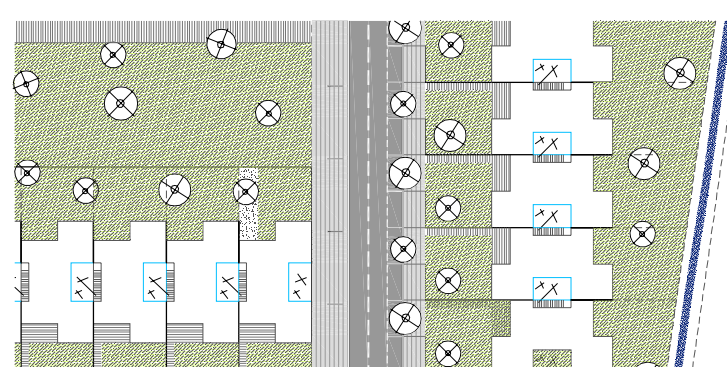
Secció 07 Carrer tipus 30m escala 1:1000



Planta 07 Carrer tipus 30m escala 1:1000



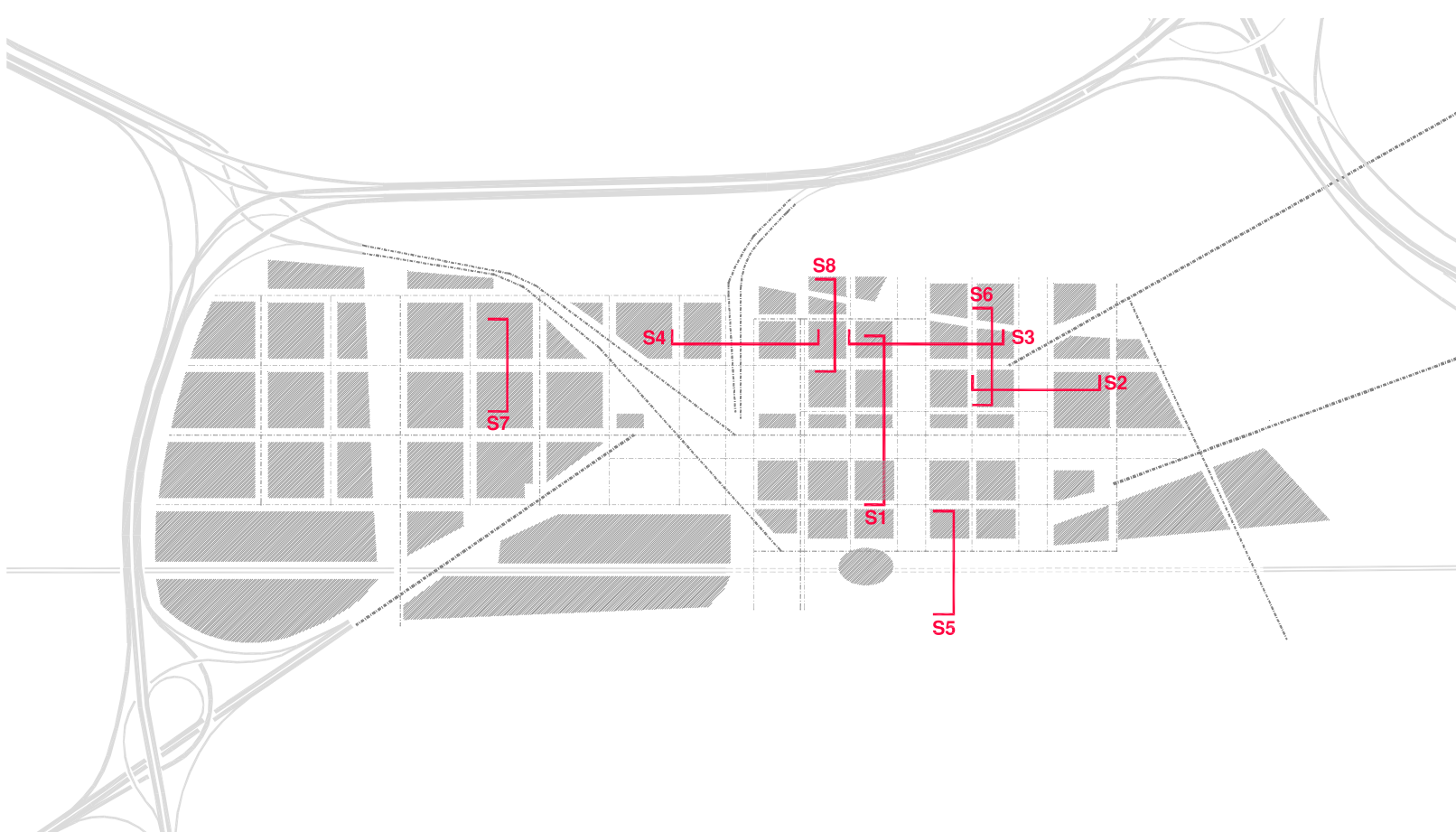
Secció 08 Carrer tipus 15m escala 1:1000



Planta 08 Carrer tipus 15m escala 1:1000



Secció del tractament de l'espai lliure a la Carretera de Ca l'Alaió



ESQUEMA D'USOS

- HABITAT
- ACTIVITAT
- APARCAMENT

SITUACIÓ SECCIONS escala 1:15000