

## 2.4. Justificació de l'observança del desenvolupament sostenible

Respecte la justificació de l'observança de l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible i de les directrius per al planejament urbanístic que són objecte, el planejament que ara es tramita, cal esmentar el següent:

a. el planejament que ara es tramita, és coherent amb el concepte de desenvolupament sostenible contingut en l'article 3 del text refós de la Llei d'urbanisme i de forma més particulars en els seus punts 1 i 2:

- 1. *El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.*

El present document compleix amb els principis anteriors ja que delimita un nou creixement residencial en uns sòls de completament de la trama urbana, sobre els que no concorren importants valors naturals, paisatgístics, arqueològics, històrics o culturals. I proposa donar nou valor als terrenys que encara no s'havien desenvolupat, garantint la utilització racional del territori i del medi ambient, en tant que conjumina les necessitats de creixement del municipi en coherència amb el model i ocupació del territori, generant un teixit que és façana de la ciutat on hi juga un paper clau l'espai lliure i el propi territori.

Es reproduïxen a continuació de forma simplificada els criteris en els que es basa el desenvolupament d'aquesta Àrea residencial estratègica:

**Jerarquia viària.** La nova ordenació incorporarà el principi de jerarquia funcional en l'espai viari que suposa l'establiment d'un ordre o classificació en les vies i recorreguts que aquí es desenvolupin. Des de la definició dels recorreguts per a vianants o carrers de prioritat invertida, passant pels vials i carrers que completen la xarxa principal urbana, determinant les necessitats dels carrers existents i la seva funció futura. En aquest sentit la definició de la Ronda del Sud és un punt clau per la nova ordenació, així com la definició de la jerarquia en la vialitat en sentit nord-sud.

**Compacitat urbana.** La compacitat és un principi complex de l'assentament urbà i comporta intensitat urbana en el teixit i continuïtat en l'espai públic. En la compacitat s'afavoreix l'ocupació predominant dels fronts de carrer enfront de la densitat en alçada, per això la nova ordenació tendirà a una major ocupació del sòl amb alçades variables, amb una major densitat al front de l'avinguda Onze de Setembre i alguna edificació de major alçada pels llocs singulars del projecte urbà. Amb la compacitat i la centralitat dels espais, guanya força el concepte sobre la intensitat i la densitat, entesa en un doble sentit tant quantitativa com qualitativa.

**Diversitat funcional.** La diversitat és un indicador de qualitat de qualsevol ecosistema i la diversitat en el món natural, es dona quan hi ha moltes espècies i molts elements de cada espècie. Aquest principi bàsic portat al nou urbanisme suposarà l'establiment de condicions que afavoreixin una quantitat significativa d'usos i tipologies en l'àmbit, amb una aposta més forta per l'activitat comercial i terciària sobre l'avinguda Onze de Setembre, però estirant aquesta barreja d'usos fins al Passeig del Sud, amb diversitat tipològica des de l'habitatge lliure fins l'habitatge protegit en les seves diferents modalitats, i en la presència d'activitats no residencials diverses ja siguin conformant carrer o en alçada, que incorporarà noves activitats econòmiques a aquest espai.

**Equilibri ambiental.** La introducció de criteris de sostenibilitat serà un principi bàsic que s'haurà d'incorporar en els diferents moments de la construcció del projecte, des del planejament general, passant pel planejament derivat i també en l'execució de l'obra urbanitzadora i la construcció de les noves arquitectures.

**Integració paisatgística.** La singular i excepcional posició dels sòls a en aquesta banda sud de la ciutat, fan del tot necessari la incorporació del propi paisatge del territori agrari del Llobregat en la nova ordenació, així com la singularitat de la trama urbana del barri de la Barceloneta. Aquest nou teixit urbà, definirà una nova percepció de la ciutat des d'aquest punt del territori, un teixit que incorpora el paisatge de l'espai lliure deixant-lo penetrar fins la ciutat consolidada.

**Gestió possible.** El principi de la gestió possible comporta coneixement profund de la realitat que es pretén transformar, de l'estratègia que es vol aplicar i dels instruments urbanístics que s'implanten de forma que es donin les condicions suficients de garantia d'aconseguir els objectius que es persegueixen. La viabilitat

econòmica de qualsevol actuació urbanística passa per l'equilibri de beneficis i càrregues que d'ella se'n deriven.

- 2. *El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient.*

La present ARE és coherent amb l'anterior enunciat pel que fa a la rehabilitació i renovació en el sòl urbà, així com la cohesió social proposant la definició d'un espai de diversitat social, així com una ordenació que permeti millorar els dèficits i la qualitat urbana i social actual, realitzant noves reserves de sòl per sistemes públics, les reserves de sòl destinades a la construcció d'habitatges protegits i la reurbanització i millora dels espais lliures existents.

b. El document que ara es tramita, s'ajusta a les directrius per al planejament urbanístic contingudes en l'article 9 de l'esmentat text refós, i de forma més particular en els seus punts 1, 3 i 7, que es reproduïxen a continuació. Altrament els apartats 2, 4, 5 i 6 del mateix article no són d'aplicació en aquest cas ja que fan referència a qüestions que no afecten en la present actuació (urbanització de zones inundables o de risc, preservació de terrenys de pendents superiors al 20%, urbanització de terrenys forestals o paisatgístics cremats etc.):

1. *Les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.*

3. *El planejament urbanístic ha de preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis, i ha d'incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.*

7. *Les administracions urbanístiques han de vetllar perquè la distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments s'ajusti a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.*

El contingut d'aquest document compleix amb les determinacions anteriors en tots els seus aspectes.

### 2.4.1. Mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible

El present document és coherent amb els principis i objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat, pel que fa a l'aplicació de mesures per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible, i per mobilitat sostenible la mateixa llei estableix que és aquella que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones. Els criteris que inspiren l'esmentada llei, i que s'han aplicat en el present document, són:

- La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures.

- La visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat.

- La intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport.

- La seguretat integral de les persones i el respecte al medi i als seus valors.

- La minimització del consum de recursos energètics i d'ocupació de sòl.

Els objectius generals que inspiren la llei de la mobilitat i que s'integren en aquest document, fan referència al següent:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als llocs de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

c) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

d) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

e) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.

Els anteriors criteris i objectius estan plenament integrats en el present document en la mesura en que el mateix estableix un conjunt de criteris, objectius i solucions generals coherents amb les de la llei de la mobilitat com són els següents:

- S'aposta per un model de ciutat compacta i diversa, on es minimitzen les distàncies i els recorreguts al seu interior i on s'optimitza el consum de sòl en proposar una major intensitat d'edificació.

- La proposta presenta un alt nivell d'autocontenció de la mobilitat obligada, en la mesura en que el percentatge de sostre d'activitat es situa en una dimensió no inferior al 12% i es determina que les mateixes siguin compatibles amb la residència amb el que s'aconsegueix reduir la distància habitatge-lloc de treball i serveis.

- Es tracta d'un àmbit d'alta centralitat urbana per la seva posició respecte l'aeroport, per la seva continuïtat amb la trama urbana de la ciutat, la proximitat del barri de Sant Cosme, la connectivitat de l'avinguda Onze de Setembre i el nou Passeig del sud.

- Es fa una aposta clara per la qualitat de l'espai carrer, que afavoreixi els desplaçaments a peu i en bicicleta, amb una major dimensió dels espais per a vianants, amb més continuïtat que els actuals. Algunes de les principals actuacions pel que fa a la vialitat són:

- S'incorporen els criteris del Pla d'Espais Públics i de Mobilitat del Prat de Llobregat, elaborat per l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, l'abril de 2005, on es proposa una xarxa bàsica que delimiti un esquema de superilles amb la vialitat de caràcter territorial.

Aquesta xarxa bàsica que defineix superilles amb accessibilitat homogènia de trànsit motoritzat, incloent la xarxa de transport públic, permet una accessibilitat fàcil a totes les superilles on cada xarxa troba el seu espai i no es trepitgen.

- La xarxa viària bàsica es complementa en l'obertura del nou vial de continuïtat amb el Passeig del Sud que incorporarà una franja arbrada central i espai suficient per encabir carrils bici a les voreres.

- la resta de vies ens sentit transversal i que no pertanyen a la xarxa bàsica, es definiran de prioritat invertida, és a dir espais d'estada i de mobilitat a peu o en bicicleta.

- L'increment d'oferta d'espai públic per al transport públic, la bicicleta i el mode a peu i la limitació del vehicle privat, milloren l'eficiència del sistema urbà. La limitació de la circulació del trànsit en vehicle privat a una xarxa bàsica millora les condicions de soroll per als carrers secundaris que incrementen la qualitat urbana.

- S'aposta per l'establiment dels passos necessaris per a garantir la connexió entre el territori del Parc Agrari i la zona urbana, així doncs els filtres verticals allotjaran preferentment els sistemes per a vianants i les bicicletes.

En el present document s'inclou l'estudi justificatiu d'avaluació de la mobilitat generada que incorpora els criteris del Pla d'Espais Públics i de Mobilitat del Prat de Llobregat, elaborat per l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, l'abril del 2005.

#### 2.4.2. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en el cycle de l'aigua

El present document estableix l'ordenació del cycle integral, que comporta compatibilitzar el planejament amb el cycle natural de l'aigua i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model globalment eficient. Minimitzant l'ús d'aigua potable, gestionant l'aigua de pluja i dels recursos naturals, optimitzant el seu reciclatge i retornant-la al cycle natural depurada, sense interferir l'aigua que circula fora dels límits del sector i, en tot cas, millorant la gestió de l'aigua de l'entorn.

Els criteris que s'han aplicat en el present document, són:

- Minimitzar el consum de l'aigua tant en els espais edificats com en la urbanització.
- Promoure una bona gestió de l'aigua no potable procedent de la reutilització de la depuradora més l'aprofitament del freàtic, tant en els sòls privats com en els públics.
- Promoure la gestió del cycle complet de les aigües residuals.

Les mesures establertes per a la gestió dels recursos hídrics:

- El cycle integral de l'aigua, tècnicament, integra els conceptes de permeabilitat, classificació, selecció i tractament previ (laminació, separació de greixos, decantació, filtració i higienització) de l'aigua. L'ordenació de l'ARE Eixample Sud estableix un mínim de sòl permeable superior al 35%, de la totalitat del sòl inclòs en l'àmbit delimitat. El sòl permeable definit en l'ordenació correspon en primer lloc i majoritàriament als sòls qualificats de sistema d'espais lliures, en segon als espais lliures interiors d'illa, i en tercer lloc a les zones enjardinades del sistema viari, amb els percentatges que es defineixen en el plànol Cycle de l'aigua.

- La gestió de l'aigua de pluja en fomentarà la seva reutilització per a la neteja de vials i el reg dels espais lliures. El projecte d'urbanització inclourà sistemes de tractament, emmagatzematge i d'utilització de l'aigua no potable procedent de la reutilització de la depuradora més l'aprofitament del freàtic per al reg i la neteja dels espais públics i les zones comunitàries i, en general, prioritzaran els sistemes de reg que minimitzin les pèrdues d'aigua per evaporació i escolament superficial.

- S'incorporen mesures d'economia en els usos domèstics i públics de l'aigua. Totes les edificacions disposaran de sistemes d'estalvi d'aigua (reguladors de pressió i airejadors per aixetes i dutxes) i s'introdueixen criteris i sistemes d'estalvi en els espais lliures públics i privats tal i com es recull del el plànol del cycle de l'aigua.

#### 2.4.3. Mesures adoptades per a garantir la gestió i producció de l'energia

- S'obre la implantació i ordenació de l'àrea residencials estratègica, s'estableix un model d'ocupació que minimitza el consum del sòl, en racionalitza el seu ús, per tal d'afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica i optimitza, en l'ordenació dels carrers i les arquitectures, l'accés al sòl (criteris d'orientació i separació entre edificis que afavoreixin el seu assolament).

- L'ARE Eixample sud planteja un model d'eficiència energètica. L'eficiència energètica (la satisfacció de les necessitats amb el mínim de recursos energètics) es basa en tres factors que cal articular conjuntament: la minimització de la demanda, l'eficiència en l'oferta dels sistemes que usen l'energia per satisfer-la i la gestió conjunta en el temps dels factors dinàmics que afecten tant l'oferta com la demanda.

- Les edificacions que es construeixen en les ARE s'ajustaran a criteris d'aprofitament bioclimàtic, que minimitzen la demanda: Amb una correcta orientació d'una proporció no inferior al 75% de la totalitat del habitatges; amb la garantia de la ventilació transversal natural provocada per la disposició de les façanes i/o patis de ventilació (excepte en el cas d'habitatges per dues persones que s'admetrà la ventilació forçada) i amb la potenciació de la implantació d'espais intermedis amb l'exterior, amb l'objectiu de millorar el confort espacial, el control tèrmic i acústic, i l'estalvi energètic dels habitatges. Aquests espais, i sempre amb la garantia dels objectius anteriors, tenen normativament un tractament específic en la regulació normativa de les ARE.

- Per l'eficiència en l'oferta, les construccions que s'executen en les ARE disposaran d'un sistema autònom de producció d'aigua calenta sanitària. Tots els edificis (excepte pàrkings, magatzems, construccions auxiliars i aquells similars amb un mínim consum d'aigua), hauran de disposar d'un sistema de producció d'aigua calenta sanitària que utilitzi per al seu funcionament energia solar tèrmica.

- El present document d'ordenació de l'ARE defineix els criteris i mesures destinades a minimitzar la demanda energètica tant a nivell del conjunt de l'àmbit com de l'espai públic i l'edificació, tal i com es descriu en el plànol de Gestió de l'energia.

#### **2.4.4. Mesures adoptades per a garantir l'eficiència en la gestió del tractament de residus urbans i la qualitat ambiental i atmosfèrica.**

##### **Tractament de residus**

- Seran objectius de l'ARE, reduir la generació de residus, fomentar el reciclatge i la reutilització dels residus urbans i facilitar la disponibilitat d'instal·lacions adequades per al seu tractament i/o dipòsit.

- Amb aquesta finalitat es preveu la localització de punts de recuperació de la matèria orgànica: central de compostatge, punts de compostatge en espais lliures públics i privats.

- L'ARE fa la previsió en els espais lliures públics i privats, mecanismes de compostatge que han de permetre la recuperació de la matèria orgànica. Aquesta recuperació ha de ser suficient per cobrir, com a mínim, les necessitats de l'adobament del verd urbà i del verd privat i d'un mínim del 20% (desitjable un 50%) del consum generat pels horts urbans i privats existents en el sector, si és el cas.

- El sistema de recollida de residus serà l'existent en el municipi del Prat, en aquest cas s'emprarà el sistema de recollida selectiva al carrer, pel tractament de les 5 fraccions de residu (paper, vidre, plàstic, orgànica i rebuig), excepte determinació municipal expressa.

- Per al tractament i gestió dels materials i els residus, s'utilitzaran preferentment materials reciclats o renovables i d'origen local, per produir la quantitat mínima d'emissions en el procés de transformació i posada en obra, minimitzant l'impacte de la construcció sobre el cicle dels materials i el medi ambient en general.

##### **En la qualitat ambiental i atmosfèrica**

- L'ordenació de l'ARE estableix els criteris per tal de minimitzar els efectes sobre l'ambient atmosfèric i la qualitat de l'aire per tal d'evitar l'efecte "illa de calor", utilitzant materials d'alta reflectivitat i emissivitat, i la incorporació de vegetació com a controlador ambiental.

- Respecte a la mobilitat, amb l'objectiu de reduir al màxim les emissions de substàncies contaminants, es redueixen les àrees de trànsit rodat, a les mínimes indispensables i es garanteix l'accés al conjunt de serveis mitjançant recorreguts per a vianants i bicicletes. Es defineixen les velocitats de la xarxa de vialitat de la nova ordenació per tal de reduir les velocitats en el major nombre de carrers, aconseguint una màxima seguretat. Es promouen els espais amb baix impacte ambiental.

- Prevenció i correcció de la contaminació acústica amb mesures de correcció en l'edificació, com ara l'orientació dels edificis i disposició de les dependències d'ús sensible al soroll allunyades de la font d'emissió, avinguda Onze de setembre i zona aeroportuària. S'inclouen les mesures de qualitat dels edificis, aïllaments i acabats.

- S'estableixen ara criteris per a la utilització d'elements de la vegetació com a elements de protecció acústica, com ara franges d'alta intensitat de vegetació, tipus d'arbrat i protecció amb vegetació dins els espais de la vialitat, utilització de paviments sonoredactors, fonoabsorbents, etc.

- Prevenció de la contaminació lumínica, limitant la generació de necessitats d'enllumenat exterior i evitar-ne els excessos lumínics, els fluxos hemisferi superior, les reflexions excessives i l'impacte negatiu sobre els organismes vius. Per tal d'ajustar el disseny de l'enllumenat a les necessitats es defineixen tres tipus d'espais segons el nivell d'il·luminació, d'intensitat alta: l'avinguda Onze de setembre; d'intensitat mitja: eixos vials verticals i part del Passeig del Sud; i d'intensitat baixa: els carrers de prioritat invertida horitzontals i els filtres

verds verticals. S'inclouen ara les mesures d'estalvi energètic com ara mecanismes automàtics d'accionament, sistemes de baix consum, i aquells que aprofiten les energies renovables.