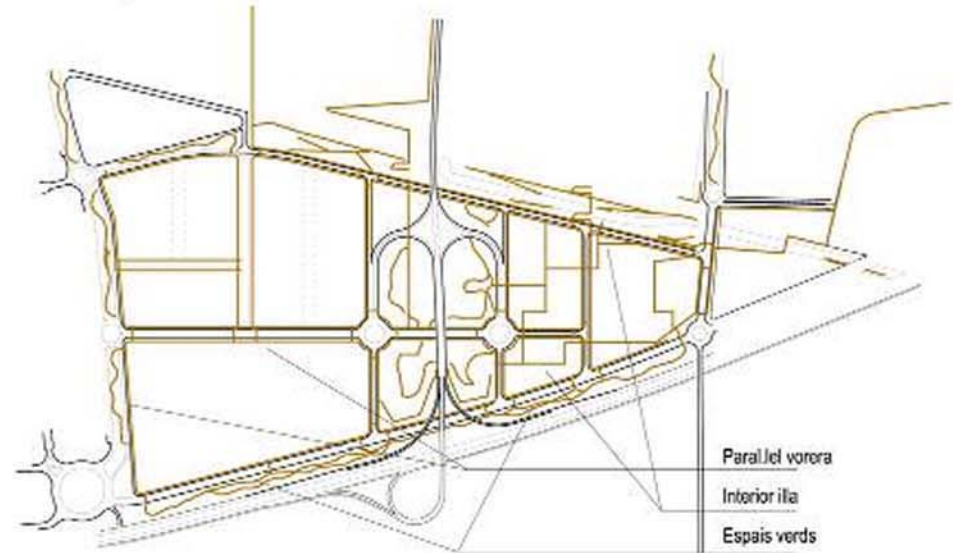


6.

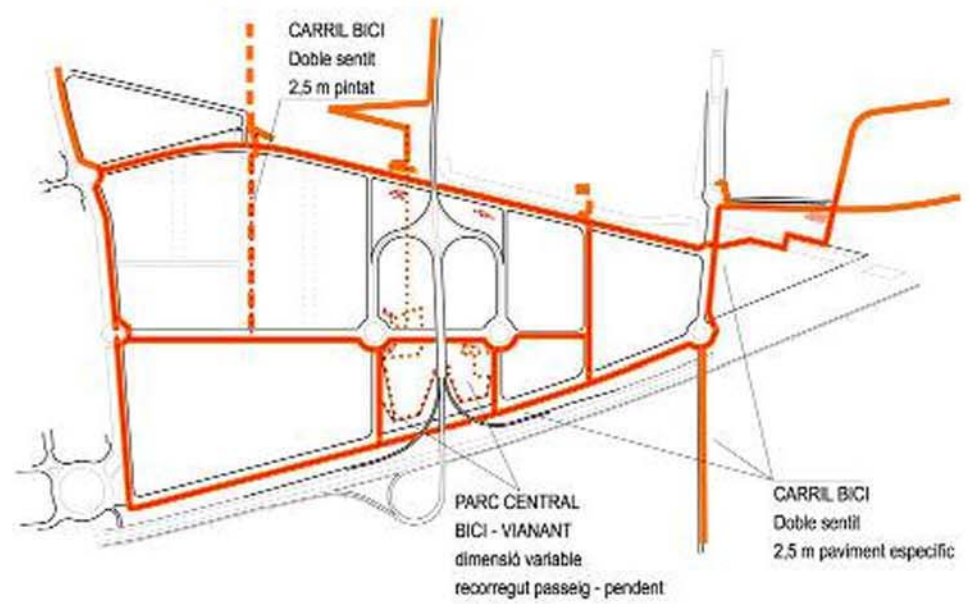
>6

L'ORDENACIÓ DE LA MOBILITAT

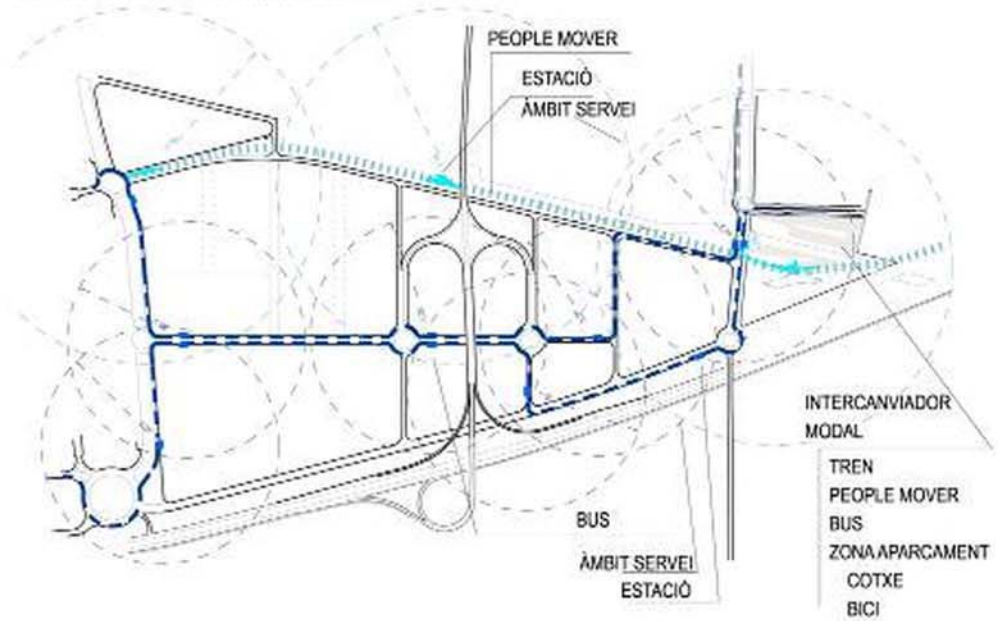
### Recorreguts de vianants



### Xarxa recorreguts bicicleta



### Línies de transport col·lectiu



## 6.1 Paràmetres per a l'ordenació de la mobilitat

### Integració de la nova xarxa en el sistema intermodal de transport

-En els municipis que disposin de transport públic es garantirà l'ús del mateix per l'accessibilitat a les àrees residencials en àmbits territorials ben servits, adaptant la freqüència i horaris; integrant la xarxa de transport públic dins el sistema intermodal de transport; vinculant els usos urbans més generadors de mobilitat a les proximitats d'estacions i parades dels transports col·lectius, optimitzant la localització dels intercanviadors, establint prioritats dels vehicles de transport col·lectiu en el disseny de les xarxes viàries (tant per a la seva circulació com per a la seva parada). Totes les ARE localitzades en municipis que ho permetin, disposaran de xarxa de transport públic de superfície, amb preferència per aquest ordre: ferrocarril, tren-tram o línies d'autobús, com a mínim amb un parada o intercanviador situada a una distància inferior a 400 metres. Les ARE han de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, d'acord amb el que assenyala la legislació vigent.

### Accessibilitat adequada, de qualitat i segura

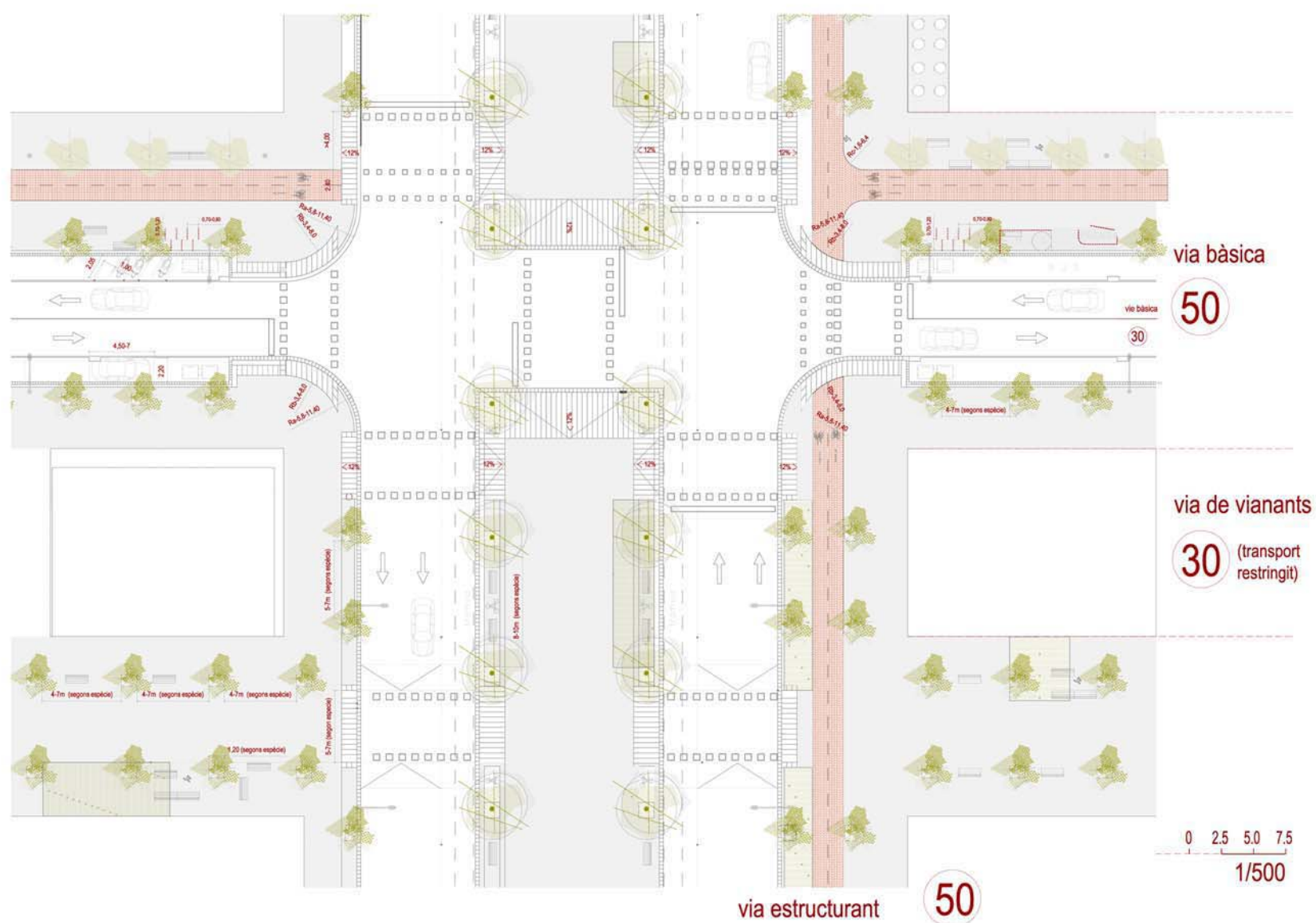
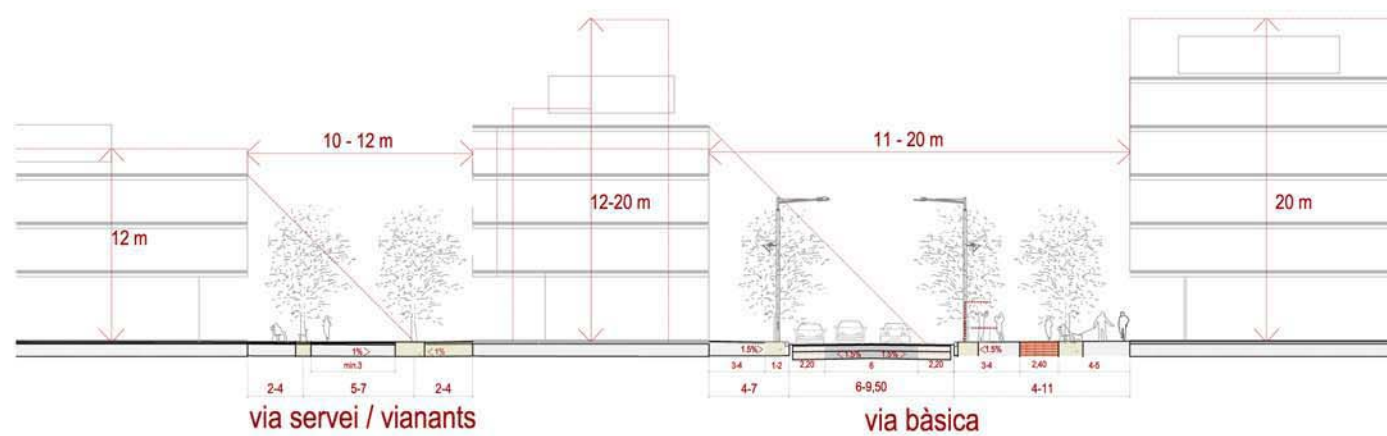
- Es garantirà una accessibilitat universal, adequada, de qualitat i segura als diferents àmbits, públics i privats, del sector. Les ARE disposaran de l'ordenació de la vialitat amb preferència per la mobilitat tova, amb domini de les xarxes de recorreguts per vianants, amb el disseny d'itineraris segurs i amb la integració dels carrils bici així com la potencial implantació de sistemes d'intercanvi de bicicletes. La definició de les xarxes de mobilitat haurà d'assegurar la connectivitat amb els principals pols de mobilitat que puguin generar un nombre elevat de desplaçaments, com nodes de transports col·lectius, equipaments comunitaris, àmbits comercials o espais lliures. En qualsevol cas, les calçades per al trànsit rodat dels vials que no constitueixin xarxa viària principal, hauran de projectar-se de manera que es garanteixi la moderació de les velocitats del trànsit motoritzat (trencaments de l'eix de la trajectòria, estrenyiment de carrils, canvis de paviment, anivellaments de la calçada amb la vorera, etc.).

### Minimització dels desplaçaments habituals

- Es procurarà per una acurada planificació de la mobilitat que minimitzi i racionalitzi els desplaçaments habituals amb l'objectiu d'arribar a un model d'impacte ambiental i paisatgístic mínim, eficient energèticament i poc contaminant. Les xarxes de vianants i bicicletes hauran de permetre itineraris continus i en xarxa. L'espai destinat a parada de transport col·lectiu haurà de respectar els espais destinats a vianants i bicicletes garantint la seguretat de vianants i ciclistes, localitzant i dimensionant de forma adequada els àmbits d'aparcament.

### Aparcament procurant agressió mínima en l'espai públic

- L'aparcament s'ordenarà amb criteris que no prioritzin l'ús del vehicle privat i procurin per la mínima agressió en l'espai públic: amb preferència de l'aparcament de gestió col·lectiva front a l'aparcament privat; l'aparcament al carrer serà el mínim possible, i a dins l'immoble només el necessari (es recomana que el nombre de places d'aparcament en l'espai públic, no excedeixi del que en resulti del 50% del nombre d'unitats d'habitatge). Es preveurà en els edificis, espais on guardar les bicicletes així com espais per aparcar aquests vehicles en relació a les activitats i els equipaments.





## 6.2 L'ordenació de l'espai viari

### Incidir en la qualitat del carrer

- La qualitat del carrer es considera un element bàsic que ha d'atendre a: un bon traçat, una correcta secció i una qualitat suficient dels materials que facilitin el seu manteniment . El traçat és el principi del bon establiment del barri, la secció l'element primari d'identitat i la qualitat dels materials, condició necessària de la urbanització.

### El carrer per al confort dels residents

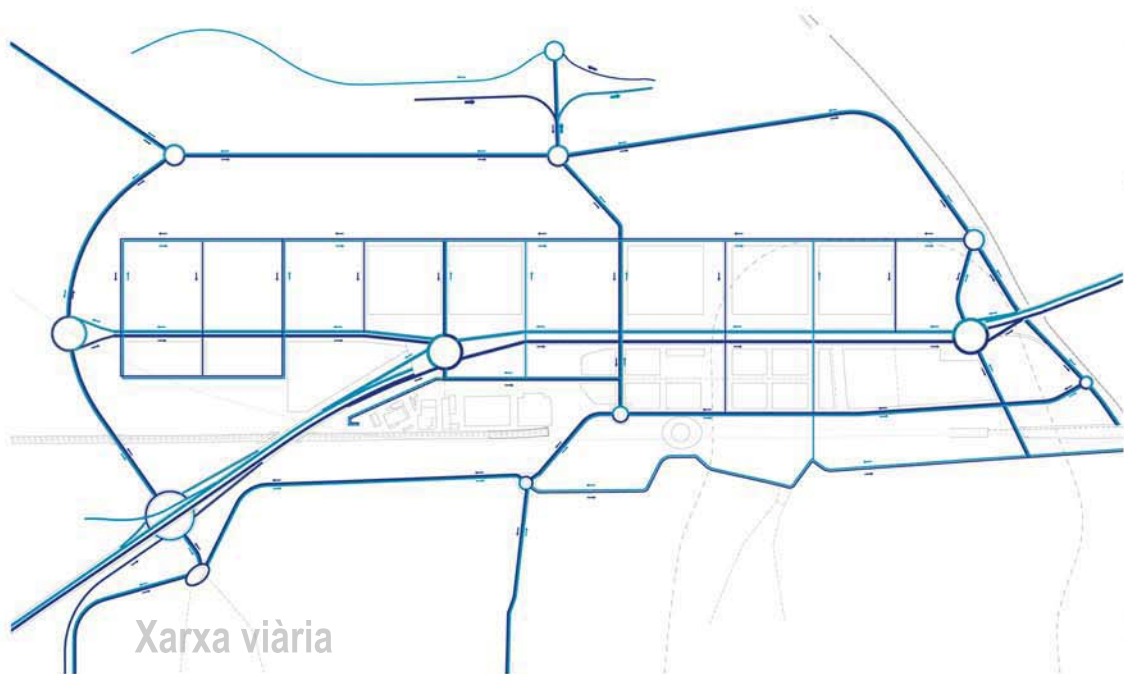
- La secció dels carrers atindrà principalment al confort dels residents: Els carrers, com a mínim, seran de secció compensada (50 % o més destinats a la mobilitat peatonal o tova i el 50% restant o menys destinat a la mobilitat rodada). Tots els carrers, incorporaran elements arbrats o vegetals en la seva secció, per les qualitats climàtiques que els elements vegetals aporten i per l'afavoriment dels recorreguts i itineraris peatonals que comporten. La disposició de l'aparcament projectat en l'espai carrers, serà prioritàriament en cordó, limitant la seva longitud màxima. Els carrers de dimensió inferior als 8 mts d'amplada seran de planer únic, sense diferenciació entre calçada i vorera. Es preveurà, quan sigui necessari, espais per a la càrrega i descàrrega, de forma que no afecti al trànsit rodat i preferentment situats en espais específics, que no minvin la qualitat de l'espai públic.

### Qualitat dels materials

- La qualitat dels materials en la urbanització s'adaptarà a les condicions del lloc i de la ciutat existent: Amb un nivell de qualitat que millori les preexistències de la ciutat a la que complementa i integri, si existeixen, els elements més característics del mobiliari urbà propis del municipi.

### Estructura i funcionalitat en els serveis tècnics

- La secció del carrer incorporarà una bona estructura d'ús i funcionalitat en els serveis tècnics per permetre l'adaptabilitat a les demandes d'habitatge i llur articulació amb la resta de funcions i activitats del barri, entenent la part tècnica del carrer, com un canal de fluxes i contenidor d'infraestructures que integri la major quantitat possible de serveis i prestacions al nou barri: aigua, clavegueram, energia i telecomunicacions, en els seus diferents formats i tipologies, preveient registres i reserves de pas d'infraestructures suficients per a les instal·lacions previstes i per a les futures.





6.3 L'ordenació de la mobilitat



TRANSPORT COL·LECTIU

- AVE
- Rodalies Renfe
- Xarxa Metro
- Xarxa Autobus
- People Mover

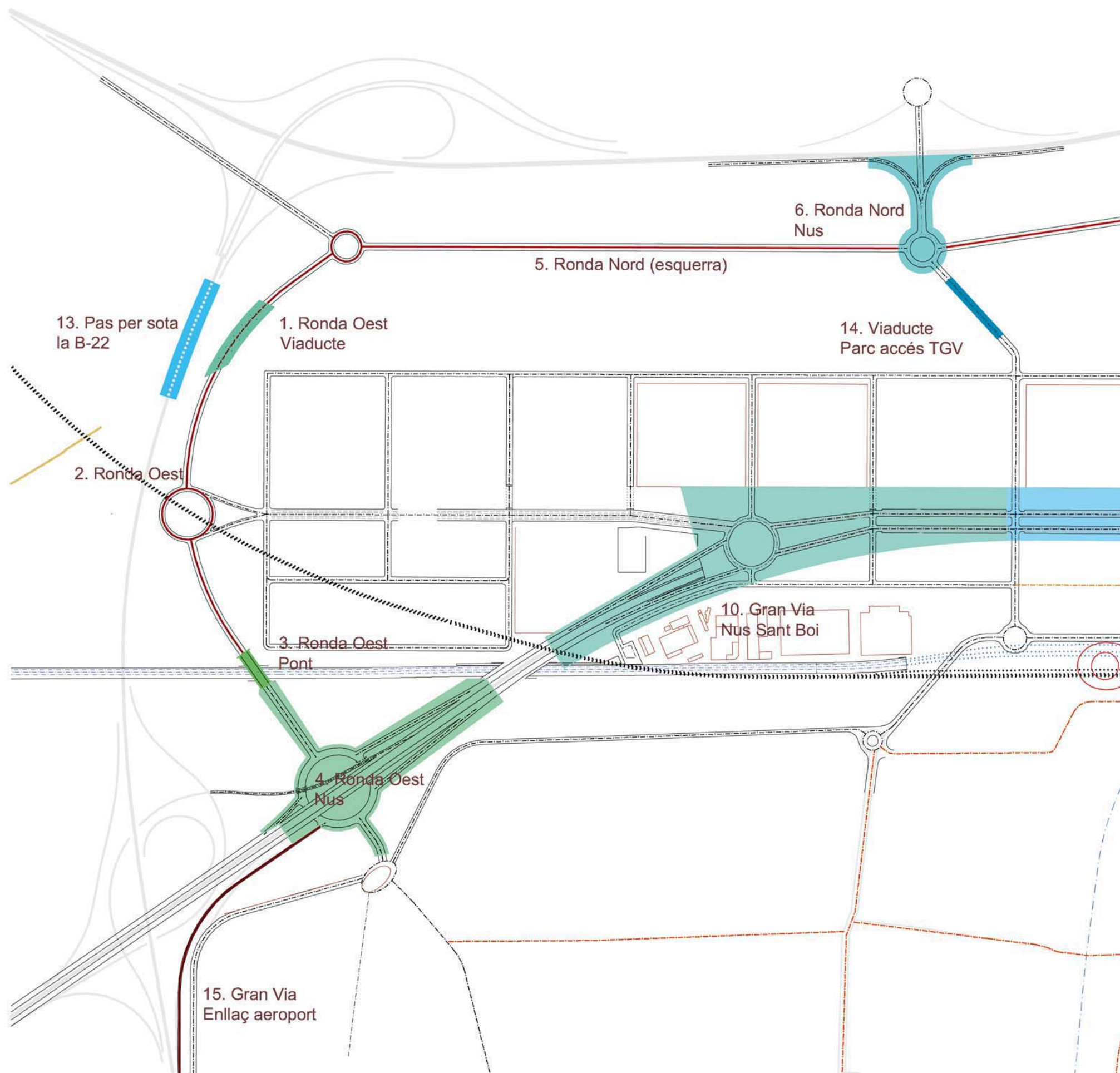
XARXA PEATONAL

- Camins parc
- Xarxa bicicletes
- Vials peatonals

XARXA VIÀRIA

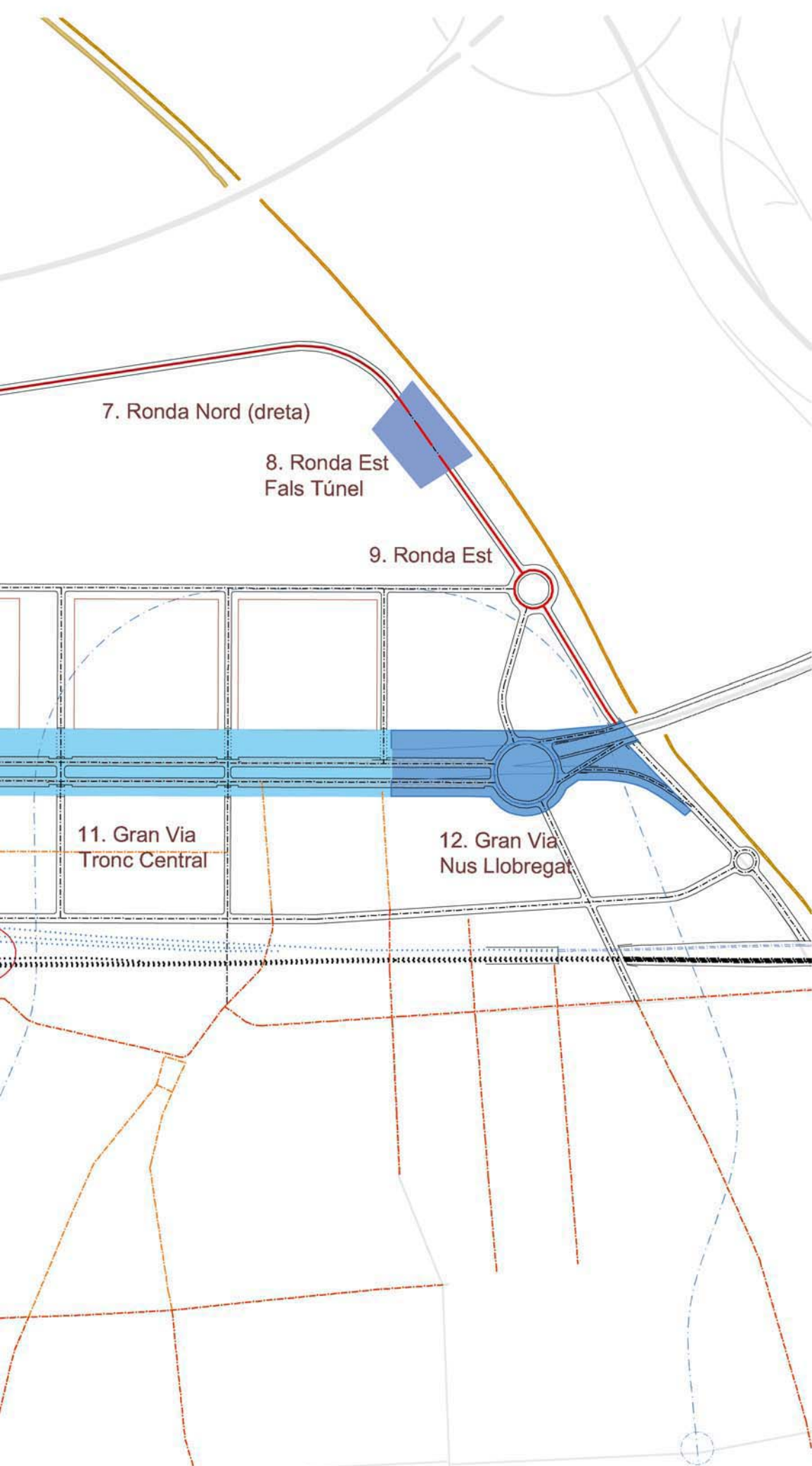
- Jerarquia viària 1
- Jerarquia viària 2
- Jerarquia viària 3
- Jerarquia viària 4
- Aparcament lineal







## 6.4 Infraestructures operacions



Com a criteri general es pretén simplificar la red de connexió amb les grans infraestructures, en comptes d'afegir moviments a una red que de per sí ja és prou complicada. Així doncs, es proposa traslladar el primer tram de la B-201 de Gran via (C-31), que connecta el Prat amb Sant Boi, a la red local del Prat Nord, efectuant-se la connexió a partir de les diferents rotondes perimetrals que donen accés a la nova Ronda.

El desmantellament d'aquest vial reforça la idea de ronda i allibera l'àmbit del nou eixample del trànsit dens per el seu interior, alhora que n'augmenta la connectivitat. Existeixen dos tipus d'actuacions en aquest vial:

Per una banda diversos nusos permeten la connectivitat entre la Ronda i la resta d'infraestructures:

- El nus 4 enllaça la Ronda amb el Prat i la Gran via
- El nus 2 connecta la Ronda amb el sector d'activitat terciària, així com amb la perllongació de l'eix cívic per sobre la Gran via.
- El nus nord-est connecta la Ronda i per extensió el Prat, amb Sant Boi.
- El nus 6 uneix el nou Eixample i la Ronda amb la C-32 (connexió que actualment no existeix)
- El nus 12 torna a enllaçar la Ronda amb el Prat i la Gran via.

Per altra banda hi ha un altre tipus d'actuacions encaminades a millorar la permeabilitat de les infraestructures:

- El Pont a la Ronda Oest (3) que permet creuar les vies ferroviàries.
- Viaductes 1 i 14 que permeten el pas del parc per sota els vials rodats.
- L'actuació número 13 també va dirigida en aquest sentit, i permet l'enllaç del parc amb els espais lliures interurbans.
- El fals túnel (8) serveix per connectar el parc amb la riba del riu. En aquest punt la carretera baixa de cota perquè els peatons puguin creuar per sobre.

D'altra banda el soterrament parcial de la Gran via (10, 11, 12) en l'àmbit de l'Eixample permet la connexió mar muntanya de cotxes, peatons i bicicletes i converteix el que abans era una barrera per el Prat en un element permeable i un important eix cívic del nou barri.

- El nus 12 permet l'enllaç entre aquest eix cívic i la Gran via, així com amb la Ronda Est i el Prat.

- El nus 10 (Gran via-Sant Boi) permet la connexió amb la Gran via i la C-31, així com amb el sector d'activitat terciària

- El nus 4 permet l'enllaç amb el Prat i amb la Ronda oest cap a Sant Boi i la C-32. (a l'altura del nus 6, connexió que actualment no existeix)



7.

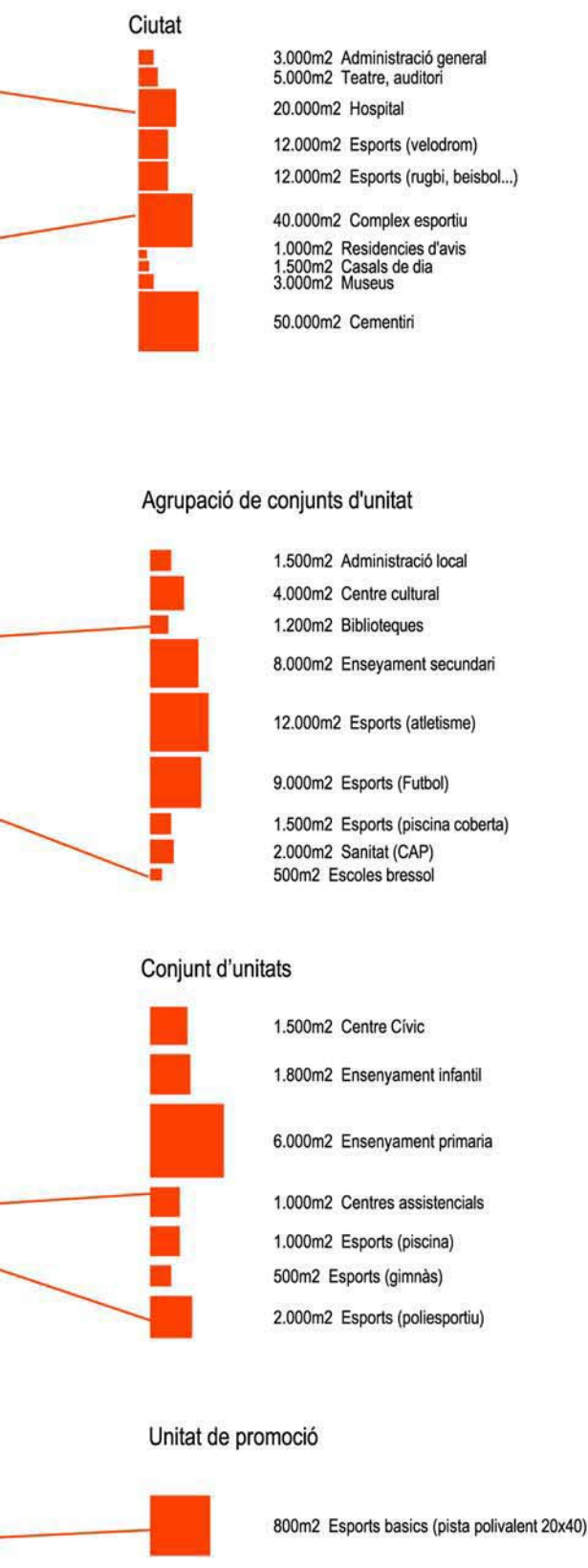
>7

## L'ORDENACIÓ DELS EQUIPAMENTS





# 7.1 Criteris per al dimensionat i característiques dels equipaments



## Funció i escala

- La diversitat en els equipaments ha de donar cobertura a les necessitats de serveis als ciutadans en atenció a dos criteris bàsics: funció i escala. La funció correspon al conjunt de necessitats sectorials de les persones i la ciutadania (ensenyament, sanitat, cultura, esports, atenció social, administració i seguretat), amb una atenció especial als indicadors referents a seguretat, gènere i edat que de la memòria social se'n derivin. L'escala, correspon al radi de servei de l'equipament (proximitat i referència).

## Lògica escalar i no lineal

- El sòl necessari pels equipaments a la ciutat té una lògica escalar i no lineal: Les necessitats d'equipaments i serveis públics atendran als déficits de la ciutat consolidada i a l'atenció pròpia de necessitats generades pels nous residents. La lògica escalar dels equipaments, comporta que amb la segmentació gradual de l'increment del valor absolut del nombre d'habitatges, es generen noves necessitats de disposició de serveis. Les escoles bressol els CEIP, els IES, els CAP, els centres d'esport, les biblioteques, els museus, els centre cívics, etc.... apareixen com a nous equipaments necessaris en cada assentament a partir d'un llindar determinat que el planejament ha d'atendre i donar cobertura. Els més bàsics, primaris i que consumeixen major quantitat de sòl en l'ordenació del planejament, són els equipaments d'ensenyament: una línia de CEIP cada 800-1.000 habitatges; una línia de IES cada 1.000-1.200 habitatges nous (CEIP 1 línia 5.000-6.000 m² sòl, CEIP 2 línies 7.000-8000 m² de sòl, CEIP 3 línies 10.000 m² de sòl, IES 2/2 5.500-6.000 m² de sòl, IES 3/2 7.500-8.000 m² de sòl, IES 4/3 8.000-10.000 m² de sòl).

## Radis de servei

- Previsió d'espais per equipaments públics segons radis de servei: proximitat i referència que garanteixin l'assistència, als nous residents i generin espai social d'intercanvi entre els veïns i la resta de ciutadans. Els equipaments són l'espai bàsic de relació i transferència de comunicació, cal doncs, que la reserva d'equipaments sigui espai de relació i servei pels residents del sector (ensenyament, esport i serveis cívics) i espai d'intercanvi amb la resta de veïns de la ciutat (cultura, sanitat. administració, seguretat). S'apostarà per la multifuncionalitat d'aquells equipaments que tenen un ús acotat a una franja horària o limitat a uns dies concrets de la setmana (per ex. utilització de les zones esportives de les escoles durant els caps de setmana).

## Distribució, intensitat, complexitat

- La localització dels sòls destinats a equipament en el planejament procurarà garantir els criteris de intensitat, complexitat i distribució equilibrada: Les necessitats d'equipaments i serveis públics atendran als déficits de la ciutat consolidada i a l'atenció pròpia de necessitats generades pels nous residents.

## Varietat de situacions en l'ordenació

- La posició dels sòls destinats a les funcions d'equipament cercarà la varietat de situacions en l'ordenació del sector: Podran formar part de les arquitectures no destinades exclusivament a equipaments públics, s'integraran en l'ordenació formant illes mixtes de funcions o es situaran en emplaçaments aïllats destinats exclusivament al sistema de sòls públics, segons la idoneïtat del seu destí.

## Natura diversa en la distribució de sòl

- La dimensió dels equipaments atendrà a necessitats de sòl de naturalesa diversa, sota el criteri de que no hi ha una correspondència directa entre dimensió de l'equipament i radi de servei del mateix (equipaments de dimensió reduïda poden tenir una gran escala de servei i els equipaments de gran dimensió tenir, en canvi, una escala de servei molt inferior). Els equipaments, pel que fa a la seva mida es classificaran en menors (fins a 1.500 m² de sòl), mitjans (entre 1.500 i 5.000 m²) i grans (més de 5.000 m²).

## Previsio per demanda futura

- La reserva de sòl per equipaments serà la necessària i suficient per garantir l'atenció de les necessitats actuals de la població i preveurà la disponibilitat de superfície de sòl per atendre les altres demandes futures generades pel propi desenvolupament del barri i/o aquelles que millorin les condicions de relació del sector amb el municipi i el seu entorn.



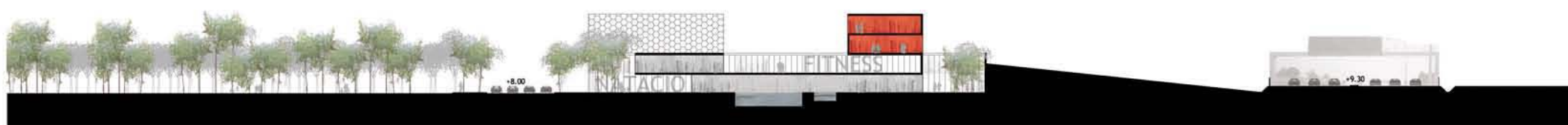
7.2 L'ordenació dels equipaments







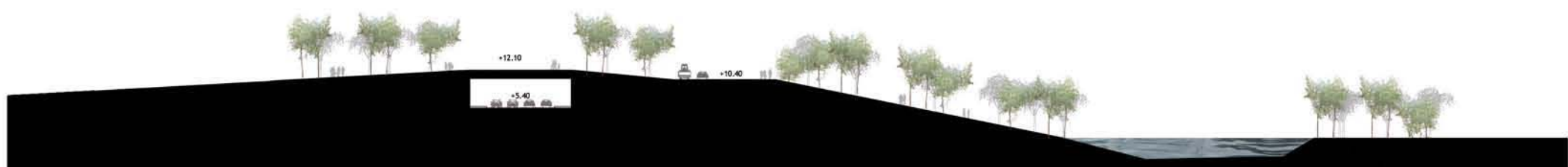
SECCIÓ A



SECCIÓ B

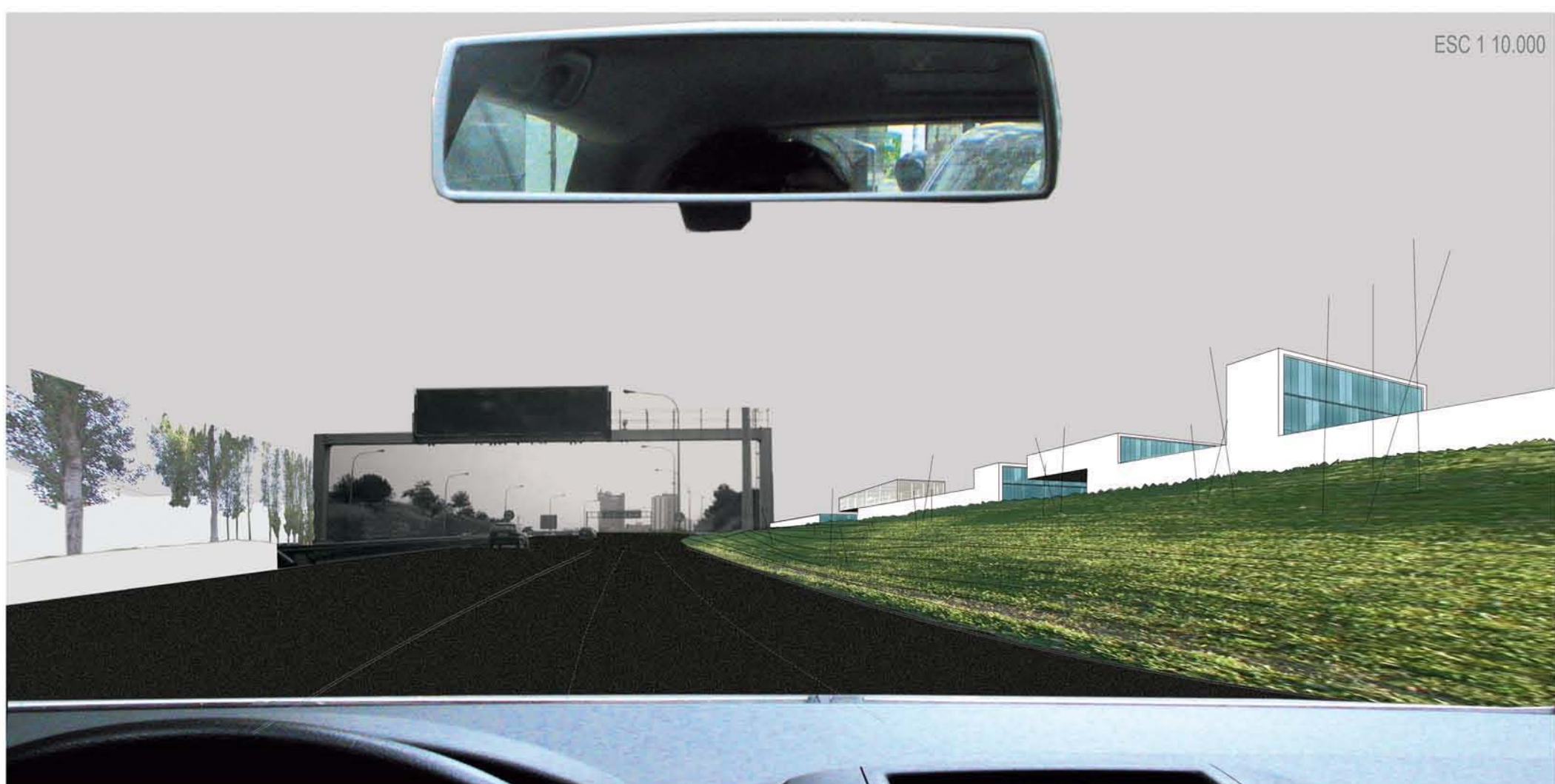
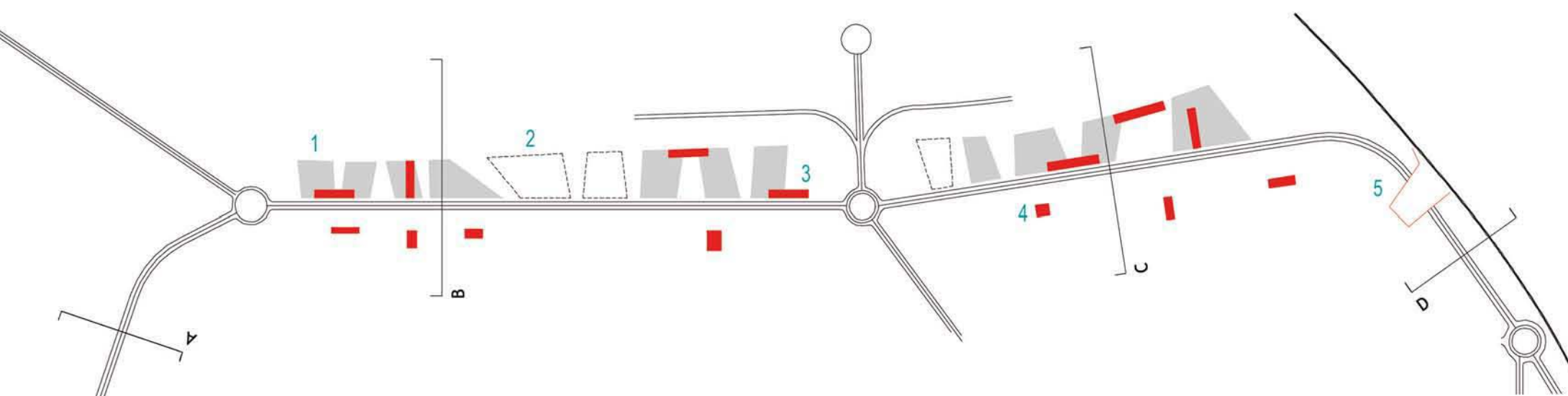


SECCIÓ C



SECCIÓ D

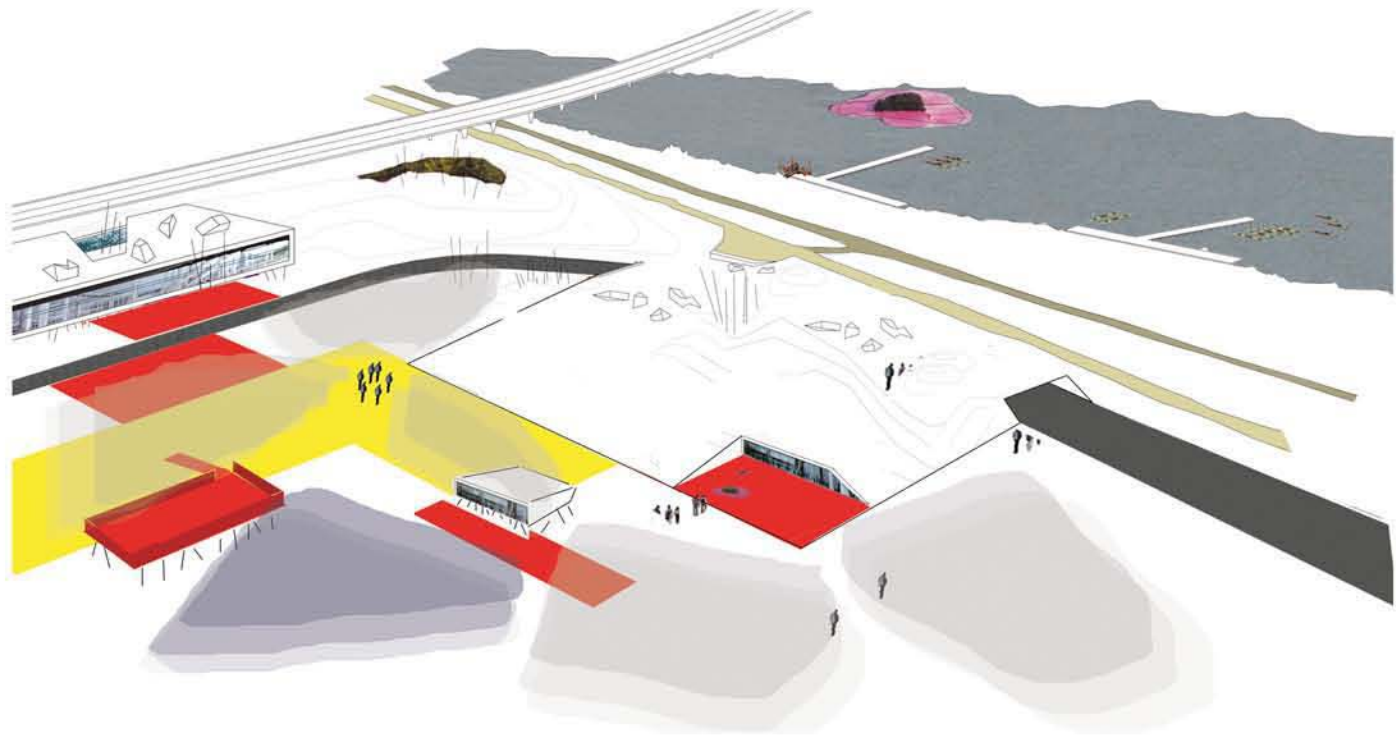
ESC 1 2.000



ESC 1 10.000



## 7.3 Els equipaments metropolitans, Parc Biomèdic



### > EQUIPAMENTS I SERVEIS SANITARIS, UNIVERSITARIS I ESPORTIUS

El Prat de Llobregat ha adquirit una nova centralitat gràcies a la construcció de la “pota sud”, que connecta l'autopista Pau Casals (C-32) amb la Ronda de Dalt, i gràcies a l'existència d'una sèrie d'infraestructures d'escala metropolitana com són el port, l'aeroport i el TGV. És a dir, El Prat s'ha convertit en una part molt important d'un sistema de ciutats que comparteixen una sèrie d'equipaments metropolitans a la xarxa d'infraestructures. En aquest sentit, cal accentuar la proximitat l'Hospital Universitari de Bellvitge, l'Institut Català d'Oncologia de L'Hospitalet, la Zona Universitària de Barcelona, el Camp Nou, etc. La seva sinèrgia ens permet plantejar la localització d'un hospital universitari, així com equipaments esportius i serveis hotelers al llarg de l'autopista Pau Casals.

### > L'AUTOPISTA PAU CASALS

L'autopista Pau Casals i la ronda del Prat esdevenen el límit superior del Prat de Llobregat i requereixen un tractament diferenciat per tal de transformar el que podria ser una barrera arquitectònica en un pol d'oportunitats.

La construcció d'un edifici extens i compacte, de dues plantes, encaixat entre l'autopista i la ronda ens permetria esmorteir al màxim l'impacte acústic i visual de l'autopista des de la ciutat, a la vegada que ens dotaria d'una superfície de més de 190.000 m2 construïts per a equipaments i serveis. Aquesta doble planta estaria separada de l'autopista per un talús de terra natural i hauria de ser prou flexible per tal d'adaptar-se a les diferents necessitats programàtiques, ja siguin esportives o sanitàries, i a les transformacions que es produeixen en el temps. El conjunt es completaria amb una sèrie de volums emergents de poca alçada per tal d'augmentar la superfície construïda i que serveixin de miradors per gaudir de les vistes del parc.

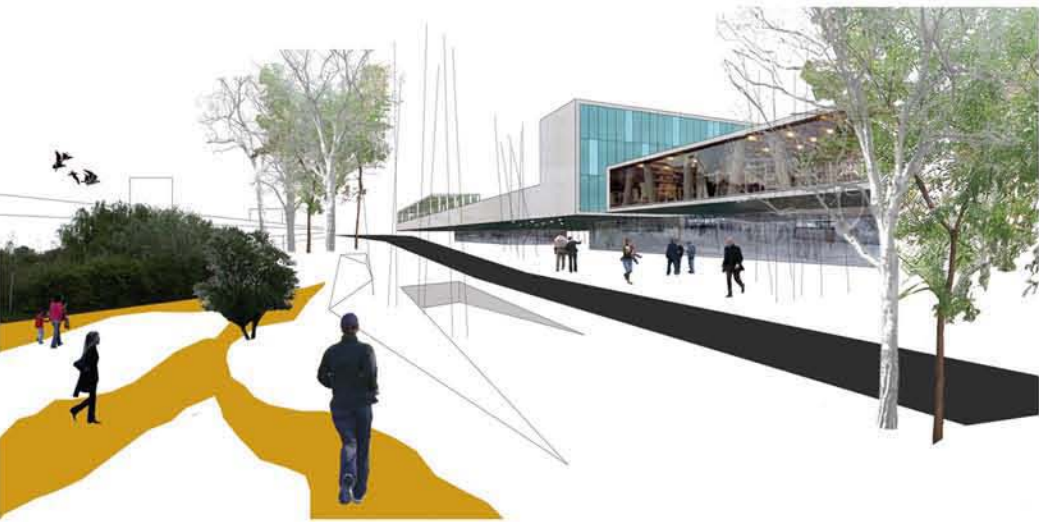
### > RELACIÓ AMB EL PARC

Pel cantó sud, aquesta franja d'activitats metropolitanes es converteix en el nou límit del parc, que funciona com una infraestructura verda, i estableix un nou tipus de relació amb la natura que es resol amb una sèrie d'equipaments més locals i vinculats al parc.

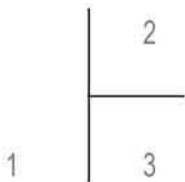
Per gaudir funcional i visualment d'aquest corredor verd caldrà introduir tot un seguit d'activitats d'escala molt més petita i relacionades amb la natura, com rutes a peu, en bicicleta, navegació fluvial, observació de les aus, centres d'interpretació i altres activitats que es complementarien amb salons de banquets, bars, restaurants, etc. Aquestes activitats s'ubicaran en una sèrie de pavellons que saltarien a l'altra banda de la ronda, ja dins del parc. A la banda de llevant i per tal d'accedir al riu Llobregat directament sense barreres arquitectòniques es cobriria la ronda del Prat amb un sistema de talussos, dunes i equipaments esportius adossats l'antic camí de la Mota.

En definitiva, tota aquesta franja d'activitats metropolitanes tindria dues vessants molt diferenciades: una més global, vinculada a la xarxa d'autopistes i al transport per carretera, i una altra més local, vinculada a la natura i les traces d'aigua del delta del Llobregat.

- 1 Sòcol d'equipaments metropolitans: hospitalaris i esportius (2p)
- 2 Possible ampliació del sòcol d'equipaments metropolitans (2p)
- 3 Volums emergents d'equipaments-mirador (4p)
- 4 Equipaments locals vinculats a la natura (2p)
- 5 Rampa d'accés al riu per sobre de la ronda del Prat



- 1 Vista des de l'autopista
- 2 Vista cap el riu Llobregat
- 3 Vista des del parc





Aprofundint en la línia d'impulsar el nou espai cobert de la gran Via com a eix cívic que enllaça el Prat Nord amb el Prat actual, el nou Palau de Congressos / Auditori es situa a ponent sobre aquest eix, en un emplaçament clau. Per una banda, la seva posició, en la inflexió de la Gran Via, el situa en un punt de final de perspectiva des del Passeig.

La seva proximitat a la nova zona d'activitats econòmiques en el nou desenvolupament pot potenciar aquest ús oferint una dotació amb múltiples espais de dimensió variable, aptes per al desenvolupament d'un ampli ventall d'actes.

La situació a cavall d'aquesta àrea i l'espai d'ús més hotel·ler en el front actual del Prat ( ja iniciat) permet que en aquest sector es generi una potent oferta estretament interrelacionada i complementària, excel·lentment comunicada i pròxima tant a l'aeroport com a la Fira de Barcelona.

Des d'aquesta perspectiva cal valorar la proximitat amb l'estació intermodal (Tren, Ave, Metro) i la bona accessibilitat amb vehicle privat. La futura estació de la línia 1 complementarà el sistema d'accessos.

Per tant el nou Palau representarà un important “eslabó” en la seqüència configurada l'estació intermodal, la zona hotelera, el propi Palau de Congressos i la zona d'activitats econòmiques proposada.

Però, a la vegada, com a dotació ciutadana i com a fita en el nou espai cívic de la Gran Via, significarà un important impuls a la vida cultural de la ciutat, complementant l'oferta d'espais culturals (Auditori, teatre...)

Es tracta d'integrar en aquest equipament, diverses sales i espais de dimensions, configuracions i aptituds variades que permetin allotjar molt diversos actes, aprofitant l'escala de la dotació, amb les economies i sinergies que es generen, gestionant-lo integralment com ja s'està fent en altres ciutats com, per exemple, a Girona.

Per ubicar aquesta peça es planteja una superfície d'uns 4000 m2 amb un sostre construït d'uns 10.000 m2

L'equipament es proposa amb accés públic a través d'un porxo cobert en el punt més proper a la plaça donant pas al vestíbul que pren una forma allargada paral·lela a l'eix cívic al qual dona façana i acompanya l'accés a les diverses sales que poden tenir un funcionament autònom.

L'accés de servei serà des de la façana oposada. Les sales es desenvoluparan en dos nivells públics (nivell vestíbul i P-1) i un nivell d'us més intern (P1a) connectat amb l'àrea sobre el vestíbul, on es situaran les sales i espais de menor dimensió i les àrees d'administració, amb funcionament i accés independitzable.

Així doncs, aquest equipament situat estratègicament, tant des del punt de vista de l'accessibilitat com de l'estructura urbana i d'usos, tindrà un paper important recolzant i complementant el sector d'activitats econòmiques previstes a la zona a la vegada que complementant i potenciant l'oferta d'espais culturals de la ciutat, ajudant a conferir al nou espai cívic de la Gran Via el caràcter que se li reclama.

- Fondo d'en Peixo

Gran Via superior

Estació Intermodal

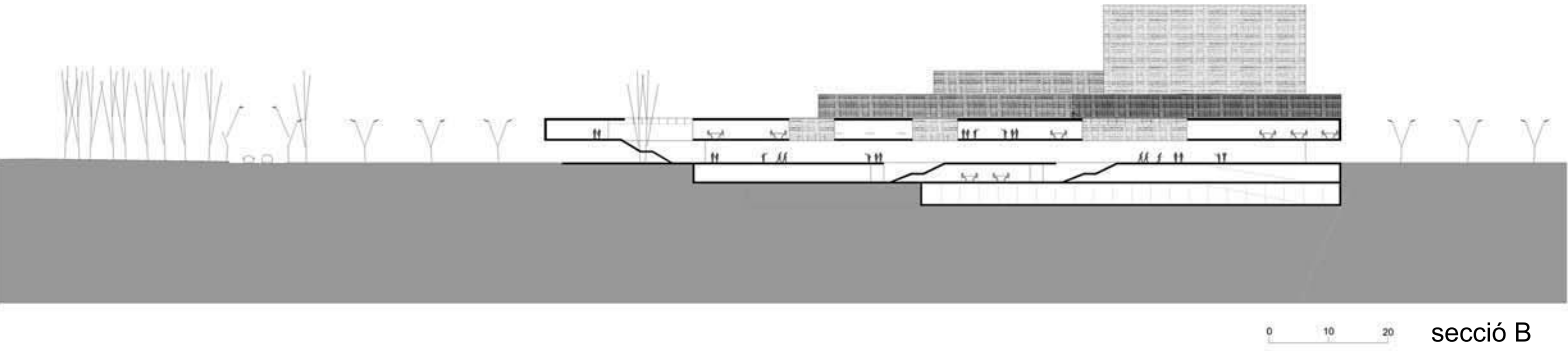
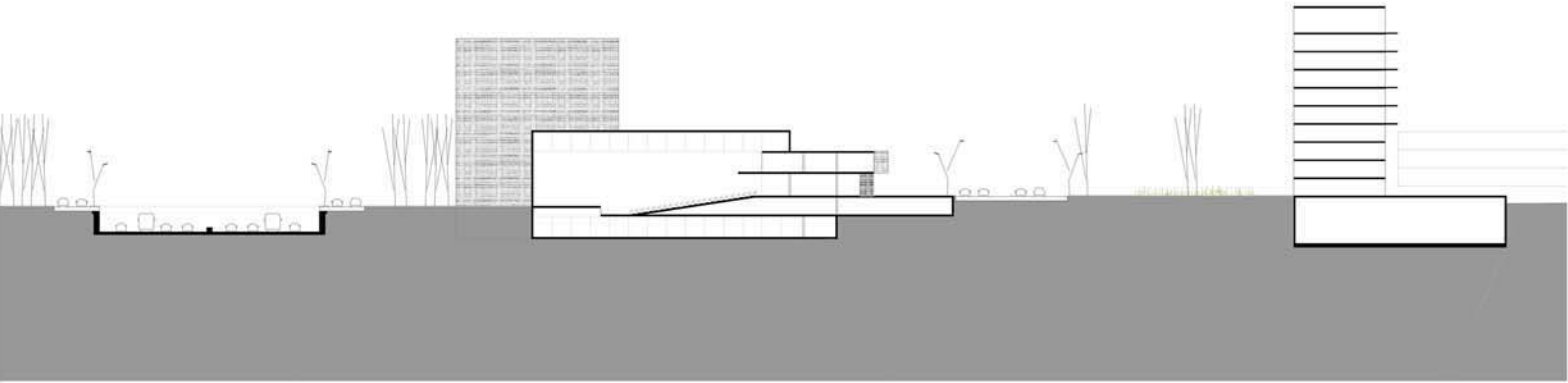
Sector Hotel·ler

Zona D'Activitats Econòmiques

Palau de Congressos / Auditori
- Tren

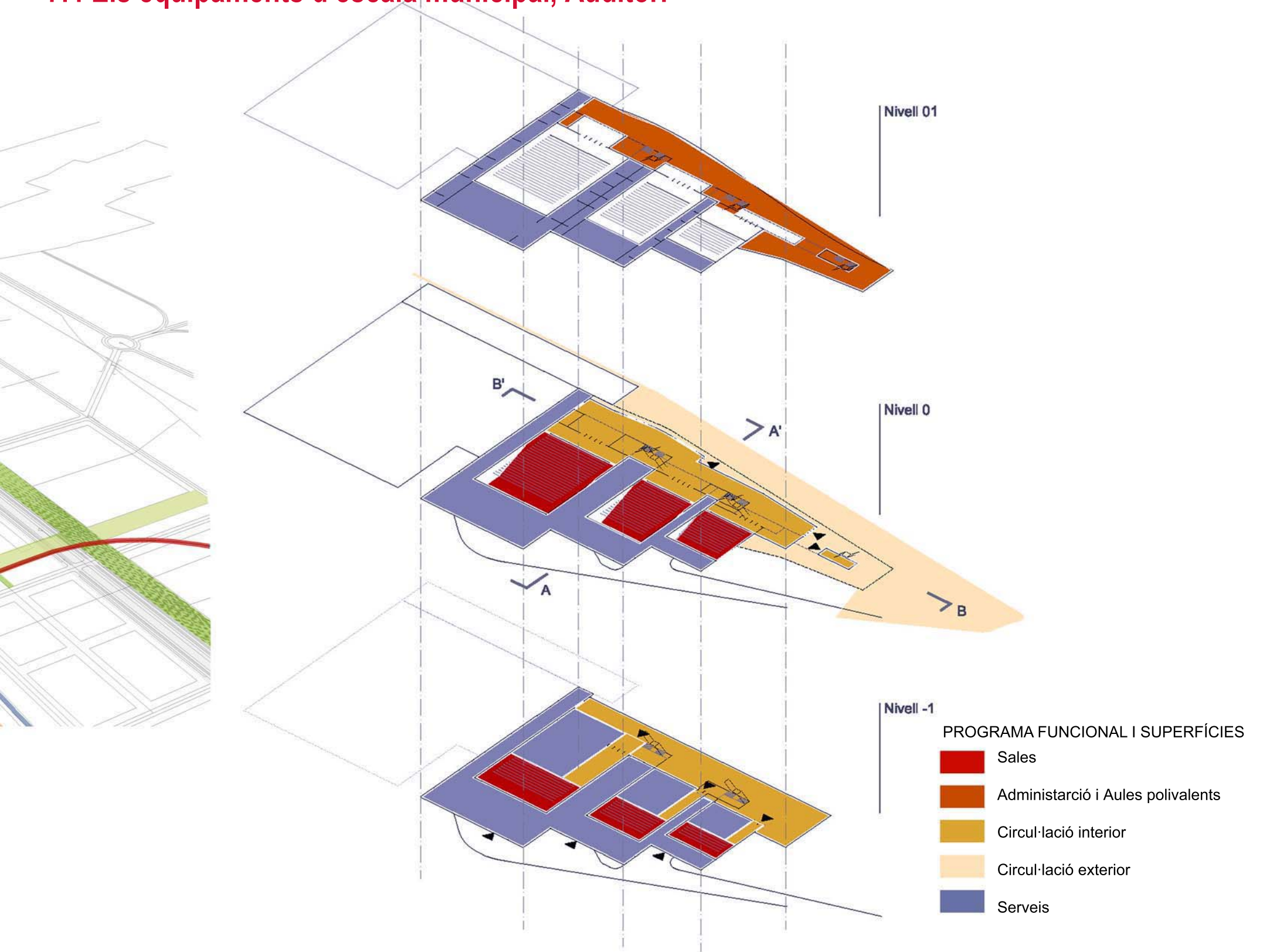
Ave

Metro





7.4 Els equipaments d'escala municipal, Auditori







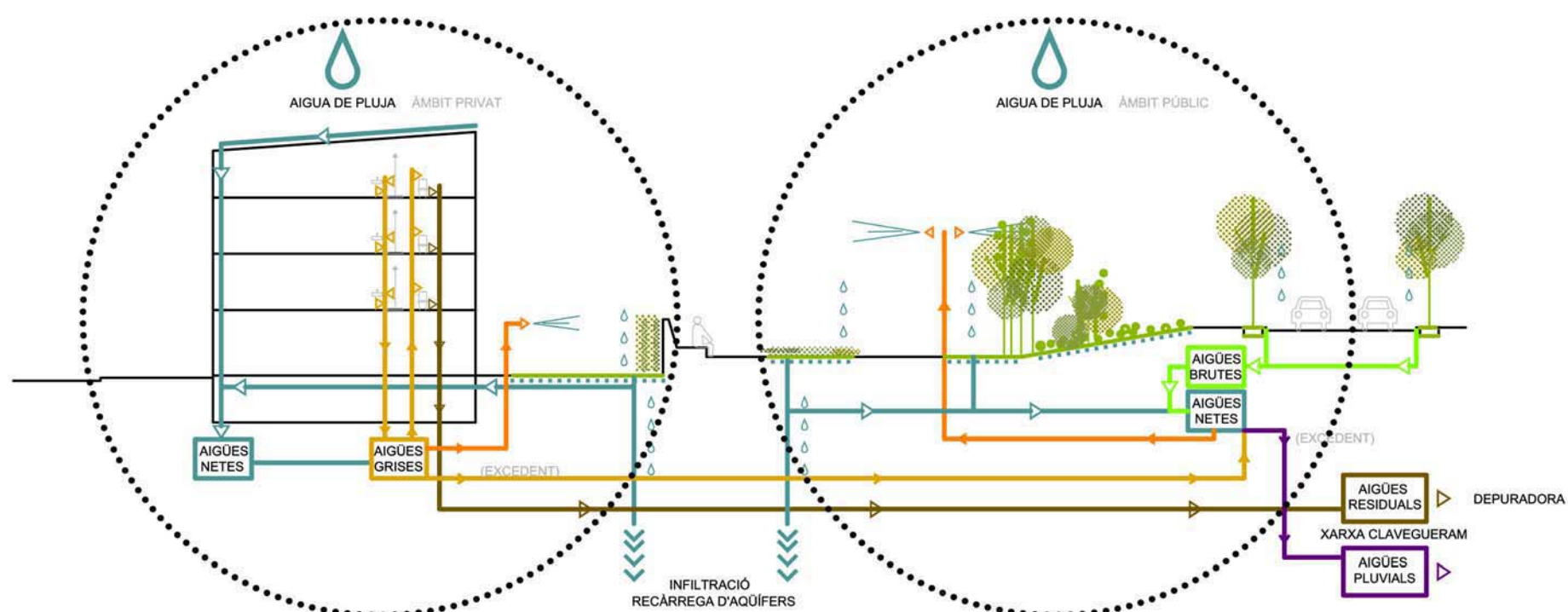


8

>8

## DIRECTRIUS PER AL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE DE L'ECODISTRICTE PRAT NORD

SISTEMA INREGRAL DE GESTIÓ DE L'AIGUA:  
ACUMULACIÓ - EMMAGATZEMATGE / TRACTAMENT - DEPURACIÓ / REUTILITZACIÓ - DISTRIBUCIÓ



## 8.1 Criteris generals per al desenvolupament sostenible

### En la gestió del cicle de l'aigua

- Consideració de l'aigua com a factor determinant del medi, cinta transportadora dels materials bàsics per la biosfera
- Assoliment de nivells adequats de protecció front al risc d'inundació
- Integració de conceptes de permeabilitat, classificació, selecció i tractament previ (laminació, separació de greixos, decantació, filtració i higienització) de l'aigua.
- Integració de les aigües grises a les edificacions
- Foment de la reutilització i tractament de l'aigua de pluja, separant aigües de pluja netes i aigües de pluja brutes
- Foment per l'economia en els usos domèstics i públics de l'aigua

### En la gestió i producció de l'energia

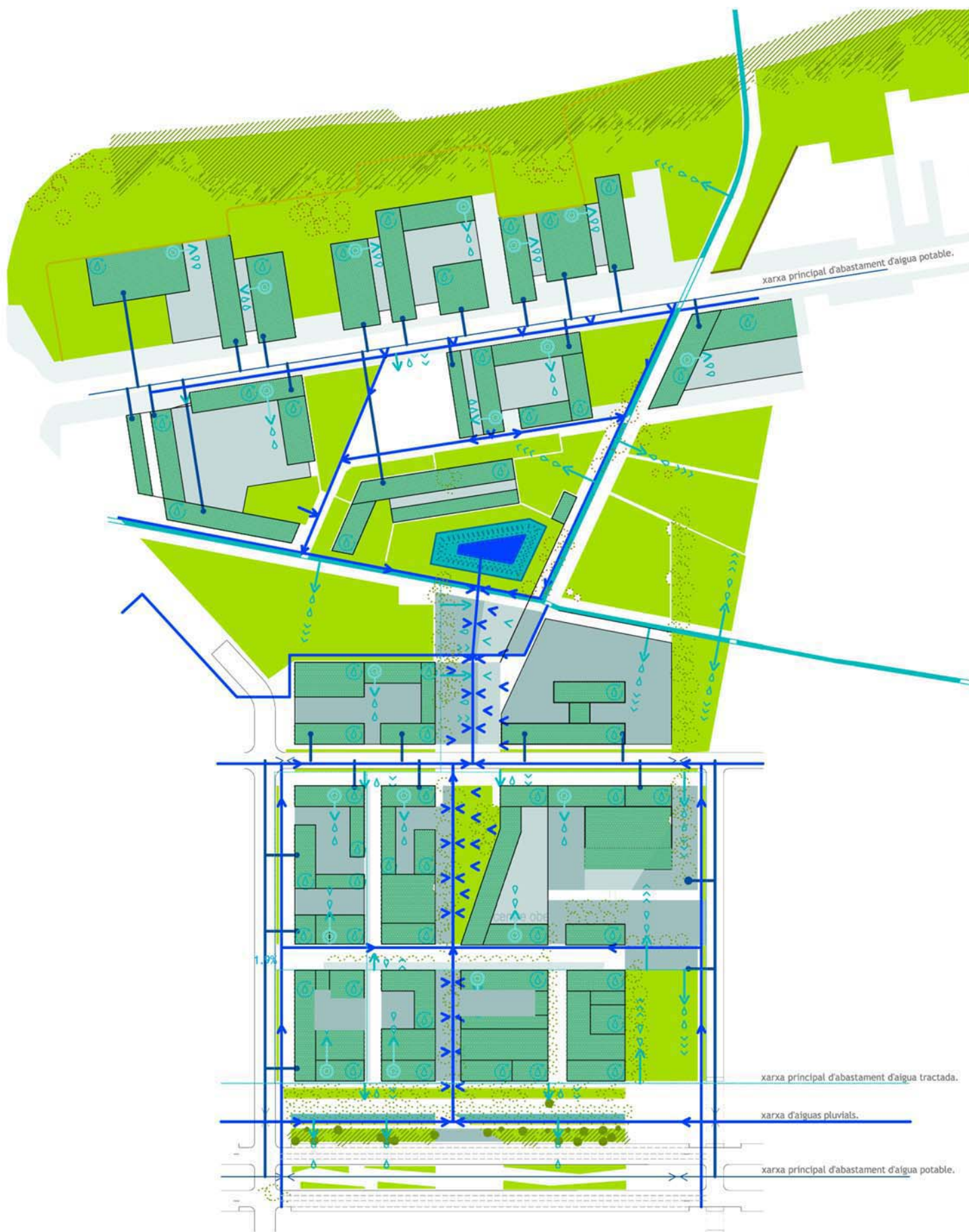
- Minimització del consum de sòl, i racionalització del seu ús
- Plantejament de model d'eficiència energètica
- Aprofitament energètic en les edificacions
- Disposició de sistemes autònoms de producció d'aigua calenta sanitària

### En la gestió del tractament de residus urbans

- Ús de materials reciclats, per al tractament i gestió dels residus
- Foment del reciclatge i reutilització dels residus urbans
- Previsió de mecanismes de compostatge per la recuperació de la matèria orgànica

### En la qualitat ambiental i atmosfèrica

- Minimització dels efectes sobre la qualitat de l'aire
- Prevenció i correcció de la contaminació lumínica i acústica



## CONSUM

- EDIFICACIÓ**  
reduir consum
- consum racional de l'aigua
  - disposició de sistemes d'estalvi (reguladors de pressió, airejadors d'aixetes)
- recollida d'aigua de pluja sobre sòls privats**
- superfície de captació d'aigua de pluja de cobertes
  - dipòsit i tractament de l'aigua de pluja de cobertes
  - reutilització de l'aigua de pluja per al reg i neteja
- 50%** superfície de sòl permeable en l'espai lliure privat de l'illa
- reciclatge de l'aigua**
- reutilització de les aigües grises en edificis i habitatges (estalvi entre un 35% i 45% del consum habitual)

- URBANITZACIÓ**  
reduir consum
- limitació superfícies de reg
  - sistemes de reg d'alta eficiència
  - plantació d'espècies autòctones o adaptades i de baix consum
  - arbrat i vegetació existents
  - espais d'intensitat de vegetació per a la reducció sonora
- recollida d'aigua de pluja sobre sòls públics**
- dipòsit de captació del freàtic
  - dipòsit i tractament de l'aigua de pluja de cobertes d'edificis públics
  - infiltració d'aigua al terreny, recàrrega de l'aquífer
  - superfícies de sòl permeables dels espais lliures públics:
- 30% espais lliures de dimensió reduïda i de suport del terciari
  - 50% espais de gran dimensió i de suport del terciari
  - 75% falques verdes i espais lliures vinculats als equipaments
  - 90% espais lliures de caràcter territorial
  - espais de la vialitat 100% permeables
- reciclatge de l'aigua**
- reutilització d'aigua del freàtic per al reg i neteja dels espais públics

## GESTIÓ AIGÜES PLUVIALS

- GESTIÓ DE LES AIGÜES PLUVIALS EN SÒLS PRIVATS**
- tractament de les aigües provinents de cobertes dels edificis
  - tractament de les aigües provinents de l'aigua sobre superfícies netes (no afectades pel trànsit de vehicles)
  - localització de dipòsits de tractament i reciclatge
- GESTIÓ DE LES AIGÜES PLUVIALS EN SÒLS PÚBLICS**
- tractament de les aigües provinents de l'aigua sobre superfícies netes (no afectades pel trànsit de vehicles)
  - localització de dipòsits de tractament i reciclatge
- xarxa d'aigües pluvials
  - xarxa de reg
  - canals de reg
  - dipòsit d'emmagatzematge i captació del freàtic
  - tractament d'aigües de pluja brutes

## AIGÜES RESIDUALS

- GESTIÓ CICLE COMPLET AIGÜES RESIDUALS**  
reduir aigua a depurar
- sistemes de pretractament
  - reintroducció d'aigua tractada
- xarxa d'aigües negres
  - col·lector interceptor del Prat de Llobregat
  - xarxa unitària existent



## 8.2 El cicle de l'aigua



### Descripció del marc actual

A Catalunya hi ha un gran desequilibri en l'ocupació del territori (demanda desigual). A més els seus recursos hídrics estan limitats significativament i distribuïts irregularment (oferta igualment desigual). Tot això unit a un clima de grans contrastos, caracteritzat per una pluvio-metria mitjana anual molt heterogènia, dóna com a resultat una situació hídrica molt diversa. Durant un mateix any Catalunya pot passar de patir períodes de sequera importants a tenir els seus pantans a nivells del 70 %. Per aquests motius i atès que els usos domèstics representen el 14% i les activitats econòmiques urbanes el 5% del consum total d'aigua a Catalunya es fa palesa la necessitat d'introduir una correcta gestió de l'aigua dins els planejaments urbanístics.

### Directrius d'actuació

#### Procés urbanització

-Es planificarà una triple xarxa d'aigua -d'aigües grises, d'aigües negres i de pluvials- en els edificis d'habitatges amb els conseqüents tancs de retenció d'aigües pluvials per tal d'optimitzar el màxim el cicle de l'aigua del sector. Els edificis d'activitat econòmica tindran una xarxa doble atès que la generació d'aigües grises d'aquest tipus d'edificis és poc rellevant.

-Els sistemes de recollida d'aigües pluvials es planejaran amb l'objectiu de reutilitzar-la posteriorment per a reg del verd urbà, neteja o altres usos no potables i/o per a la recàrrega dels aqüífers. En concret, es prioritzarà la recollida d'aigües pluvials de les cobertes dels edificis per al reg de zones verdes (interiors d'illa, parcs urbans, etc.), les quals seran recollides en diversos dipòsits d'emmagatzematge. Els càlculs aproximats en funció de la superfície de cobertes de la proposta d'ordenació (uns 325.000 m<sup>2</sup>), de la precipitació del Prat de Llobregat (600 mm anuals) i d'una eficiència de captació d'un 70%, proporcionen un potencial de recollida de pluvials de coberta d'uns 136.250 m<sup>3</sup>. Tenint en compte una demanda hídrica mitjana dels espais verds de la proposta d'ordenació d'uns 4.000 m<sup>3</sup>/ha –xifra raonable considerant l'ús d'espècies de baixos requeriments hídrics i un valor mitjà de déficit hídric a la zona de 300 mm anuals-, permetria el reg amb pluvials de fins a 34 ha. Per tal d'aprofitar al màxim aquest potencial es dissenyaran diversos dipòsits d'emmagatzematge que permetin assolir un important volum de reserva de cara a subministrar aigua durant els mesos d'estiu, època on la necessitat d'aportació és més necessària.

-Es preveu una doble xarxa d'abastament d'aigua: una primera xarxa d'abastament d'aigua potable i una segona que distribueixi aigua tractada, regenerada d'EDAR, o del freàtic o de pluvials per al rec de les zones públiques, vials, parcs i zones verdes.

-Es minimitzarà la impermeabilització excessiva que provocarà en el territori la nova urbanització, per tal de preservar el drenatge natural del terreny i reomplir i millorar la qualitat i la quantitat de l'aigua dels aqüífers, situació especialment important en el cas de l'aqüífer del Delta del Llobregat. Aquesta prevenció, més enllà de l'extensió significativa de les zones no impermeabilitzades en la proposta d'ordenació, requerirà també d'un disseny acurat dels drenatges de les zones pavimentades, així com la incorporació de paviments porosos sempre que sigui possible.

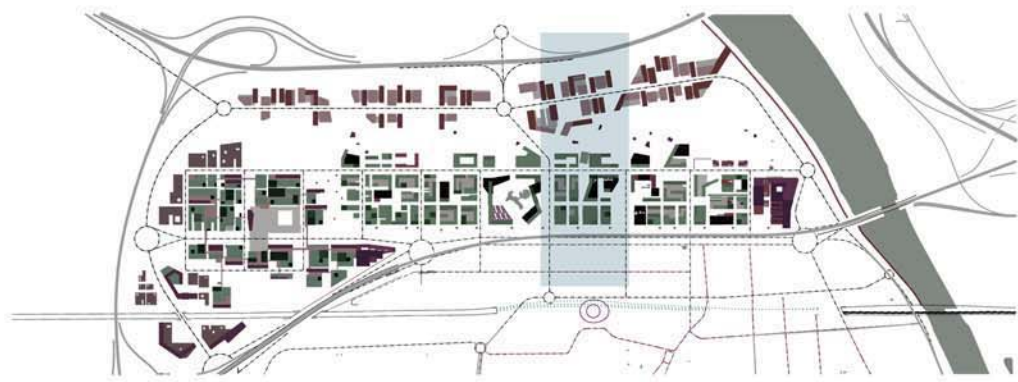
#### Procés d'urbanització ( condicions per les zones verdes, públiques i privades)

- Es dimensionaran els espais verds (interiors d'illa, parcs urbans, ...) per tal de garantir la màxima autonomia quan a l'abastament a partir d'aigües pluvials (i, eventualment, d'aqüífer, quan les característiques de qualitat i quantitat ho permetin, i regenerades, en funció de la seva disponibilitat).
- S'utilitzaran prioritàriament espècies autòctones o adaptades al clima mediterrani. Es minimitzarà l'ús de gespa (inferior al 10%), atès el gran consum d'aigua que presenta, i, en tot cas, s'usaran espècies cespitoses de clima càlid (més resistents a condicions de sequera).
- S'utilitzaran tècniques de xerojardineria: sistemes de reg eficient i intel·ligent amb sensors d'humitat, establiment d'hidrozones, etc.

#### Procés d'edificació

- S'instal·laran sistemes d'estalvi d'aigua als nous edificis i construccions:
- Reguladors de pressió per a cada comptador individual d'entrada d'aigua.
- Mecanismes reductors de cabal (airejadors per a aixetes i dutxes, ...)
- Cisternes de wàter amb volums de descàrrega màxima de 6 litres i amb dobles sistema de descàrrega o que permetin la possibilitat d'aturar-la.
- Sistemes de captació d'aigua de pluja per al reg de jardins i altres usos.
- Sistemes de reutilització interna d'aigües grises per usos no potables (reg, WC).






Orientació i vents dominants d'estiu




EDIFICACIÓ

- CRITERIS PROJECTUALS**  
edificis amb assolament garantit:
- façana amb orientació a component sud
  - plantes baixes amb orientació a component sud
-  orientació dels vents dominants a l'estiu
-  habitatges amb ventilació creuada garantida
- FAÇANA**  
reducció d'escalfament per radiació solar
- materials amb reflectància i emissivitat altes
  - elements de protecció solar a sud
  - espais intermedis de regulació tèrmica amb l'exterior en les edificacions
- COBERTA**  
estalvi energètic
- sistemes autònoms de producció d'escalfament de l'aigua calenta sanitària
  - reducció d'escalfament per radiació solar
  - cobertes verdes i horts urbans
  - materials amb reflectància i emissivitat altes

ESPAI PÚBLIC

- VEGETACIÓ**  
millora de les condicions climàtiques en l'espai públic
- conservació de la vegetació existent
  - arbrat de fulla caduca per regular la incidència solar
- PAVIMENTS**  
reducció d'escalfament per radiació solar
- materials amb reflectància i emissivitat altes
  - limitació de les superfícies d'asfalt
- ENLLUMENAT**  
disseny lumínic ajustat a les necessitats

SECTOR

- CRITERIS D'IMPLANTACIÓ**  
minimitzar el consum de sòl
- racionalitzar l'ús del sòl
  - optimitzar l'accés al sòl
  - orientació i separació dels edificis i carrers
- PRODUCCIÓ D'ENERGIA**  
"district energy system"
-  central de generació d'energia tèrmica
  - combustible orgànic: residus (llocs) de la depuradora
  - xarxa de distribució
  -  subestació a cada edifici per alimentar la xarxa secundària de cada client

## 8.3 Gestió de l'energia

### Descripció del marc actual

Els edificis són un dels principals focus de consum d'energia a Catalunya (el 13,5% les llars i el 12,1% els serveis). Davant d'aquesta situació i del fet que a les darreres dècades el consum energètic d'aquest sector ha crescut ràpidament i tendeix a augmentar encara més, tant pel creixement del parc d'edificis i construccions com per l'increment dels estàndards de confort (sobretot climatització), es planteja un marc immillorable per introduir planejaments urbanístics energèticament eficients.

### Directrius d'actuació

#### Procés urbanització

-Es tindran en compte les característiques microclimàtiques de la zona ja que condicionaran les necessitats energètiques del desenvolupament urbà:  
*Dades climàtiques:*  
Oscil·lació tèrmica entre 8,4 °C de mitjana el gener i 24,6 °C l'agost,  
Diferències de radiació solar mitjana d' 1,5 kWh/m2dia a l'hivern i de 6,1 kWh/m2dia a l'estiu.  
Humitat relativa mitjana és del 75%.  
Pluviometria: 600 mm anuals, tot i que amb marcades variacions interanuals.  
*Règim de vents:*  
Les principals direccions del vent són, la nord, amb un 35% de les aparicions i la sud-oest, amb un 27%. Les velocitats del vent oscil·len entre els 5 i els 25 km/h (1,4 7 m/s) amb una velocitat mitjana de 13,5 km/h (3,8 m/s).  
Altres característiques com la topografia, la vegetació i la hidrologia també condicionaran les necessitats energètiques.

-Es configuraran els solars de manera que els edificis ubiquin majoritàriament la seva façana principal a SUD la que millor aprofita els sistemes passius de climatització i millor comportament energètic presenta a l'hivern (màxima insolació) i a l'estiu (mínima insolació).

-Es reduirà l'energia consumida a la xarxa d'espais públics mitjançant:  
L'ús de tecnologies d'estalvi en l'enllumenat públic (làmpades de vapor de sodi) o millor tecnologia equivalent.  
L'ús del nivell lumínic per a jerarquitzar les vies i l'ús de sistemes de doble nivell.

-Es dissenyarà un model d'urbanització compacta, que integri els usos residencial, comercial, laboral, recreatiu i altres activitats, de manera que contribueixi a minimitzar les necessitats de mobilitat obligada i per tant reduir el consum energètic i la contaminació .

#### Procés d'edificació

-Es prioritzarà que els edificis de nova construcció assoleixin la certificació energètica B fixada pel Reial Decret 47/2007.

-Es distribuiran els usos interiors dels edificis de manera que es potenciï l'estalvi energètic.

-Es condicionarà la ubicació dels edificis en els solars per afavorir la màxima insolació. La insolació es garantirà, en funció de l'ús de l'edifici, mitjançant un estudi gràfic d'ombres. Aquesta mesura assegura un nivell de confort psicològic i una millora de la qualitat de vida.

-Es dissenyarà l'edifici sota criteris d'arquitectura bioclimàtica:  
Afavorir la ventilació creuada (vivendes passants).  
Introduir elements arquitectònics que protegeixen de la insolació: porxos, galeries, tribunes, atris i espais de transició.  
Instal·lar mecanismes actius i passius per maximitzar l'aprofitament de les aportacions solars a l'hivern, minimitzar les pèrdues i assegurar la protecció solar a l'estiu sense perjudicar la il·luminació natural: elements sortints, tendals, persianes, screens, etc.  
Minimitzar les pèrdues a les estances que necessiten calefacció.  
Disposar cobertes enjardinades per utilitzar la vegetació com a regulador microclimàtic.

-S'incorporaran sistemes d'estalvi d'energia als edificis:  
Il·luminació: instal·lació de làmpades eficients i de baix consum (fluorescents compactes, ...) Electrodomèstics (classe A, A+ i A++).  
Preinstal·lació necessària per la utilització futura d'electrodomèstic bitèrmics.  
Climatització: sistemes eficients, estudis particularitzats per cada tipus d'edificació sota el criteri del nou Codi Tècnic d'Edificació:

Estació	Temperatura operativa (°C)	Velocitat mitjana de l'aire (m/s)	Humitat relativa (%)
Estiu	23 – 25	0,18 – 0,24	40 – 60
Hivern	20 - 23	0,15 – 0,20	40 - 60

-S'inclouran en el procés instal·lacions d'energies renovables: energia solar tèrmica (i eventualment fotovoltaica). S'haurà de preveure l'espai necessari per allotjar les instal·lacions (captadors i acumuladors) i els pendents obligats de la coberta per a la instal·lació de les plaques solars, segons la latitud de l'emplaçament (41º 18' N). La localitat del Prat de Llobregat es troba dins la zona IV definida segons el Decret 21/2006 d'Ecoeficiència en funció de la irradiació global diària, mitjana anual. D'acord amb aquesta zonificació la contribució mínima d'energia solar en la producció d'ACS (aigua calenta sanitària) ha de ser d'entre el 60 i el 70% en funció de la demanda total d'ACS de l'edifici.

#### Procés d'execució i ús

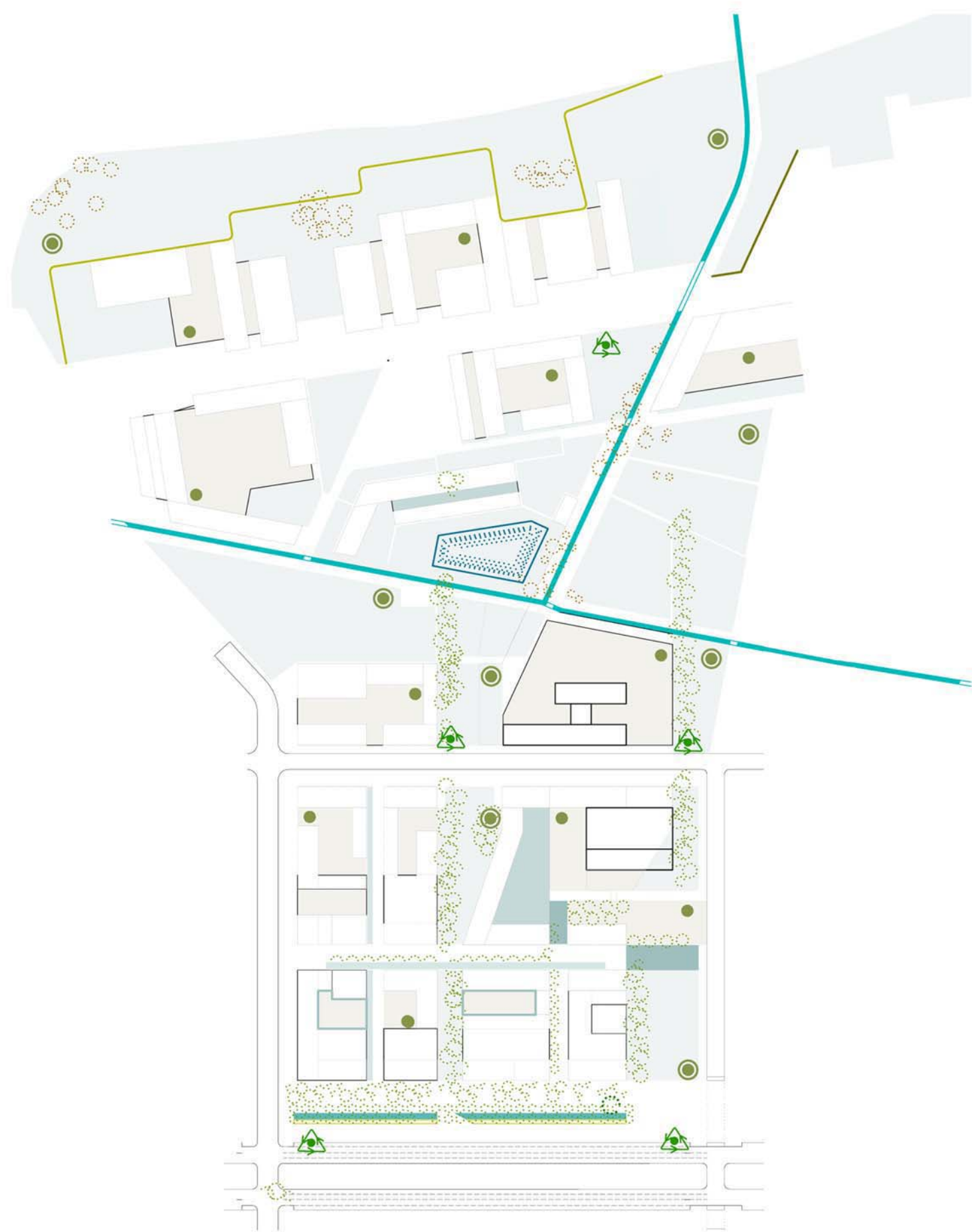
-S'implantarà un Sistema Centralitzat de distribució directe de fred i calor i de producció elèctrica (planta de trigeneració) per tal d'evitar la instal·lació de calderes i sistemes de climatització a cadascun dels habitatges. Aquest sistema, amb una potència elèctrica instal·lada de 50 MWh, permetrà generar 259.669 MWh/any suficients per satisfer les necessitats del nou creixement del Prat Nord. (segons l'estudi realitzat per AE, S.A. Asesoría Energética, Ingeniería, Estudios y Proyectos, per uns 6.000 habitatges al Prat nord)

Aquest tipus de Sistemes Centralitzats estan basats en la generació de les necessitats de calefacció, ACS i refrigeració d'un barri o d'una comunitat, en una única instal·lació central, en lloc de generar-les a casa de cada usuari de manera individual. El calor i el fred es distribueixen mitjançant xarxes d'aigua calenta i d'aigua freda que uneixen la planta de generació amb els punts de consum dels usuaris.

Segons l'estudi realitzat per AE, S.A. Asesoría Energética, Ingeniería, Estudios y Proyectos, aquest és el sistema més recomanable considerant paràmetres de rendibilitat econòmica i la que presenta un millor comportament ambiental per a la comunitat atès que estalvia:

Energia  
Emissió de gasos d'efecte hivernacle  
Espai  
A més, aporta un grau addicional de seguretat ( ja que s'eviten els sistemes de gas dins els habitatges) i facilita les operacions de manteniment.





RESIDUS

- EDIFICACIÓ
- materials reutilitzables i reciclables i d'origen local
  - pintures, vernissos i olis sense dissolvents
  - elements naturals: suro, guix...
  - críteris de deconstrucció
    - muntatge en sec
    - unions mecàniques
  - tractament dels residus d'obra generats (excavacions, enderrocs...)
- RESIDUS URBANS
- sistema de recollida amb contenidors al carrer
  - localització dels contenidors de 5 fraccions:
    - paper, vidre, plàstic, orgànica i rebuig
  - recuperació de la matèria orgànica
    - central de compostatge
    - punts de compostatge en espais lliures públics
    - punts de compostatge en espais lliures privats
    - espais lliures públics pel tractament i compostatge
    - espais lliures privats pel tractament i compostatge

AMBIENT ATMOSFÈRIC I QUALITAT DE L'AIRE

- evitar efecte 'illa de calor'
- utilitzar materials d'alta reflectivitat i alta emissivitat
  - incorporar vegetació com a controlador ambiental
- MOBILITAT
- reduir al màxim les emissions de substàncies contaminants
  - reduir àrees de trànsit rodar, planificant accessos
  - reduir velocitats per augmentar seguretat
  - espais amb baix impacte ambiental
  - compensar les emissions de substàncies contaminants

## 8.4 Gestió dels residus



### Descripció del marc actual

Els residus municipals són aquells generats als domicilis particulars, els comerços, les oficines i els serveis. Catalunya genera anualment al voltant d'uns 4,5 milions de tones de residus municipals, l'Àrea Metropolitana genera 1,45 kg/habitant i dia de residus i el Prat en genera 1,39 kg/habitant i dia. El darrers anys la tendència del municipi del Prat és d'anar augmentant progressivament la quantitat de residus generats i a l'hora també augmentar el percentatge de recollida selectiva.

En el marc actual a Catalunya, els objectius en aquesta matèria estan establerts pel PRO-GREMIC (2007-2012) (Programa de Gestió de Residus Municipals a Catalunya): aconseguir un 48% de valorització de la matèria total per l'any 2012. La valorització a El Prat el 2007 va ser del 34,89 %.

Ens trobem doncs davant la possibilitat d'introduir la gestió dels residus en el planejament urbanístics des de l'inici per tal d'aconseguir reduir i reciclar la major quantitat de residus possible.

### Directrius d'actuació

#### Procés urbanització i edificació

-Un cop avaluats els diferents sistemes de recollida, l'equip redactor aposta per a la recollida porta porta ja que, en comparació amb els altres sistemes, ha demostrat percentatges de recuperació molt més elevats que el sistema centralitzat. Tanmateix, el sistema de recollida de RSU és competència municipal, i per tant, la proposta d'ordenació contemplarà les reserves mínimes en la urbanització de l'espai públic per a establir la recollida centralitzada amb contenidors de superfície, el sistema actualment utilitzat al Prat.

-Es tindran en compte els requeriments del CTE en el Document Bàsic HS 2 Recollida i Evacuació de Residus, en el disseny del sector pel què fa a la recollida de residus:

Recollida porta a porta: comportarà l'existència d'un espai, un magatzem, de contenidors d'edifici. Les característiques d'aquest magatzem estan descrites a l'apartat 2.1.2.1 del document del CTE esmentat. Aquesta superfície és funció de:

El número estimat d'ocupants habituals de l'edifici.

El període de recollida de la fracció.

El volum generat de la fracció per persona i dia.

El factor de contenidor, que depèn de la capacitat del contenidor.

Un factor de majoració per tenir en compte que no tots els ocupants de l'edifici separen els residus.

Malgrat que, d'entrada, no s'estableixi un servei de recollida porta a porta, i d'acord amb el CTE, caldrà preveure igualment un espai de reserva als edificis amb una superfície mínima de 3,5 m<sup>2</sup>.

-S'instal·larà un punt verd (de barri, entre 150-200m<sup>2</sup>) o una deixalleria dins el perímetre de la urbanització, atès el potencial de població i activitat del nou creixement. Es localitzaran dos punts verds de barri, un vinculat al teixit residencial i l'altre al teixit d'activitat, integrats a l'ordenació de cada zona.

-Es preveurà també la localització d'un compostador per tal d'obtenir, in situ, compost per les zones verdes del sector. Es destinarà una superfície d'entre 50 a 100m situada externament als teixits residencials.





## CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

**EDIFICACIÓ**  
 mesures de correcció en l'edificació  
 orientació dels edificis respecte el les fonts de soroll  
 disposició de les dependències d'ús sensible al soroll allunyades de la font d'emissió

mesures de qualitat front a la contaminació acústica  
 mesures d'aïllament en les obertures exteriors dels edificis

— façanes amb alt grau d'exposició al soroll  
 — façanes amb grau mig d'exposició al soroll  
 — dobles vidres, doble finestra, balconeres  
 — disposició de les dependències d'ús sensible al soroll allunyades de la font d'emissió

paviments i acabats de façana fonoabsorbents  
 aïllar acústicament els equips d'instal·lacions susceptibles a produir sorolls

**VEGETACIÓ**  
 utilització de la vegetació i topografia com a elements de protecció acústica  
 franja d'alta intensitat en la vegetació com a barrera acústica  
 — arbrat de fulla perenne per esmorteir el soroll  
 — protecció amb vegetació en els espais lliures públics  
 — protecció amb vegetació en la vialitat

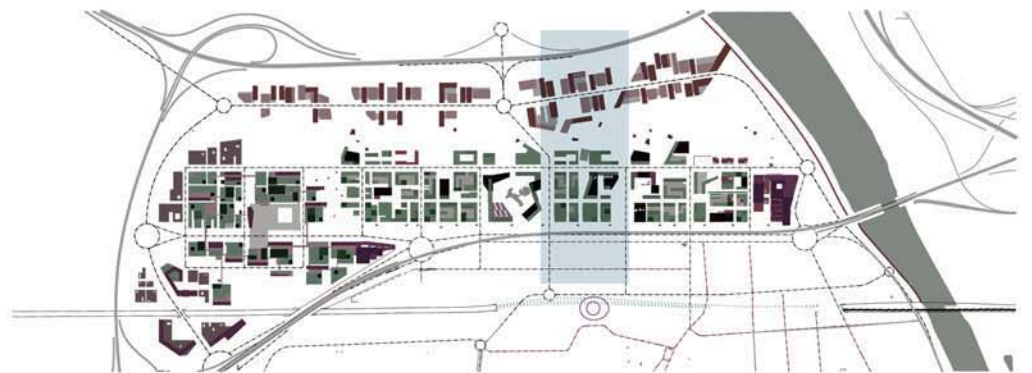
## CONTAMINACIÓ LUMÍNICA

**ENLLUMENAT**  
 disseny lumínic ajustat a les necessitats  
 evitar els fluxos hemisferi superior i les reflexions excessives  
 nivells d'il·luminació de l'espai públic:

- nivells d'intensitat alta
- nivells d'intensitat mitja
- nivells d'intensitat baixa

mecanismes automàtics d'accionament  
 sistemes de baix consum energètic  
 sistemes que aprofitin energies renovables

**SENYALITZACIÓ**  
 semàfors i senyalització d'emergència amb LEDs



## 8.5 Qualitat ambiental

### SOROLL

#### Descripció del marc actual

La contaminació acústica és l'increment significatiu dels nivells acústics del medi i és un dels factors importants de deteriorament de la qualitat ambiental del territori. Espanya és el segon país amb més índex de població exposada a alts nivell de soroll: pràcticament 9 milions d'espanyols suporten nivells mitjans superior a 65 dB. Les principals fonts de contaminació acústica són (de 70 a 95 dB): el trànsit: rodat, ferroviari i aeri, les activitats industrials i recreatives i el veïnatge; i, en menor grau, (de 40 a 70 dB): garatges, aparcaments, carrers amb poc trànsit i zones comercials. El Prat Nord es troba proper a 3 fonts principals de contaminació acústica: l'autovia de Castelldefels (C-31), l'autopista A-16 C-32 i l'autovia B-22.

#### Directrius d'actuació

##### Procés urbanització

- Es destacarà com a objectiu del planejament la correcció o control de la contaminació acústica en aquells casos en el que es prevegin fonts que superin els 50 dB.
- S'allunyanaran aquells usos amb major relació amb l'exterior de les fonts importants de contaminació acústica (70 – 95 dB). Es procurarà que els elements que requereixen silenci o molt poc soroll no estiguin en contacte amb les fonts principals de soroll. Els elements silenciosos i aïllants poden ser utilitzats com a “espais-tampó”.
- S'evitarà situar edificacions d'ús residencial sense que s'interposi una barrera acústica efectiva, entre la font i l'edifici.
- El cobriment de la C-31 al seu pas a S del sector és la principal mesura contra la contaminació atmosfèrica al sector, ja que gran part de la principal font de contaminació acústica on es concentra l'edificació de l'ordenació proposada queda resolta. També s'ha de destacar que la proposta d'ordenació localitza una gran faixa de parc entre l'altre focus emissor de soroll (la C-32) i la principal localització de l'edificació residencial

##### Procés d'edificació

- Es seguiran les directrius marcades pel nou Codi Tècnic de l'Edificació dins el Document Bàsic HR: Protecció davant el soroll. Tant pel que fa al índex de reducció acústica (i valors límits d'aïllament) dels edificis com pel que fa als elements constructius i a l'execució de la construcció. Els valors d'aïllament acústic al soroll aeri entre l'interior dels habitatges i l'exterior estan compresos entre els 30 i els 47 dBA, en funció de l'índex de soroll dia (determinat al mapa acústic del Prat de Llobregat).
- Es determinarà la posició i l'orientació dels edificis en funció de la contaminació acústica. Es tracta d'un paràmetre el control del qual pot incrementar el potencial d'estalvi energètic, atès que l'excessiu soroll pot impedir la ventilació natural.
- S'implantaran mecanismes de control acústic atesa la necessitat de protegir el teixit residencial de les fonts d'emissió d'impactes sonors, a través de:  
Construcció de diferents nivells de rasant .  
Fixació de la secció del carrer per tal que sigui, com a mínim, el doble de la secció de la calçada, destinant com a màxim el 50% de l'amplada del vial al trànsit de vehicles.  
Col·locació de paviments fonoabsorbents (la reducció que s'aconsegueix és de l'ordre dels 2 dB). La calçada es conformarà amb aglomerat asfàltic absorbent acústic, que presenta una menor proporció de betum i una major porositat. A més presenta també una menor absorció de la calor.  
Si s'escau, emplaçament de pantalles protectores, tenint en compte que les barreres acústiques funcionen millor quan se situen o properes a la font de soroll o properes a l'edificació que es vol protegir, no en punts intermedis. Aquestes pantalles seran de materials reciclats. Utilització de la vegetació com a pantalla. Si bé l'efecte directe de les pantalles vegetals envers el soroll és limitat (tret que es faci amb una densitat i amplada importants) exerceixen un efecte psicològic (i visual) gens menyspreable.

### QUALITAT DE L'AIRE

#### Descripció del marc actual

El Prat de Llobregat es troba inclòs dins l'àmbit afectat pel Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire per superació dels límits legals fixats per a NOX i PM10 del Departament de Medi Ambient i Habitatge. Aquesta situació comporta que durant la fase d'edificació s'hagin d'implementar mesures per a reduir la contaminació atmosfèrica per partícules. Posteriorment, durant la seva fase d'ús, les mesures previstes en la fitxa d'energia, juntament amb les determinacions per fomentar la mobilitat sostenible, també contribuiran a millorar la qualitat de l'aire del sector.

#### Directrius d'actuació

##### Procés d'edificació

- S'adoptaran una sèrie de mesures per mitigar les emissions de pols durant la fase de preparació del terreny i la construcció:  
Regar el terreny de manera adient i suficient durant el període en que es realitzin les tasques de demolició i excavacions.  
Transportar els materials en camions amb la càrrega coberta.  
Rentar les rodes dels vehicles que abandonin la zona. L'aigua de neteja es conduirà a unes piscines de decantació.  
Regar materials que puguin despendre pols.  
Utilitzar conductes tancats que evitin la dispersió de pols en el moment de retirar les runes de les alçades.
- Es prohibirà cremar residus sòlids, líquids o qualsevol altre materials combustible a cel obert durant la fase de preparació del terreny i de construcció.

##### Procés d'execució i ús

- S'obtindran millores de la qualitat atmosfèrica derivades de la instal·lació de sistemes de calefacció eficient (ACS mitjançant energia solar tèrmica, calderes de condensació, ...)
- S'obtindran millores de la qualitat atmosfèrica derivades de les mesures de foment de la mobilitat sostenible introduïdes.





9.

>9

## DIRECTRIUS PER A LA FACTIBILIDAD DE L'OPERACIÓ



1. Les avantatges competitives del Prat de Llobregat i la seva capacitat per atraure noves activitats econòmiques (tipologia, volum, qualitat específica, etc.) a partir de *l'anàlisi de la seva estructura productiva a nivell municipal i a nivell metropolità*.

Capacitat d'atracció d'activitat econòmica del Prat de Llobregat i qualitat de l'activitat econòmica

- ✓ Especialització econòmica aguditzada en el sector transport i distribució. La indústria ha deixat de ser el sector més important en favor del sector **serveis** (procés de terciarització de l'economia del Prat de Llobregat).

VAB per sectors (2.001-2.002)

	Agric.	Ind.	Contr.	Serveis	Total
Prat de Llobregat, el	0,0	21,8	3,1	75,1	100
Baix Llobregat	0,2	34,3	6,6	59,0	100
RMB	0,5	29,0	5,7	64,8	100
Catalunya	1,8	27,2	7,8	63,1	100
Baden-Württemberg	0,8	33,0	4,7	61,5	100
Baviera	1,2	25,9	4,5	68,4	100
Berlín	0,2	13,8	3,6	82,4	100
Viena	0,2	12,0	5,1	82,7	100
Regió de Brussel·les	0,0	10,0	2,1	87,9	100
Madrid	0,2	14,7	7,9	77,2	100
Illa de França	0,2	13,9	3,2	82,7	100
Provença	2,3	13,3	4,8	78,6	100
Ródano-Alps	1,4	25,5	5,6	67,5	100
Regió d'Atenes	0,6	12,8	8,9	77,7	100
Regió d'Amsterdam	1,4	11,8	4,5	82,3	100
Lazio	1,4	13,9	3,6	81,1	100
Lombardia	1,5	29,4	4,0	65,1	100
Piemont	1,9	27,1	5,0	66,0	100
Lisboa	0,7	12,6	6,8	79,8	100
Gran Londres	0,1	12,7	7,8	79,4	100
Gran Manchester	0,1	19,6	6,0	74,3	100
Londres (interior)	0,0	7,4	2,3	90,3	100
Estocolm	0,1	13,0	3,6	83,3	100

Font: Idescat i Eurostat

L'Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona analitza l'estructura productiva de Catalunya i la Regió Metropolitana vers un conjunt de regions europees representatives del context europeu. Si utilitzem aquestes dades i incloem en l'anàlisi la Regió Metropolitana de Barcelona, la comarca del Baix Llobregat i el municipi de El Prat de Llobregat podem localitzar regions de comportament similar als que ens ocupa en l'anàlisi.

Tal i com mostra el *Dendograma* adjunt Catalunya i la RMB (*Grup C*) té una estructura productiva similar a la Baviera, Ródano-Alps, Piemont i Lombardia, amb una estructura productiva on el sector serveis aporta al total del VAB entre un 62 i un 69% del total.

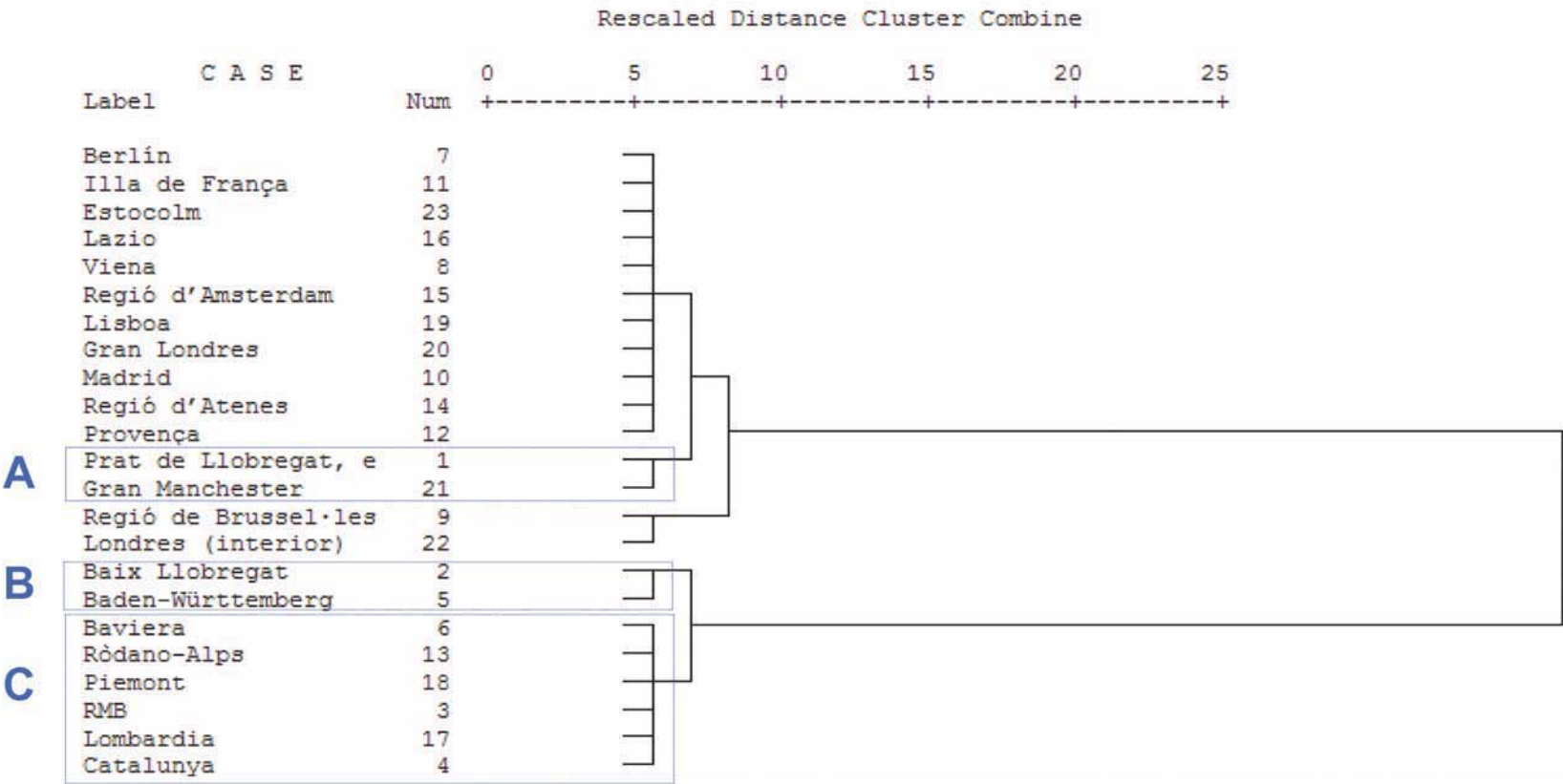
La comarca del Baix Llobregat presenta una estructura productiva similar a la que posseeix la regió de Baden-Württemberg amb un pes del sector serveis menor que el grup anterior. En aquest grup (*Grup B*) l'aportació del sector serveis al VAB total se situa entre el 59 i el 61%.

L'Estructura productiva del municipi de El Prat de Llobregat presenta uns paràmetres similars als de la regió qualificada com Gran Manchester (*Grup A*). El Prat de Llobregat presenta un pes del sector serveis major que la resta de grups esmentats amb una aportació al VAB total del 75%.

Aquesta terciarització de la economia de El Prat de Llobregat es concentra en la branca d'activitats econòmiques del transport i la distribució en un 24% del total dels serveis (Font: Idescat). Aquest pes relatiu del transport i la distribució se situa molt per sobre del que presenta la comarca del Baix Llobregat (14%) i Catalunya (11%). En aquests dos àmbits, el pes dels serveis immobiliaris té un pes major que en el cas de El Prat de Llobregat.

Conceptualitzar PRAT NORD com una oportunitat de caire estructural per a fomentar l'especialització i el desenvolupament econòmic en aquest sector potenciarà el salt estructural del municipi, la comarca, la RMB i, conseqüentment Catalunya, cap a la convergència de comportaments similars als de les grans regions europees (Berlín, Viena, Regió de Brussel·les, Illa de França, Londres interior, etc.) amb un pes del sector serveis que supera en tots els casos el 80% del VAB.

Dendrogram using Ward Method



Font: Elaboració pròpia

9.1 Anàlisi del vector d'activitat econòmica

✓ El concepte de Megaregió es defineix com... “les noves unitats naturals de creixement econòmic, que agrupen i comprenen xarxes de ciutats, de comarques i de regions que ja estan avui econòmicament i comercialment integrades. Aquestes megaregions, [...] no sols seran els eixos de prosperitat al segle XXI: avui les megaregions ja són les que defineixen les àrees principals on es concentra la producció i l'activitat econòmica.” (Tremosa, R. – 2.008).

Les 20 primeres megaregions per PIB – any 2.007

		Població Millions habitants (2.005)	PIB Bilions de dòlars (2.005)
1	Greater Tokyo	55	2.500
2	Boston-Washington	54	2.200
3	Chicago-Pittsburg	46	1.600
4	Ams-Rot-Ruhr-Flandes-Lille	59	1.500
5	Osaka-Nagoya	36	1.400
6	London-Leed-Chester	50	1.200
7	Milà-Tori-Roma	48	1.000
8	Charlotte-Atlanta	22	730
9	South California	21	710
10	Frankfurt-Stuttgart-Manheim	23	630
11	València-Barcelona-Marsella-Lió	25	610
12	Toronto-Buffalo-Chester	22	530
13	Seül	46	500
14	Nord Califòrnia	13	470
15	Florida	15	430
16	Fukuyama-Kyushu	18	430
17	París	15	380
18	Dallas-Austin	11	370
19	Houston-Orleans	10	330
20	Mèxic DF	45	290

Font: Florida, Richard (2.007)

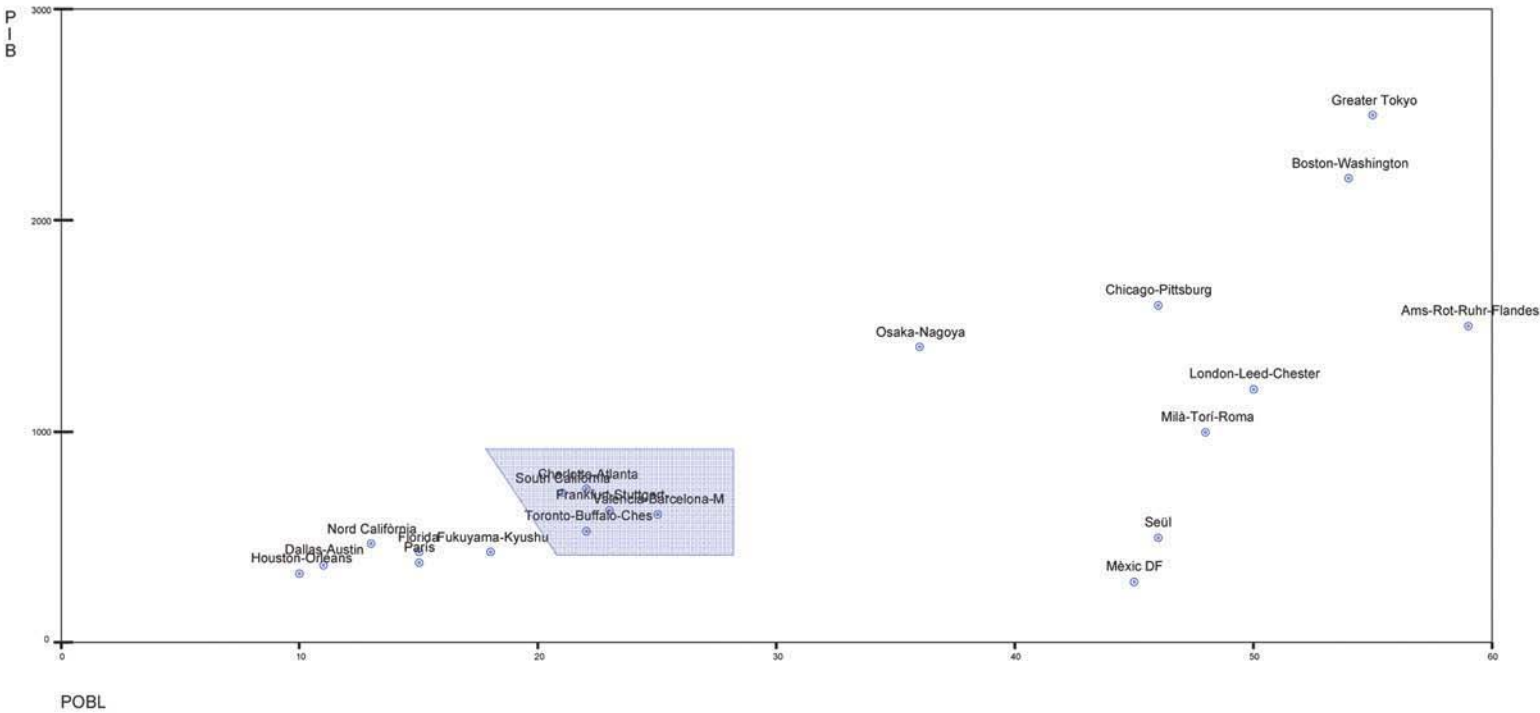
La llista de les primeres 20 megaregions del món segons la varibale PIB que publicà l'any 2.007 el geògraf canadenc Richard Florida situava la regió **València-Barcelona-Marsella-Lió** en el onzé lloc del món i el cinqué lloc d'Europa.

Aquesta megaregió, també anomenada *Eurosunbelt* (cinturó del sol europeu) produeix un total de 610 bilions de dòlars l'any 2.005 i aglutina una població de 25 milions d'habitants.

És en aquesta megaregió on s'enquibeix el municipi de El Prat de Llobregat i, més concretament, Prat – Nord.

Si tenim en compte les variables PIB i població, el comportament de la megaregió València-Barcelona-Marsella-Lió s'assimila a les megaregions de Charlotte-Atlanta, South California i Toronto-Buffalo-Chester (■ del gràfic adjunt).

Incorporant les Illes Balears, l'anomenat *Eurosunbelt* es converteix també en una megaregió de primer ordre turístic.



Font: Elaboració pròpia



2. *Identificació de les oportunitats de creixement econòmic del Prat de Llobregat a partir de la identificació dels seus atractius econòmics i dels reptes de futur del seu sistema productiu incorporant en l'anàlisi el paper d'agents econòmics inclosos dins l'àmbit d'influència (Mercabarna, ZAL, Aeròpolis, Parc agrari, Aeroport del Prat i HUB intermodal, activitat econòmica de la Gran Via – Plaça Europa, l'estació intermodal del barri "La Seda", etc.). Cal identificar les oportunitats de creixement i les amenaces de futur de cadascun dels agents econòmics i convertir Prat Nord en un sector complementari i amb capacitat de crear sinèrgies amb la resta de centres d'activitat econòmica.*

#### El paper dels principals agents econòmics de El Prat de Llobregat i àmbit d'influència

##### ✓ Mercabarna



Mercabarna (Mercados de Abastecimientos de Barcelona SA) és la societat gestora de la Unitat Alimentària que concentra els Mercats Majoristes de la ciutat de Barcelona, així com nombroses firmes d'elaboració, comerç, distribució, importació i exportació de productes frescos i congelats.

- Ubicació: Zona Franca de Barcelona
- Superfície: 90 hectàrees
- Número d'empreses que hi ha recinte: 800
- Persones que hi treballen cada dia: 25.000

A la Zona d'Activitats Complementàries (ZAC) de Mercabarna se situen unes 50 empreses hortofructícoles que desenvolupen activitats complementàries al voltant del Mercat Central. En aquest sentit, la ZAC agrupa ① Empreses especialitzades en la manipulació, la maduració, l'elaboració, l'envasat, la conservació, la distribució, la importació i l'exportació de fruites i hortalisses, especialistes en patates, plàtans, ecològics, etc., ② Centrals de compra de les grans empreses de distribució alimentària i de les cadenes de fruïteries especialitzades que es proveeixen de producte fresc a Mercabarna i ③ 20 empreses de fruites i hortalisses que s'han especialitzat a proveir el sector de la restauració.

Mercabarna disposa també d'una parcel·la de 4'5 hectàrees al costat de l'Aeroport de Barcelona, on s'està construint **Mercabarna-flor** (Repte 1), un nou centre de negocis majorista especialitzat en flors, plantes i complements. **Mercabarna-flor** està fora del recinte de Mercabarna. Situat al costat de l'Autovia de Castelldefels, tot just després d'agafar la sortida de Viladecans.

**Repte 2:** Disposar d'espai, a curt termini, per al creixement de Mercabarna. Conjuntament amb el Consorci de la Zona Franca s'està treballant per adquirir les 40 hectàrees (zona 22 AL) contigües a Mercabarna, i en poc temps s'ha de poder **disposar d'espais per al creixement d'empreses de Mercabarna** o per a la **instal·lació de noves companyies que aportin valor al conjunt de la Unitat Alimentària**.

**Repte 3:** Modernització d'algunes infraestructures de Mercabarna per adaptar-les a les necessitats actuals també és un dels temes preferents a mig termini.





## 9.1 Anàlisi del vector d'activitat econòmica

✓ ZAL



La ZAL és la plataforma logística del Port de Barcelona. Amb una superfície total de 208 hes. per al tractament logístic de les mercaderies amb origen i destí marítim la ZAL es configura com un *hub* internacional de primer ordre. La ZAL s'ha desenvolupat en dues fases: la primera, ja consolidada amb 65 hes. i 60 companyies nacionals i internacionals del sector logístic, transport i comerç exterior. **La segona fase, de 143 hes., està actualment amb desenvolupament (el 50% de la superfície ja comercialitzada).**

Les empreses localitzades a la ZAL creen 5.000 llocs de treball directes. **Amb la ZAL II s'aconseguiran proa de 12.000 llocs de treballs (7.000 llocs de treball nous).**

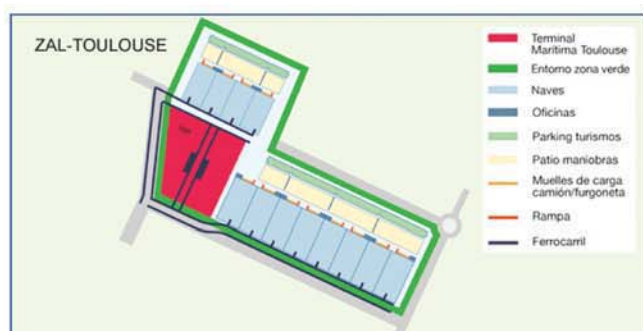
Les naus logístiques que ofereix avui la ZAL es qualifiquen com **Naus multiclient** amb mòduls a partir de 1.600 m<sup>2</sup> amb oficines integrades amb una altura lliure de 11 metres i **Naus monoclient** amb instal·lacions exclusives fetes a mida a partir de 8.000 m<sup>2</sup> amb les oficines integrades.

L'Activitat i el creixement de la ZAL estan condicionats pel desenvolupament d'infraestructures al seu entorn més proper:

- **El Pla del Delta (2.270.098 m<sup>2</sup> de superfície)**  
Inclou un conjunt d'actuacions i d'inversions en infraestructures del transport i mesures de protecció del medi ambient que es desenvolupen al delta del Llobregat, lloc on s'ubica la ZAL: ❶ Desviament del riu Llobregat, ampliació del port, la ZAL i l'aeroport, ❷ Construcció de la depuradora i àrea de tractament de residus més gran d'Europa, ❸ Nous accessos i noves infraestructures viàries i ferroviàries i ❹ Remodelació i ampliació de l'Ecoparc

*"Una amenaça per al creixement de la ZAL és el fet que el desenvolupament urbà està expulsant les activitats logístiques dels sòls centrals i això encareix les activitats properes a les urbs."*

Font: Memòria social corporativa ZAL 2.006 – Estratègies i reptes



L'Any 2.006 la ZAL ha iniciat la seva **implantació a Toulouse amb la compra de 20 hes.** terrenys per a l'explotació d'una plataforma logística per donar resposta al mercat de Midi Pyrenees y Haute-Garonne:

- **1ª Fase Entrega 2009**  
1 mòdul de 6000 m<sup>2</sup>, 5 mòduls de 4.500 m<sup>2</sup>, locals tècnics, oficines, urbanització associada als mòduls.
- **2ª Fase Entrega 2010**  
1 mòdul de 6.000 m<sup>2</sup>, 3 mòduls de 4.500 m<sup>2</sup>, oficines i urbanització associada als mòduls.

Serveis que es consideren imprescindibles en la ZAL Toulouse:

- **Serveis de plataforma**  
Depot de contenidors / Handling logístic / Transport d'entrega i distribució i serveis aduaners
- **Serveis de transport**  
Connexió marítima, carretera, ferroviària i aèrea.
- **Serveis de valor afegit**  
PortIC (Consultes telemàtiques de localització de les mercaderies).
- **Altres complementaris**  
Parquing camions i turismes, restaurants, gasolineres, túnels de rentat, parcs urbans, activitats empresarials complementàries, centres de negocis, etc.



✓ Parc de negocis Viladecans [Aeròpolis]



El Parc de negocis de Viladecans consta d'una superfície total de 1.111.692 m<sup>2</sup> de sòl i 520.743 m<sup>2</sup> de sostre. La creació del Parc com un espai industrial, una àrea d'oci, un centre de convencions i varis hotels té una previsió de **10.000 llocs de treball**.

La segona fase del Parc de Negocis (Ca n'Alemany) constitueix la iniciativa de constituir el **Cluster aeroespacial de Barcelona**.

Bibliografia recomanda: (2.006) Ajuntament de Viladecans & STRAIR, connecting airport regions: *Encouraging aerospace cluster development. The case of The Barcelona Airport Area*:

L'Estudi incorpora les necessitats específiques que demanden 43 companyies del sector aeroespacial per constituir un cluster aeroespacial (taula adjunta).

Park infrastructures and area of influence	Specific space requirements	Benefits and advantages of the Park	Buy/Lease arrangements and pricing	Strengths	Weaknesses
Promotion and improvement of public transport system (bus and train).	The companies require more space than they currently have (up to 104.000 square meters, including industrial space for production – 100.000 meters – and offices for services – 4.000 meters – in each case.	The park is a good opportunity to find synergies among companies in the same sector or sector related ones.	Concerning property status, most companies think of purchasing as an investment, but in fact 90% of the companies have leases. This is the reason why administrative concessions and leases are also potential alternatives.	Proximity to the airport	No cluster tradition
Parking needs for employees who don't want to use the public transport system.	Companies require computer technology, telecommunications, energy utilities and advance security.	A common image of the park could be very convenient for the customers; wether local or international	Some companies have received offers from other aerospace parks, such as the aerospace park in Seville. In this specific case, the companies would receive important aid from the Autonomous Government of Andalusia and the European Regional Fund if they decide to move there	Proximity to the urban area of Barcelona	Incomplete industrial segmentation
List of Services required: Business Center Training Center and Job Exchange Investment Center Shared facilities for event visits	Most of the companies prefer to have turnkey facilities, giving a common image of the centre.	Companies in this sector require shared spaces to work in common projects (frequent occurrence in Catalan aerospace companies).	According to real estate experts, Barcelona industrial warehouses no smaller than 2.000 m2 have a rental price of 6 €/m2 month. The market prices for service companies in OUT zones are 11,5 €/m2 month and 12 €/m2 month as a final sales price. Rentals in technology centers are between 9,5 and 10 €/m2 month <b>[Preus 2.006]</b>	Good accessibility	Few aerospace companies
		The location of the Viladecans Aerospace Project, close to the airport is a clear advantage at a business level		Polytechnic University	
				Aerospace Technology Centre	

Font: Encouraging aerospace clusterdevelopment. The case of The Barcelona Airport Area (2.006)

✓ Parc Agrari del Baix Llobregat



El Pla de Gestió i Desenvolupament del Parc Agrari del Baix Llobregat té com a finalitat primordial consolidar l'espai agrari i fer possible millorar les rendes de les empreses agràries mitjançant l'assoliment de l'eficiència de les infraestructures i serveis generals, **l'impuls de sistemes de producció i comercialització adequats a les necessitats del mercat** i, en definitiva, **modernitzar les explotacions agràries** per tal que puguin millorar o assolir la seva viabilitat empresarial.

Entre les 5 línies estratègiques del Pla de Gestió del Parc Agrari del Baix Llobregat en destaquem una en la que el PRAT NORD i pot tenir un rol de suport:

Fomentar la implantació de serveis i la modernització de les explotacions agràries per millorar-ne la viabilitat
Impulsar la implantació i el desenvolupament de serveis a les empreses agràries que afavoreixin la incorporació de valor afegit als seus productes.
1. Posar en marxa serveis comuns de les agrupacions d'agricultors per a la normalització, tractament i conservació postcollita i expedició de les produccions agrícoles.
2. Impulsar la creació d'una oficina de suport a la comercialització per a l'observació de preus, prospecció de mercats, màrqueting, etc., al servei dels agricultors i ramaders amb criteris d'eficàcia i autofinançament.
3. Desenvolupar <b>àrees d'equipaments al Parc Agrari (Agropòlis)</b> que permetin la concentració d'entitats públiques i privades, així com de serveis comuns a la pagesia (centre normalitzadors de productes, aparcament de maquinària agrícola, central d'envassos, etc.)



9.1 Anàlisi del vector d'activitat econòmica

✓ Aeroport del Prat i HUB intermodal

El 22 d'octubre del 1999 es va aprovar el Pla director de l'Aeroport del Prat amb un termini d'execució previst de onze anys (2.000 – 2.011). Aquest Pla preveu l'ordenació de les activitats en el recinte aeroportuari i la concreció de les noves terminals de passatgers, de càrrega i del conjunt. L'objectiu és convertir l'Aeroport de Barcelona-el Prat en un *hub* internacional preparat per donar a resposta a un trànsit de **40 milions de passatgers/any**, amb una capacitat de més de **90 operacions en hora punta** i de **400.000 operacions/any**.

Principals dades de l'actual aeroport i els objectius de l'ampliació:

- Capacitat màxima actual: 55 operacions/hora (21-23 milions de passatgers) .
- Saturació de l'aeroport: 2002-2004: 30 milions de passatgers (2015) / 40 milions de passatgers (2025).
- Distribució demanda 2015: Pont aeri: 2,4 milions de passatgers (8%) / Domèstic: 11,9 milions de passatgers (39,7%) / UE: 12,3 milions de passatgers (41%) / Internacional: 3,4 milions de passatgers (11,3%).
- Objectiu càrrega: 300.000 t/any (2015)
- Distribució accés passatgers: Transport públic col·lectiu: 24-33% / Vehicle privat: 37-41% / Altres: 6-7%

Imatge de l'aeroport amb l'ampliació executada i finalitzada



La nova ciutat aeroportuària



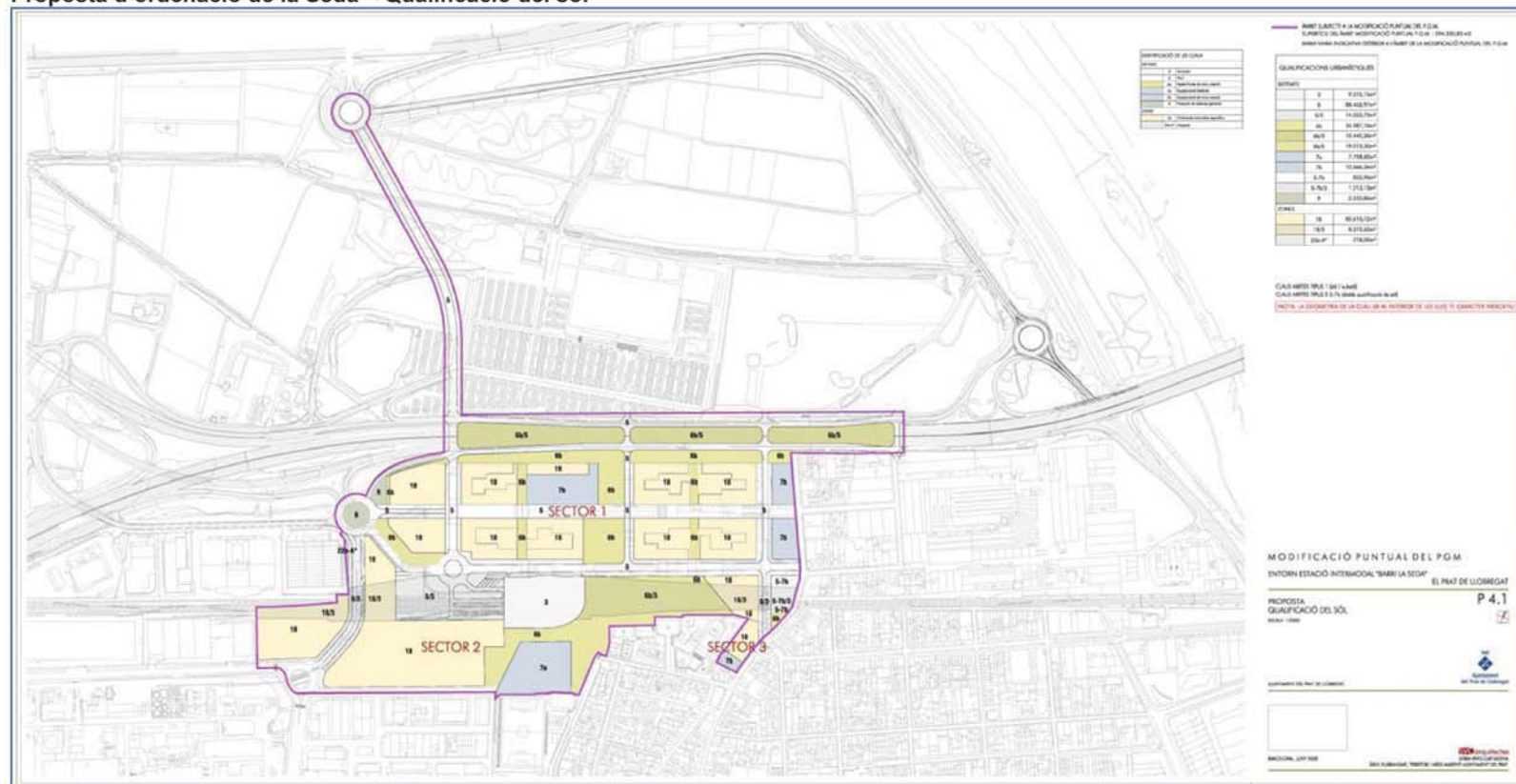
- 1 Àrea serveis aeroportuaris
- 2 Centre de càrrega aèrea
- 3 Centre ciutat aeroportuària
- 4 Parc serveis aeronàutics
- 5 Parc industrial aeronàutic

Característiques específiques de la nova ciutat aeroportuària (3 eixos vertebradors)		
Centre de càrrega aèria	La City	Parc aeronàutic
Aena, a través de la seva filial CLASA, promocionarà més de <b>120.000 m2 addicionals de naus i oficines</b> , i urbanitzarà unes 30 hectàrees de sòl. En total, es configurarà com un Centre de Carga Aèria de 50 h.	<b>300.000 m2 en oficines, hotels, centres de convencions, locals comercials i altres equipaments.</b>  "Además de la City central, otros desarrollos se están estudiando en la fachada de la autovía C-31 y en la zona central entre pistas, adyacente al nuevo terminal Sur." Font: Aena.	Promoció d'un parc aeronàutic de més de 50 hes.  1ª Fase: <b>20 h. i promoció d'activitats relacionades amb els serveis a l'aviació corporativa, centre de serveis als vehicles, centres de manteniment d'equips, handling i centre per la gestió de residus.</b> S'habilitaran 4 naus multifuncionals per facilitar la instal·lació de noves empreses de serveis aeronàutics.  2ª Fase: Promoure la instal·lació d'empreses de manteniment aeronàutic. Reserva de 20 h.



✓ Barri “La Seda”

Proposta d'ordenació de la Seda – Qualificació del sòl



ÚS D'ACTIVITAT ECONÒMICA

SECTORS	Sostre sobre Rasant	Oficines	Oficines Corporatiu	Oficines s./Llosa	Comercial PB	Hotels	Total Activitat	% Acti-vitat
	m2 st	m2st	m2st	m2st	m2st	m2st	m2st	
LA SEDA	184.500	5.650	-	-	24.300	5.000	34.950	19%
ENTORN ESTACIÓ	132.000	25.000	10.000	21.000	8.500	19.500	84.000	64%
CARRER MAJOR	8.900	2.900			1.500		4.400	49%
TOT L'ÀMBIT	325.400	33.550	10.000	21.000	34.300	24.500	123.350	38%
		27%	8%	17%	28%	20%		

Font: Agenda i avaluació econòmica i financera Modificació Puntual del PGM Entorn estació intermodal Barri La Seda (document per aprovació provisional)

“L'encaix oferta – demanda d'activitat econòmica es justifica en termes de la dinàmica dels diferents usos d'activitat que ha tingut el municipi en el Cadastre en el període 2001-2006. La demanda de sostre terciari al Prat, basada en les tendències del Cadastre a partir del creixement dels últims 10 anys, es situa entre un **màxim de 57.000 m2st/any** (amb el mateix ritme que en els últims anys, per a cada ús, que han segut anys de fort creixement de l'activitat econòmica) i un **escenari més conservador de 40.000 m2st/any** (un 30% per sota del que resulta d'aplicar la dinàmica dels últims 10 anys). L'oferta actual de sostre exclusivament per activitats terciàries es situa en l'entorn dels **85.000 m2st** (35.000 al Mas Blau II i uns 50.000 a la ZAL). Aquesta oferta pot ser asumida pel mercat abans de que entre el sostre de La Seda i L'Entorn Estació (2011, en la previsió de l'estudi de viabilitat), perquè no cobreix tota la demanda fins el 2011).”

Font: Agenda i avaluació econòmica i financera Modificació Puntual del PGM Entorn estació intermodal Barri La Seda (document per aprovació provisional)

Una breu pintura dels diferents agents econòmics analitzats ajuda a desxifrar les tasques de suport per assolir una **complementarietat** i proporcionar sinèrgies entre PRAT NORD i Mercabarna (implantació d'empreses vinculades al sector), ZAL (noves reserves de sòl per activitats logístiques), Aeròpolis (potenciació del cluster aeroespacial), Parc Agrari (potenciar el desenvolupament d'Agropols mitjançant la implantació de possibles àrees d'equipaments) i ampliació de l'aeroport de Barcelona (potenciar el **hub** a nivell internacional i també poder donar resposta residencial a l'impacte de llocs de treball creats); l'activitat econòmica prevista en el barri “La Seda” (123.350 m<sup>2</sup> de sostre) no resulta un focus d'activitat econòmica rellevant que pugui crear distorsions o tensions amb PRAT NORD.

Tot i així, la magnitud de PRAT NORD no pot limitar-se a donar suport a les mancances de la resta dels agents econòmics. PRAT NORD ha de ser capaç de produir un **creixement endògen** propi per i catapultar l'Eurosunbelt als comportaments d'altres megaregions avui encara distants.





4. Companyies catalanes que poden arribar a configurar el cluster aeroespacial (branques d'activitat i identificació d'operadors) - Font: Encouraging aerospace cluster development. The case of The Barcelona Airport Area, (2.006) Ajuntament de Viladecans & STRAIR, connecting airport regions

El *core business* de les actuals companyies catalanes dedicades al sector aeroespacial tenen una especialització major que la resta de països en la branca *space* (22% a Catalunya enfront del 9% a la resta d'Europa). La Branca *aeronautics* representa a Catalunya el 78% enfront del 91% de la resta d'Europa. L'especialització de les companyies catalanes es concreta en:

- Avionics i equips electrònics *on-board* així com *metal-machining* i tractaments tèrmics per als *aircrafts* espacials.
- Disseny d'interiors d'*aircrafts* i refrigeradors biològics per a les estacions espacials internacionals.
- Disseny, enginyeria i fabricació de sistemes de comunicació d'antenes *on-board*.
- Activitats de recerca i desenvolupament relacionades amb el sector aeroespacial.

Companyies catalanes dedicades al sector **AERONÀUTIC**:

Actuators & Hydraulic Systems	Air Traffic Managemen & Navigation Aids	Avionics	Boarding Bridges	Cabin interiors	Cabling & wiring
ATOS ORIGIN, S.A.E CADTECH IBERICA, S.L. EDV Ferroviària, Aeronàutica y Automoción, S.L. IDOM Ingeniería y Sistemas S.A. NTE SENER Ingeniería y Sistemas, S.A.	GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. INDRA Espacio UPC (Universitat Politècnica de Catalunya)	GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. INDRA Espacio	TEAM, S.L.	AMC (Aeromaintenance Consulting S.L.) Diseño industrial ITALDESIGN, S.L. FAINSA PRAE TRADE RÜCKER LYPSA, S.L.	TISMI, S.L.
Civil Infrastructures	Communications Equipment	Consulting Services	Design & Development	Detail Engineering	Electrical & Magnetic Systems
ABERTIS Infraestructuras	ATOS ORIGIN, S.A.E COMPASS Ingeniería y Sistemas, S.A. GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. INDRA Espacio MIER Comunicaciones, S.A. Rücker LYPSA, S.L. SENER Ingeniería y Sistemas, S.A. UPC (Universitat Politècnica de Catalunya)	AMC S.L. ATOS ORIGIN, S.A.E. CADTECH IBERICA, S.L. GPA (Gestió i Promoció Aeroportuària) IDOM Ingeniería de Sistemas, S.A. IEEC (Institut d'Estudis Espacials de Catalunya) INDRA Espacio STARLAB Barcelona, S.L.	CADTECH IBERICA, S.L. CIMSA Ingeniería de Sistemas, S.A. GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. IDD (Integral Design & Development) IDOM Ingeniería y Sistemas, S.A. INDRA Espacio NTE PROCON Systems RDI (Rubi Disseny Industrial S.L.) SENER Ingeniería y Sistemas, S.A. ULTRAMAGIC, S.A.	INGENIA	CADTECH IBERICA, S.L. PRAE TRADE RÜCKER LYPSA, S.L. SENER Ingeniería y Sistemas, S.A. SERRA Aeronautics SÓLID Enginyeria, S.L. TMS ARITEX CADING, S.A.
Electronics & Instrumentation	Independent Software Verification	In-flight Entertainment Hard-Software	Light Alloys Production & Research	Logistics	Machining
ATOS ORIGIN CROUZET Automatismes, S.A.S. GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. INDRA Espacio MIER Comunicaciones, S.A. NTE SENER Ingeniería y Sistemas, S.A. SÓLID Enginyeria, S.L. STARLAB Barcelona, S.L. UB (Universitat de Barcelona) UPC (Universitat Politècnica de Catalunya)	NTE	GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. RÜCKER LYPSA, S.L.	CDAL MESIMA	BAX GLOBAL, S.A. CILSA (Centre Intermodal de Logística, S.A.)	ARIBER, S.L. GUTMAR, S.A. TALLERS FIESTAS, S.L. TTM (Telstar Tecnología Mecánica, S.L.)
Man-machines Interfaces	Mechanical Engineering	Metallic Aerostructures Manufacturing	Mock-up & Prototyping	Research & Development	Robotics, Automation & Productions Systems
CROUZET Automatismes, S.A.S IDOM Ingeniería y Sistemas, S.A. INDRA Espacio PROMAUT RÜCKER LYPSA, S.L. SENER Ingeniería y Sistemas, S.A.	ASM DIMANTEC Ingeniería, S.A. CADTECH IBERICA, S.L. Diseño Industrial ITALDESIGN, S.L. EDAG Engineering + Design, S.A.U. EDV Ferroviaria, Aeronáutica y Automoción, S.L. EPSA IDD IDOM PRAE TRADE Rücker LYPSA, S.L. SENER SERRA TMS ARITEX CADING, S.A.	MESIMA	ITALDESIGN, S.L. EDAG EPSA FAINSA NTE QUANTECH ATZ RDI RÜCKER LYPSA SENER SÓLID Enginyeria, S.L. TMS ARITEX CADING, S.A. UPC	CDAL (Light Alloys And Surface Treatment Design Centre) CIMNE (International Center for numerical Methods in Engineering) COMPASS Ingeniería y Sistemas, S.A. INDRA Espacio MIER Comunicaciones, S.A. RÜCKER LYPSA, S.L. SENER UAB UB UPC	ABGAM (Group Segula Technologies) ASM DIMANTEC Ingeniería, S.A. CADTECH IBERICA, S.L. GTD Ingeniería de Sistemas y Software, S.A. IDOM PROCON Systems PROMAUT SERRA Aeronautics TMS ARITEX CADING, S.A. UPC
Simulation & Training Systems	Structural Elements Calculation	Systems Engineering	Telecommunications & Broadcasting	Testing & Certification	Textiles
ABGAM CADTECH IBERICA, S.L. IEEC (Institut d'Estudis Espacials de Catalunya) PROMAUT QUANTECH ATZ SENER Ingeniería y Sistemas, S.A.	ABGAM ASM DIMANTEC CADTECH IBERICA CIMNE CIEFMA CIMSA COMPASS CPT-EDM ITALDESIGN, S.L. EDAG EDV	CADTECH CIMSA GTD IDOM IEEC INDRA MIER NTE PROCON SENER	MIER	CIEFMA CPT-EDM (Centre de Projecció-Enginyeria de Materials) NEOTEX, S.A. SÓLID Enginyeria, S.L.	NEOTEX ASM DIMANTEC CPT-EDM ELHCO (Electroless Hard Coat, S.A.) MESIMA S.A. METALOGRAFICA TTC (Tratamientos Térmicos Carreras, S.A. Grup TTC)



9.1 Anàlisi del vector d'activitat econòmica

Companyies catalanes dedicades al sector **SPACE**:

Avionics	Data Mining & Processing	Earth Observation	Galileo/GNSS	Inflatable Space Structures	Life Sciences & Recycling Technology
MIER S.A. METALOGRAFICA	IEEC UAB	ALTAMIRA IEEC MIER STARLAB Barcelona, SL UPC	GTD IEEC INDRA STARLAB	CIMNE	CAR (Centre d'Alt Rendiment de Sant Cugat) NTE STARLAB UAB
On-Board Hardware & Software	Research & Development	Satellite Sensors			
GTD MIER NTE STARLAB	ALTAMIRA GTD IEEC MIER NTE STARLAB UAB UB UPC	IEEC MIER STARLAB			

Companyies catalanes dedicades al sector **Aviació**:

Balloons	Maintenance, Repair & Overhaul
ULTRAMAGIC, S.A.	AEROEMPORDÀ, S.L. ULM & VLA Assembly

5. Altres tipologies d'empreses tipus d'activitats econòmiques susceptibles d'ubicar a PRAT NORD

Tipologia de companyia	Exemples i sectors vinculats	Tamany mínim i requeriments físics
Companyies Start-up i consultories	Economic development consultants (Consultoria estratègica) Management consultants (consultoria d'organització) System engineers (Enginyeries de sistemes): Software, civil engineering, electronics, etc.	Entre 20 i 90 m2 de sostre: Activitats basades en el coneixement i en les tecnologies de la informació amb requeriments mínims d'espai i d'inversió de capital.
Start-up companies basades en producte	Provisió de solucions de software i hardware, activitats biotecnològiques, farmacèutiques, companyies vinculades a ciències de la informàtica, companyies d'enginyeria mecànica, etc.	Entre 100 i 1.000 m2 de sostre: el sector industrial en el que operi la companyia determina les necessitats de sostre.
Companyies Spin-ou vinculades a universitats	Qualsevol sector	Entre 25 i 90 m2 amb necessitats específiques de mòduls arquitectònics i serveis d'espais destinats a contenir costos. Es caracteritzen per ser <i>single buildings</i> per constituir imatge pròpia de l'empresa
Companyies Inward-investment	Qualsevol sector	Entre 50 i 90 m2 de sostre. Requireixen ubicar-se prop del mercat potencial. S'ubiquen mitjançant lloguers de les oficines a curt termini per testar l'atractivitat del mercat. Generalment, aquestes companyies posseeixen un <i>networking</i> important a nivell internacional
Companyies I+D Inward-investment	Qualsevol sector	Entre 50 i 1.500 m <sup>2</sup> de sostre. Aquestes petites divisions de grans companyies responen a un reconeixement per part de la matriu dels beneficis d'ubicar petites divisions especialitzades prop d'algun centre qualificat (farmacèutiques, biomèdiques, etc.)
Laboratoris d'investigació públics	Qualsevol sector	Entre 2.500 i 10.000 m2 però sempre en un <i>single building</i> singular i propi.
Serveis professionals i activitats complementàries	Activitats de suport a qualsevol sector	Entre 60 i 120 m2 de sostre. Despatxos professionals

Font: The planning, development and operation of science parks, UKSPA (2000)



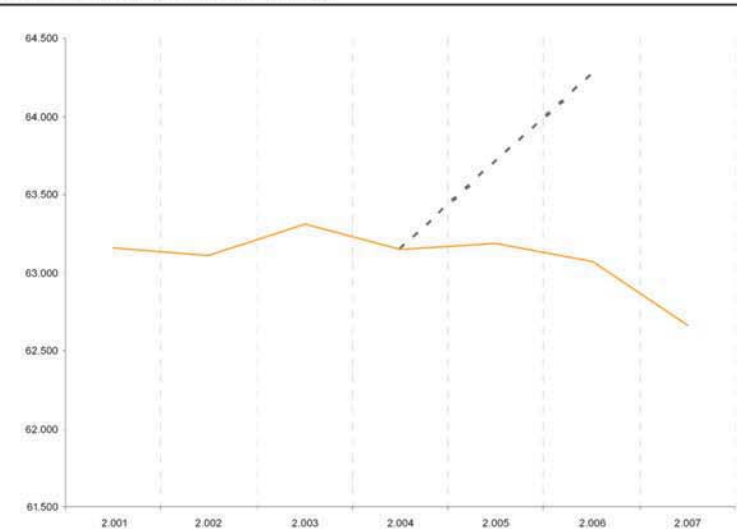
El Prat Nord des d'un punt de vista de mercat residencial (habitatge)

1. **Definició de l'àrea d'influència residencial de Prat Nord.** El destí d'un barri de nova creació d'un volum situat entre 4.500 i 6.000 habitatges no pot desvincular-se del mercat de demanda de la seva àrea d'influència i no pot obviar un horitzó temporal a llarg termini. Un operador pot promoure un concepte d'habitatge exclusiu i adreçat a un segment de demanda identificable. Un barri o districte (com és el cas que ens ocupa) és un entorn obert, divers, i que genera teixit econòmic i social. La demanda a la que s'adreça Prat Nord és diversa i oberta i ha de trobar resposta dins de l'àrea d'influència territorial.

Diagnosi demogràfica

✓ Pèrdua de població del municipi del Prat per dues raons bàsiques: colmatació de la ciutat construïda i increment del preu de l'habitatge.

Evolució Població Prat de Llobregat



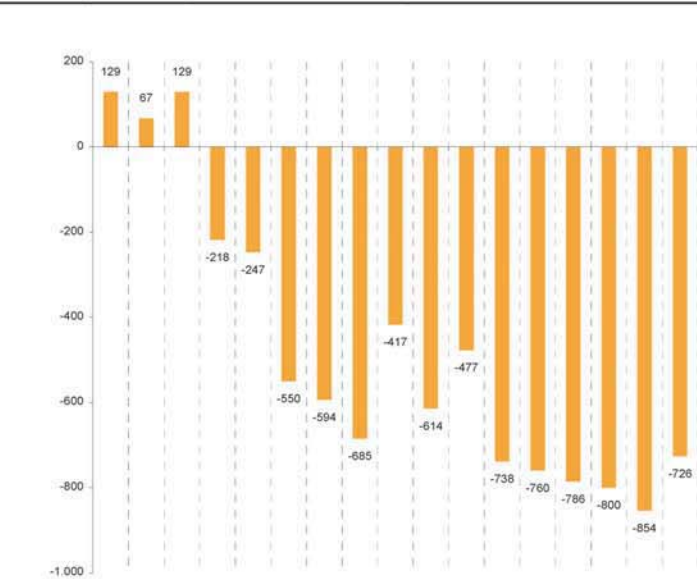
Les estimacions poblacions de l'estudi Trilla C., López J. i Caballé N. (2.002): *Estudi de les necessitats d'habitatge al municipi del Prat de Llobregat a l'horitzó de l'any 2.011* ja han quedat a dia d'avui desfasades. Avui el Prat de Llobregat ( ) té una població de 62.663 habitants [Les estimacions de l'estudi ( ) xifraven la població en 64.274 habitants l'any 2.006]

Per contra, la tendència poblacional de l'Àmbit Metropolità ha estat diametralment oposada a la manifestada pel Prat de Llobregat marcant una clara tendència creixent entre el període 2.001 i 2.007 (increment del 11%).

Aquesta tendència demogràfica es veurà truncada pel desenvolupament de Prat Nord i Prat Sud. L'Avanç de Pla Local d'Habitatge del Prat de Llobregat situa la població en 74.890 habitants l'any 2.018.

✓ De municipi receptor anys 60 (*pull factor*) passa a ser un municipi que expulsa els seus residents als municipis de la seva perifèria (*push factor*).

Saldo migració net població Prat de Llobregat



El saldo migratori net del Prat de Llobregat presenta un signe negatiu creixent a partir dels anys 90 fins assolir un màxim l'any 2.005. Així doncs, al llarg dels últims 25 anys, El Prat del Llobregat es configura com un municipi on el factor expulsió de població (*push factor*) resulta clarivident i, a l'hora, creixent.

Aquest comportament del Prat de Llobregat es tradueix en una taxa de saldo migratori que supera en escriu el creixement natural de la població (taxes per mil habitants).

Aquesta tendència es tradueix en un increment de l'índex d'envelliment del municipi tot i que encara se situa per sota de les ràtios que presenta l'Àmbit Metropolità.

✓ Àrea d'influència d'atracció-expulsió demogràfica del municipi

Saldo migratori intern segons procedència i destinació El Prat de Llobregat

	Mateixa Comarca	Resta demarcació	Resta Catalunya	Resta Espanya	Total
[N]	-528	390	-3.648	-699	-4.485
%	11,8	-8,7	81,3	15,6	100

L'Àrea d'influència del Prat de Llobregat des d'un punt de vista demogràfic, a partir del saldo migratori intern i extern i per destí i procedència, presenta una clara concentració en l'atracció de població de la resta de demarcació de Barcelona (és l'única demarcació que presenta un factor d'atracció positiu [veure taula]).

Pel que fa al *factor pull* de població estrangera El Prat de Llobregat té xifrada la població estrangera a 1 de gener de 2.005 en 4.370 habitants. Aquest nombre d'estrangers representen gairebé un 7% de la població total de El Prat de Llobregat.

D'aquest volum d'immigració destaca la població originària del Marroc que representa un 33,18% de la població total estrangera i el 2,29% de la població total amb 1.450 habitants. La resta de nacionalitats amb més pes a El Prat de Llobregat són ciutadans de Xile i d'altres països d'Amèrica del Sud amb 709 i 518 habitants respectivament.

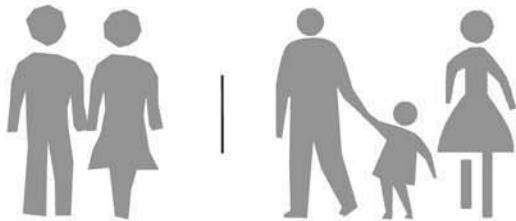
## 9.2 Anàlisi del vector residencial

El Prat Nord des d'un punt de vista de mercat residencial (habitatge)

2. Conèixer la configuració i evolució dels nuclis familiars, les condicions d'allotjament i la segmentació per nivells de renda corresponents a l'àrea d'influència. Aquesta anàlisi feta a partir de fonts secundàries, determina una demanda potencial a enquibir a Prat Nord. Traduir les actuacions futures de gran magnitud al Prat de Llobregat en llocs de treball directes i indirectes segons categories professionals i nivells de renda i, conseqüentment, qualitat de la demanda potencial d'habitatge.

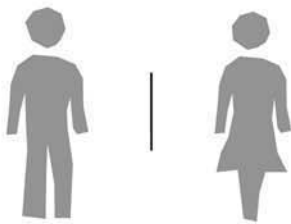
**Il·lustració de la demanda d'habitatge al Prat de Llobregat (Font: Avanç Pla Local Habitatge – XI/2007)**

- ✓ El perfil tipus de la demanda d'habitatge lliure al Prat de Llobregat



**Parella**, amb o sense fills, d'entre **25 i 39 anys** que resideix al mateix municipi, o bé en menor grau, a la resta de la demarcació de Barcelona (Baix Llobregat exclòs), i que ha nascut a Espanya amb una **dimensió mitjana per llar de 2,63** membres. Els ingressos mensuals nets mitjans són lleugerament superiors als **1.570 €** i desitja el nou habitatge com "habitatge de millora" [millorar la qualitat, el confort o la superfície de l'anterior, ser propietari].

- ✓ El perfil tipus de la demanda d'habitatge amb algun règim de protecció oficial al Prat de Llobregat



**Persona sola** o, en menor grau, **parella**, amb o sense fills, d'entre **20 i 34 anys** que resideix al mateix municipi, i que ha nascut a Espanya amb una **dimensió mitjana per llar de 1,88** membres (Unitat de Convivència). Els ingressos mensuals nets mitjans són lleugerament superiors als **1.160 €**.

- ✓ Perfil d'habitatge desitjat al Prat de Llobregat



L'habitatge lliure més desitjat es configura com **habitatge plurifamiliar** en règim de **compravenda**, de **segona mà** amb una superfície d'entre **60 i 89 m²** i amb un preu màxim d'entre **180.300 i 240.399 €** i ubicat als districtes 1 i 3 del municipi [ ].

Però que al mercat de **lloguer** s'estima que només un **12%** de la demanda d'habitatge al Prat de Llobregat busca aquest règim d'accés. Més de la meitat d'aquest perfil de demanda pagaria entre **600 i 800 € mensuals**.

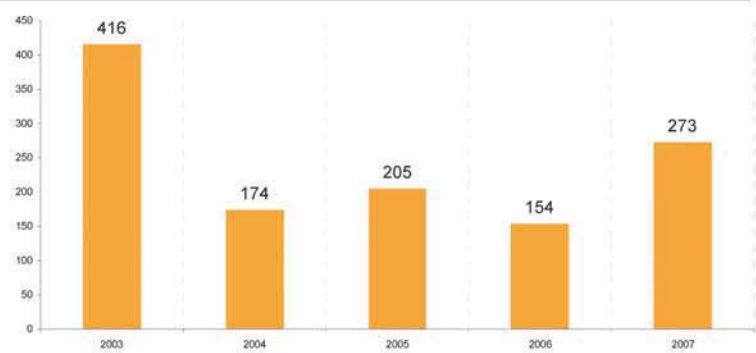


3. Pintura del mercat d'oferta de l'habitatge del Prat de Llobregat i la seva àrea d'influència. Construcció d'una matriu del mercat de l'habitatge amb tipologies, superfícies i preus (oferta). Aquesta anàlisi ens informa de l'oferta de nou habitatge i de la demanda efectiva.

Il·lustració de l'oferta d'habitatge al Prat de Llobregat (Font: Departament Medi Ambient i Habitatge)

✓ Habitatges acabats al municipi del Prat de Llobregat

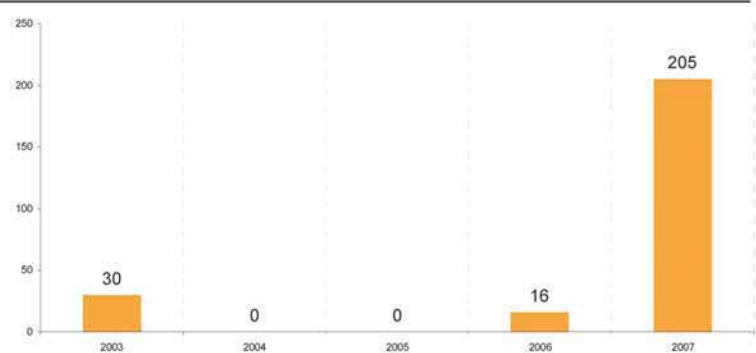
Habitatges acabats totals Prat de Llobregat (últim quinquenni)



El ritme edificatori en l'últim quinquenni 2.003 – 2.007 presenta una mitjana anual de 244 habitatges total acabats al Prat de Llobregat.

Cal tenir present aquest ritme edificatori per tal de mesurar la capacitat d'absorció del mercat immobiliari al Prat de Llobregat per tal d'establir el calendari de desenvolupament futur òptim de Prat Nord.

HPO acabats totals Prat de Llobregat (últim quinquenni)

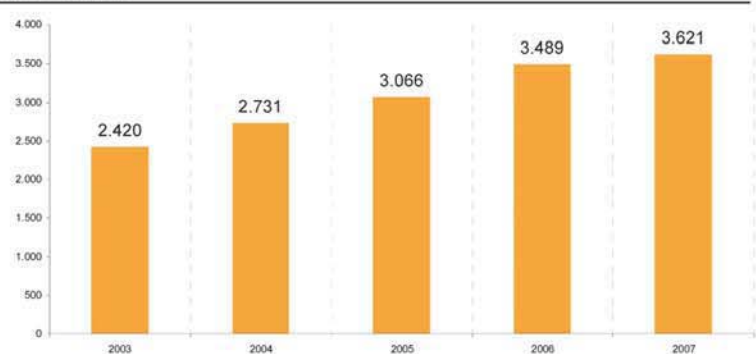


El ritme edificatori dels habitatges amb protecció oficial en l'últim quinquenni 2.003 – 2.007 presenta una mitjana anual de 50 habitatges total acabats al Prat de Llobregat.

Aquest volum de mercat protegit es veurà incrementat amb la nova entrada en vigor del règim concertat català i la reserva de fins al 40% del sostre destinat a habitatge dels nous creixements residencials previstos.

✓ Preus €/m² construït amb elements comuns i mercat de lloguer al municipi del Prat de Llobregat

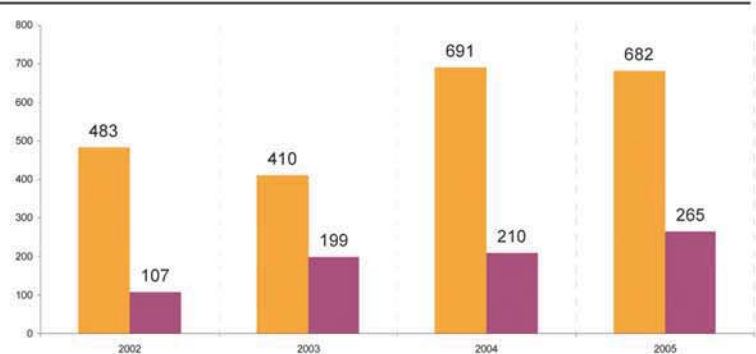
€/m² construït



Els preus de venda del mercat d'habitatges de nova construcció a El Prat del Llobregat mostren una tendència a l'alça en tot el quinquenni analitzat.

Pel que fa a la superfície mitjana construïda d'aquests habitatges de nova construcció se situen en els 110 m² amb elements comuns l'any 2.003 i 112 m² amb elements comuns l'any 2.007 (L'any 2.005 i 2.006 assolixen un màxim de 120 m²).

Lloguer mensual en € i volum de mercat [nombre de contractes]



El mercat de lloguer d'habitatges a El Prat de Llobregat s'analitza a partir dels contractes registrats en el registre de fiances gestionat per INCASÒL. Tenim doncs aquells contractes que han dipositat la fiança preceptiva però es desconeix l'abast del mercat que incompleix aquesta obligació administrativa.

El creixement del mercat de lloguer es produeix al Prat de Llobregat tant en preus com en volum de mercat. Les últimes dades disponibles per al mercat de lloguer a data 2.007 situa el preu mig en ±1.000 €. Aquest increment substancial proporciona un desequilibri considerable de preus entre la demanda i l'oferta de mercat de lloguer.

✓ El municipi del Prat de Llobregat compleix a dia d'avui amb el precepte de Solidaritat Urbana previst en la Llei del dret a l'habitatge.

El recent Pacte nacional per l'habitatge 2.007 – 2.016, en el capítol referent a *Estudi previ de les necessitats d'habitatge social, en compliment del precepte que estableix el Projecte de Llei del dret a l'habitatge en concepte de solidaritat urbana*, situa al municipi del Prat de Llobregat com un dels municipis que ja avui compleix el precepte de solidaritat urbana referent al contingent de parc social (juntament amb els municipis de Badia del Vallès, Martorell i Montmeló, s'erigeixen com els únics municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que compleixen amb aquest precepte en municipis de més de 5.000 habitants i capitals de comarca).



9.2 Anàlisi del vector residencial

4. *Reflexió al voltant del mix residencial que es vol incorporar en la proposta definitiva.* El mix que s'articuli via habitatge de renda lliure, habitatge concertat català, habitatge concertat, habitatge protegit règim general i habitatge protegit règim especial ha de respondre a necessitats identificades, grau de funció social que assoleix cada règim vers l'esforç real de la demanda en cadascun dels casos. A més a més, cal avançar els reptes que pugui establir el Pla Sectorial de l'Habitatge i el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

La demanda d'habitatge exclosa a condicions de mercat (Font: Memòria social Barri La Seda)

- ✓ El municipi del Prat de Llobregat compleix a dia d'avui amb el precepte de Solidaritat Urbana previst en la Llei del dret a l'habitatge.

El recent Pacte nacional per l'habitatge 2.007 – 2.016, en el capítol referent a *Estudi previ de les necessitats d'habitatge social, en compliment del precepte que estableix el Projecte de Llei del dret a l'habitatge en concepte de solidaritat urbana*, situa al municipi del Prat de Llobregat com un dels municipis que ja avui compleix el precepte de solidaritat urbana referent al contingent de parc social (juntament amb els municipis de Badia del Vallès, Martorell i Montmeló, s'erigeixen com els únics municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que compleixen amb aquest precepte en municipis de més de 5.000 habitants i capitals de comarca).

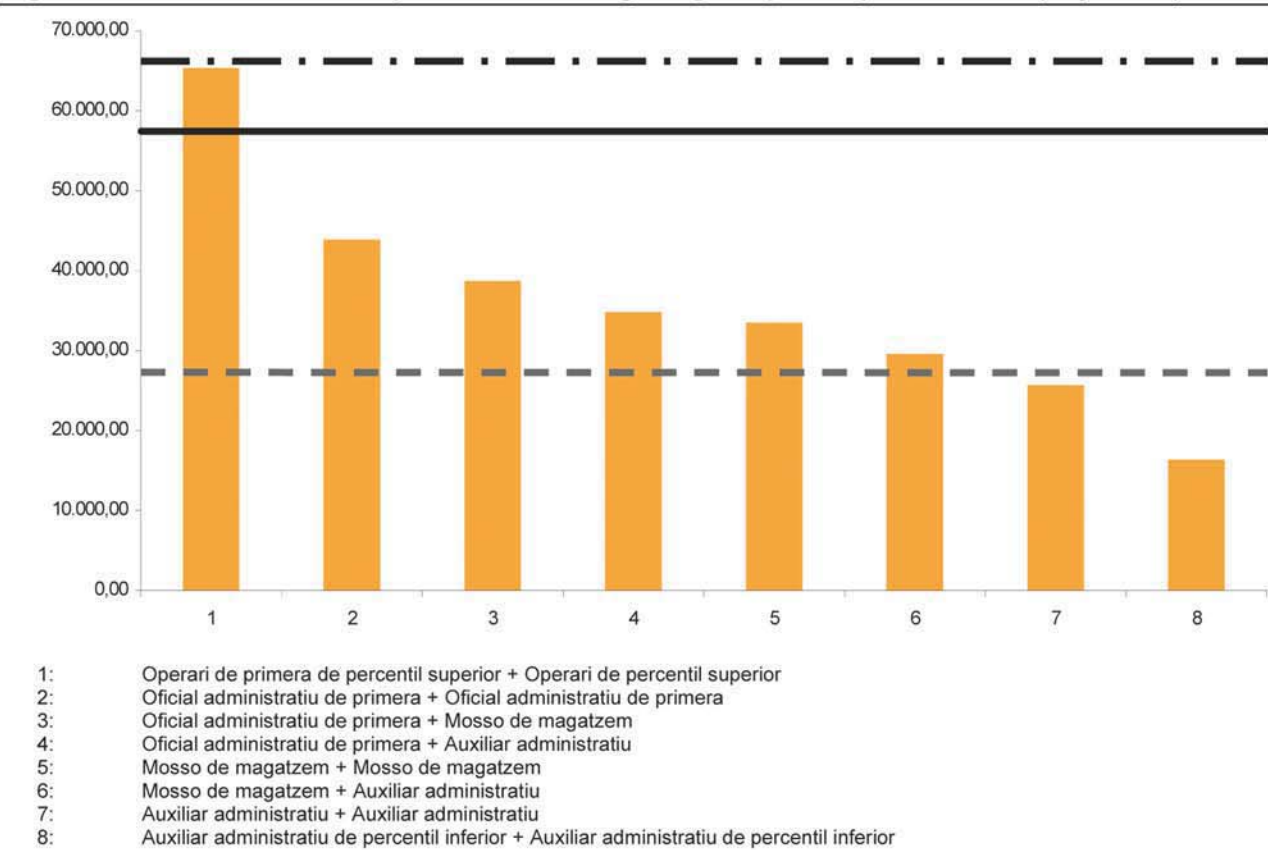
- ✓ Anàlisi del grau d'eficiència de l'HPO al Prat de Llobregat vinculat a les noves actuacions d'activitat econòmica previstes al municipi (ZAL-Prat, Eixample Nord i Aeroport)

Amb el propòsit d'establir en grau d'accés a l'habitatge amb algun règim de protecció oficial al Prat de Llobregat es realitzà un estudi de la qualitat de la nova demanda d'habitatge vinculada als nous LTL derivats de les noves actuacions urbanístiques a El Prat de Llobregat. La conclusió principal de l'anàlisi fou que:

El gruix de les parelles confeccionades es concentren en l'accés a un Habitatge Protecció Pública de règim general [————] (sis de les vuit categories confeccionades compleixen els requisits per poder accedir-hi). Així doncs, aquesta modalitat d'habitatge aglutina el gruix de combinacions de categories laborals previstes crearan les noves actuacions d'activitat econòmica. Per contra, difícilment una família pot justificar ingressos com per accedir a un HPO de règim especial al Prat de Llobregat si treballen els dos (únicament la parella núm. 8 aconsegueix els requisits per accedir-hi [— — — —]). Així doncs, l'HPO en règim especial hauria d'anar adreçat a situacions no únicament de baix ingrés familiar sinó amb altres problemes afegits que impossibilitin la incorporació en el mercat de treball.

En la mesura que les noves actuacions previstes (entre elles Prat Nord) tinguin una capacitat d'atracció d'un perfil professional més alt, l'Habitatge amb Preu Concertat [— • —] i el futur Concertat Català adquirirà més importància com a tipologia d'habitatge amb protecció oficial més adient vers les futures actuacions.

Ingressos bruts a efectes de política d'habitatge segons perfils professional (any 2.007)





VIABILITAT ECONÒMICA I FINANCERA DELS ESCENARIS PROPOSATS

La viabilitat econòmica i financera de la proposta Prat Nord per a tos tres escenaris es fonamenta en el mètode residual dinàmic derivat de la Orden ECO/805/2003<sup>1</sup>, i la Orden EHA/3011/2007<sup>2</sup> i assumint les següents hipòtesis de partida:

1. Horitzó temporal global de transformació urbanística i comercialització i venda de tot l'àmbit de 22 anys.
- 5 anys per la redacció dels instruments de planejament i instruments de gestió de l'àmbit Prat Nord.

• 10 anys per al procés d'urbanització de l'àmbit Prat Nord.

• 15 anys per al procés d'edificació de l'àmbit Prat Nord.

• 15 anys per a la comercialització del sostre d'habitatge amb renda lliure i del sostre dedicat a activitat econòmica.

• 10 anys per a la comercialització del sostre d'habitatge amb protecció oficial.
2. Cedir a l'administració actuant, de manera gratuïta el sòl corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector i assumint que l'administració actuant no participa en les càrregues d'urbanització dels terrenys amb aprofitament urbanístic que rep en compliment d'aquest deure de cessió.
3. Avaluar la viabilitat econòmica i financera de la proposta de PPU incorporant la taxa d'actualització real corresponent per cadascun dels escenaris previstos aplicant la normativa hipotecària de la Orden ECO/805/2003 i de la Orden EHA/301/2007.
4. Incorporar una reserva del 40% del sostre per destinar-lo a habitatge amb algun règim de protecció oficial (20% habitatge protegit règim general, 10% habitatge preu concertat, 10% habitatge preu concertat català).
5. Les despeses d'urbanització (PEC) s'estimen en 295.716.052 €. Aquestes despeses seran assumides pel 90% del sostre total previst en cadascun dels escenaris.
6. L'escandall de costos d'edificació totals (sense IVA) incorporat en l'anàlisi és de:

• Habitatge amb renda lliure:

• Habitatge públic protegit règim general:

• Habitatge preu concertat:

• Habitatge preu concertat català:

• Indústria urbana:

• Comercial:

1.386,32 €/m<sup>2</sup> sostre

1.000,43 €/m<sup>2</sup> sostre

1.000,43 €/m<sup>2</sup> sostre

1.241,14 €/m<sup>2</sup> sostre

886,99 €/m<sup>2</sup> sostre

785,60 €/m<sup>2</sup> sostre
7. Els preus de venda per cadascun dels usos previstos en cada escenari (incorporant els elements comuns i transformant els preus €/m<sup>2</sup> útil per €/m<sup>2</sup> construït) s'estimen en:

• Habitatge amb renda lliure:

• Habitatge públic protegit règim general:

• Habitatge preu concertat:

• Habitatge preu concertat català:

• Indústria urbana:

• Comercial:

3.621,00 €/m<sup>2</sup> sostre

1.649,41 €/m<sup>2</sup> sostre

2.551,43 €/m<sup>2</sup> sostre

2.975,00 €/m<sup>2</sup> sostre

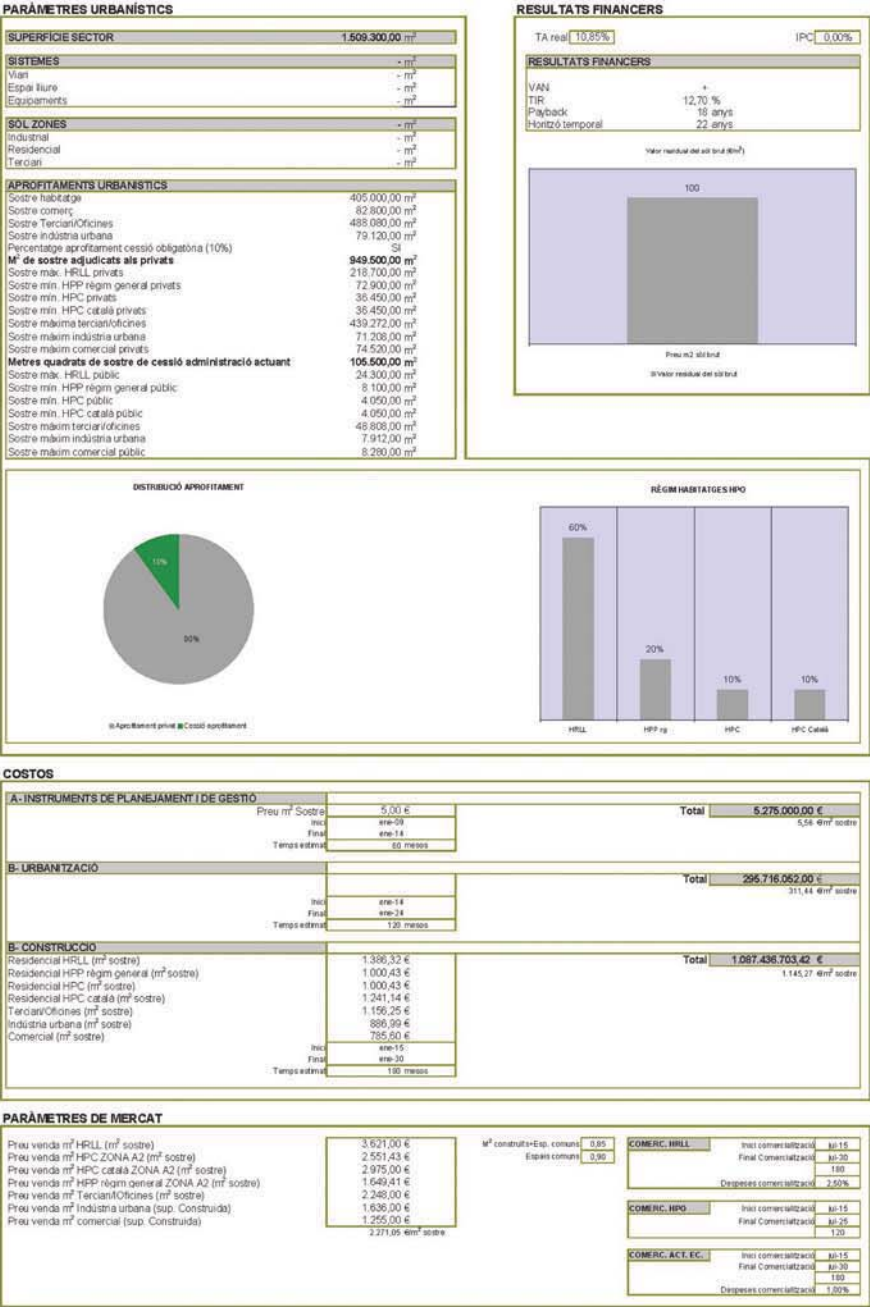
1.636,00 €/m<sup>2</sup> sostre

1.255,00 €/m<sup>2</sup> sostre
8. S'adjunta una taula resum amb els principals resultats econòmics i financers per cadascun dels escenaris:

	Cost urbanització	Cost construcció mig	Ingrés mig	Horitzó temporal	Retorn Inversió inicial	Taxa actualització	TIR	Valor residual
	€/m² sostre	€/m² sostre	€/m² sostre	Anys	Anys	%	%	€/m² sòl brut
ESCENARI BAIX	311,44	1.145,27	2.271,05	22	18	10,85	13	100
ESCENARI MIG	258,72	1.152,40	1.145,27	22	17	10,74	13	141
ESCENARI ALT	226,60	1.165,26	2.382,92	22	17	10,54	13	186

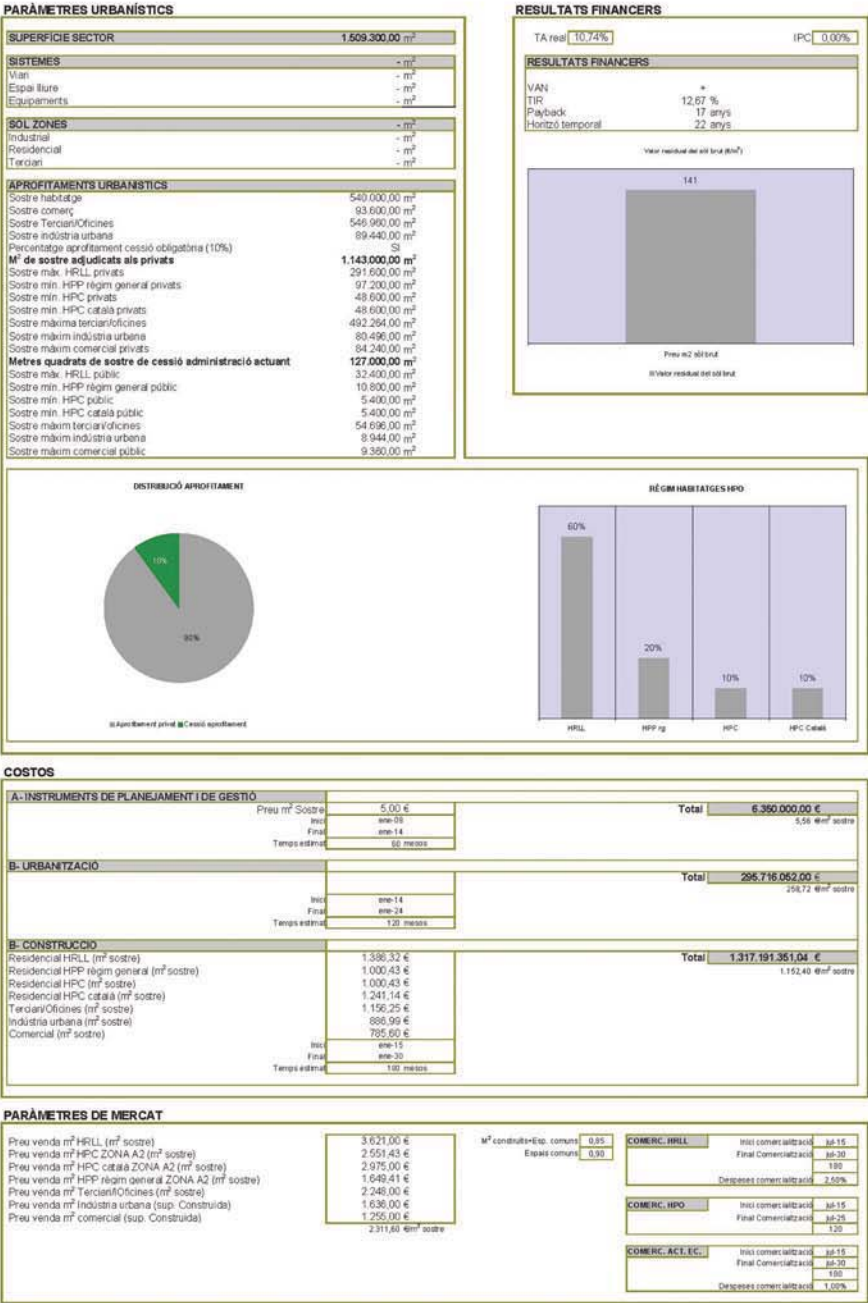
<sup>1</sup> Orden ECO/805/2003 de 27 de març, sobre normas de valoración de bienes inmuebles y de determinados derechos para ciertas finalidades financieras.  
<sup>2</sup> EHA/3011/2007, de 4 d'octubre, por la que se modifica la Orden ECO/805/2003, de 27 de marzo, sobre normas de valoración de bienes inmuebles y de determinados derechos para ciertas finalidades financieras.

VIABILITAT ECONÒMICA PRAT NORD - ESCENARI BAIX



9.3 Anàlisi de la viabilitat econòmica i financiera dels escenaris proposats

VIABILITAT ECONÒMICA PRAT NORD - ESCENARI MIG







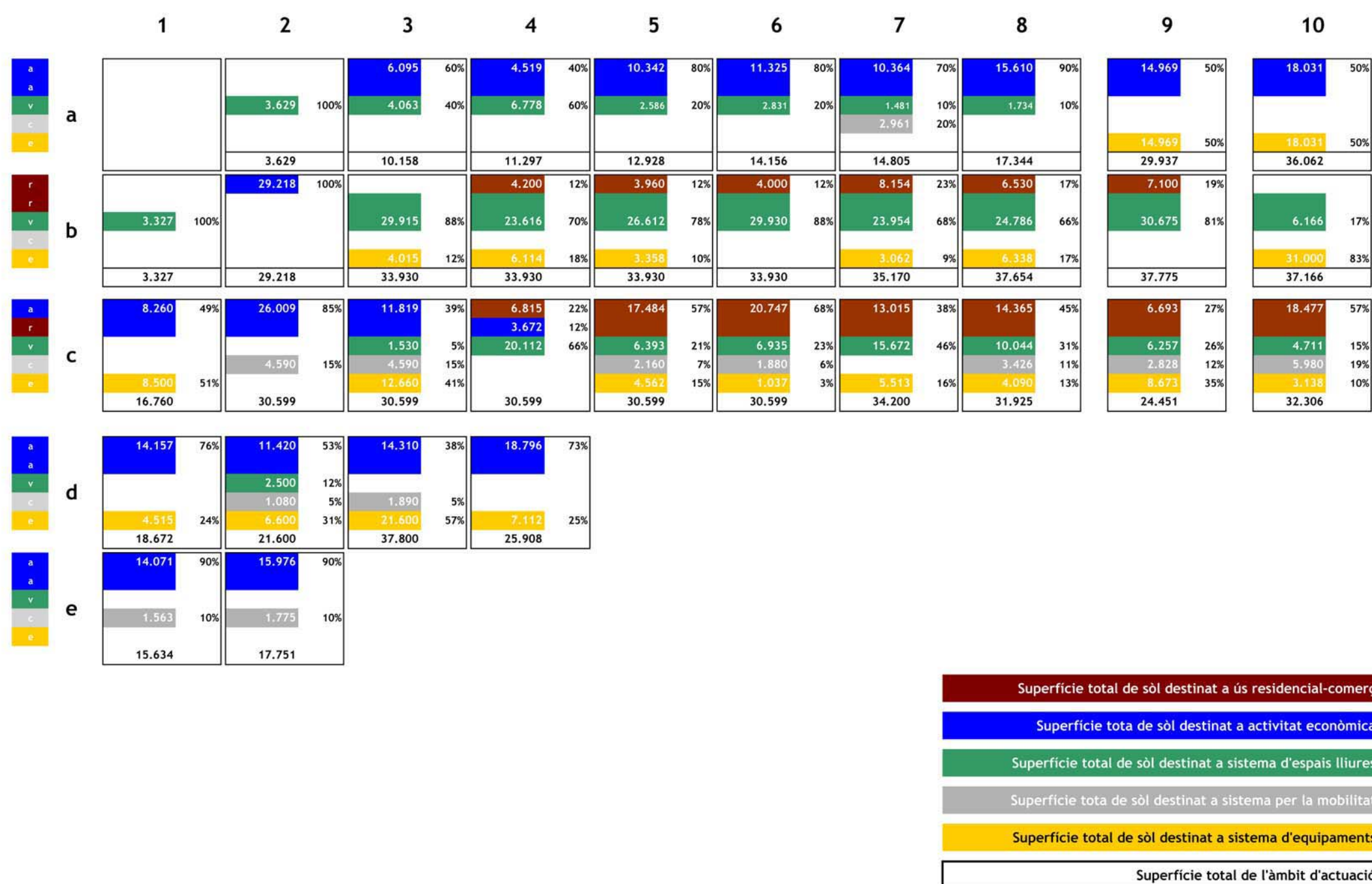
10.

>10

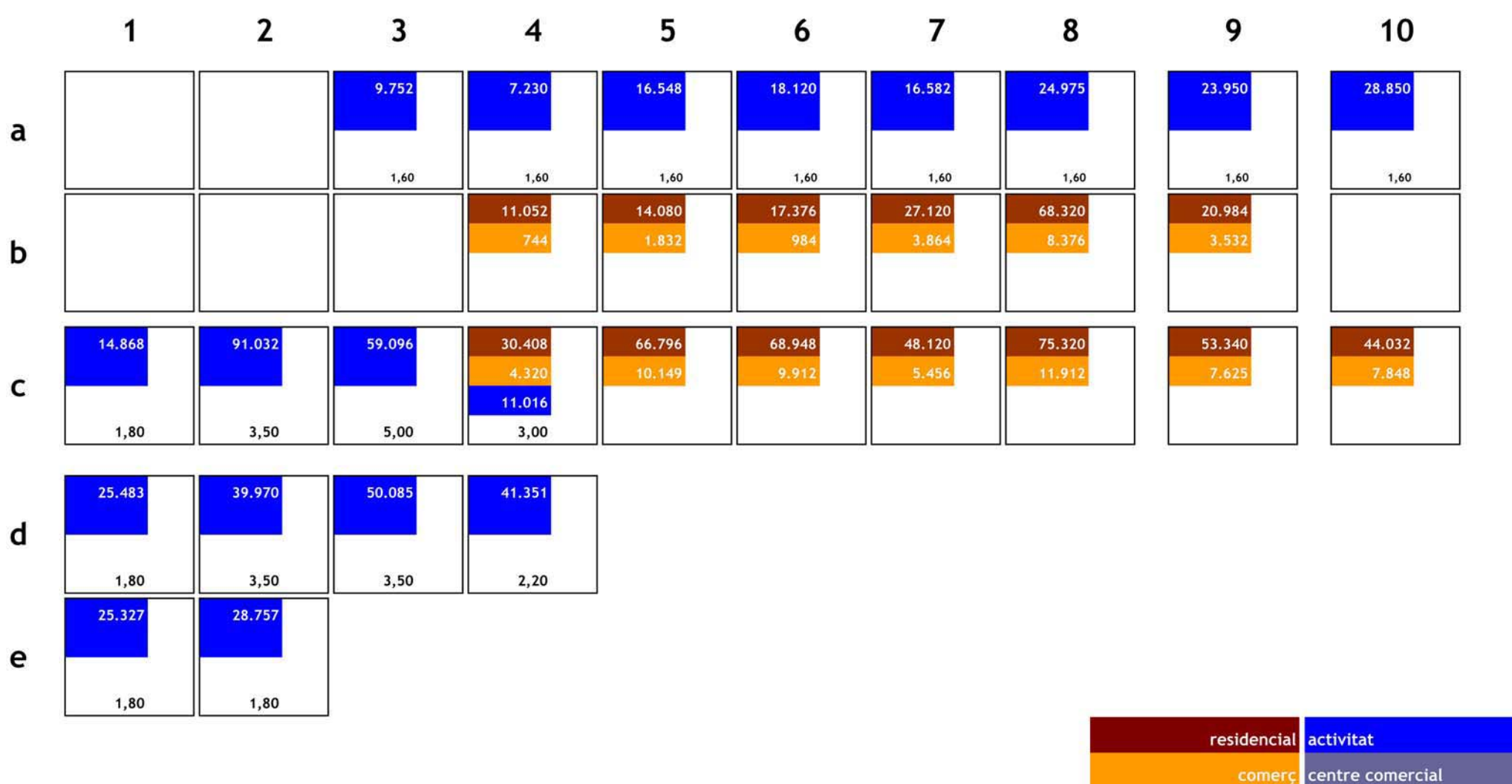
DADES GENERALS DE LA PROPOSTA



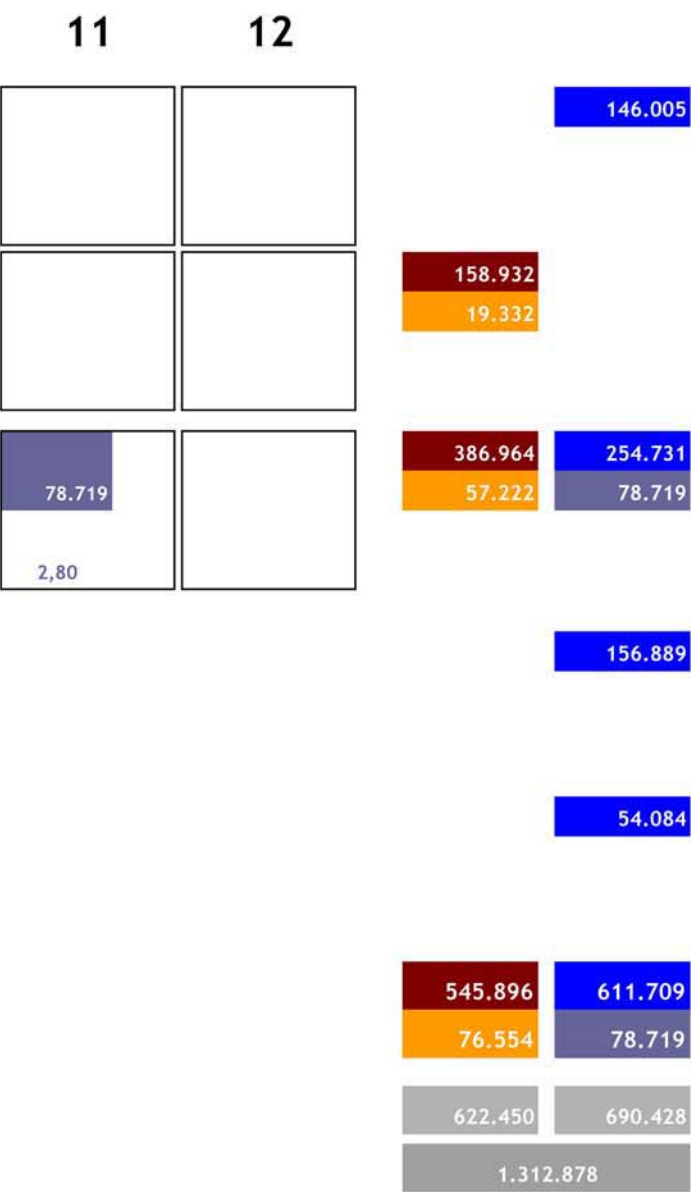
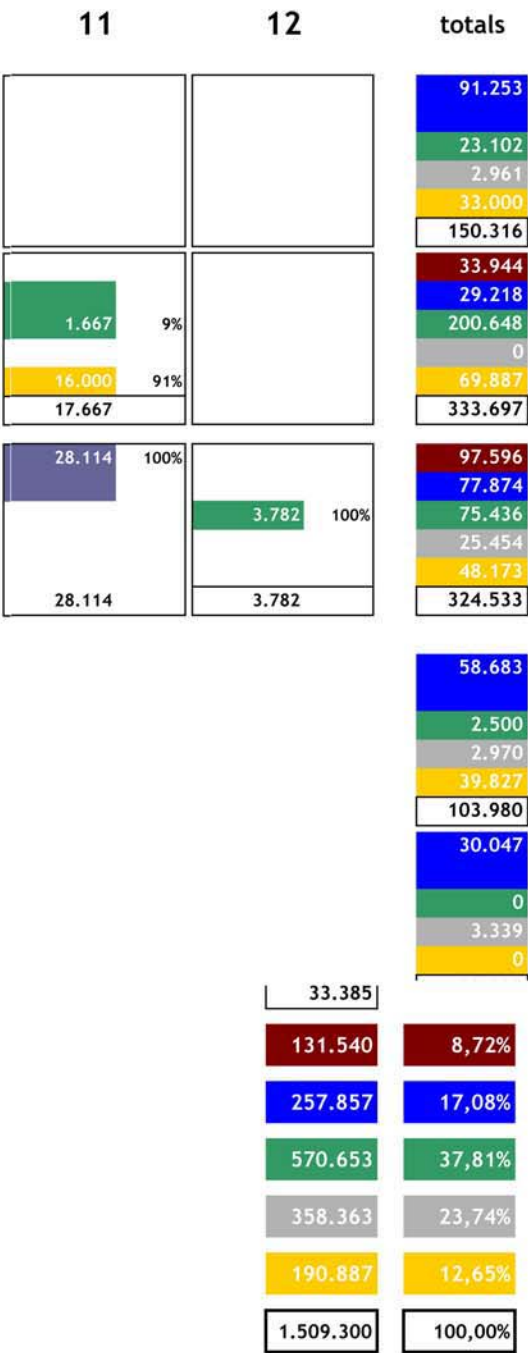
## Quadre de qualificacions per quadrants de divisió del sòl i totals del sector de planejament



## Quadre de repartiment d'edificabilitats i usos per quadrants de divisió del sòl



10. Dades generals de la proposta





## Quadre general d'escenaris d'edificabilitat i necessitats d'equipaments

Superfície total total		1.509.300		
Programa base concurs				
		hipòtesi de treball dades concurs		
		baixa	mitja	alta
Dades bàsiques habitatges i població	Habitatges	4.500	6.000	8.000
	Població	2,8 12.600	16.800	22.400
	Banyoles	17.451	23.948	Valls
	Parets de l Vallès	16.720	23.544	Molins de Rei
	Berga	16.596	22.007	Castellar del Vallès
	Caldes de Montbui	16.159	20.091	Manlleu
	Sant just Desvern	15.391	19.805	Ampostà

Edificabilitats					
Residencial	edificabilitat residencial	90	405.000	540.000	720.000
Activitat					
	Gran superfície comercial		75.000	80.000	80.000
	Activitat econòmica i terciària		575.000	650.000	650.000
TOTAL EDIFICABILITAT			1.055.000	1.270.000	1.450.000
Coef edif			0,70	0,84	0,96

						necessitat en termes de sòl															
Programa d'equipaments estàndar-necessitats						hipòtesi baixa nombre d'habitatges				total		hipòtesi mitja nombre d'habitatges				total					
Educació																					
		línies CEIP	900	5,00	6,67	8,89	1-3 línies + 1-2 línies		10.000	7.500	17.500	3-2 línies		7.500	7.500	7.500	22.500				
		línies IES	1300	3,46	4,62	6,15	2- 2 línies		6.000	6.000	12.000	1-3 línies + 1-2		8.000	6.000		14.000				
		Escola bressol		308	411	548	ut					ut									
			80 pl/esc bres				4 esc bres				5.783	5 esc bres					7.711				
		1500 m2/esc bres																			
Total educació										24,3%		35.283						30,4%		44.211	
Sanitari																					
		Centre assistència primària	0,15 m2st/hab				1				1.890	1					2.520				
		Parc biomèdic					1				50.000	1					50.000				
Total sanitat										35,7%		51.890						36,2%		52.520	
Esportiu																					
		Camp atletisme	ATL	1	16.400	450	ATL		0		0	ATL		0			0				
		Piscina coberta	PCO	1	3.000	2.000	PCO		1		3.000	PCO		1			3.000				
		Camp poliesportiu	CAM	2	6.615	450	CAM		1		6.615	CAM		2			13.230				
		Sala esportiva	SAL	4	600	400	SAL		2		1.200	SAL		3			1.800				
		Pavelló poliesportiu	PAV	2	3.000	2.000	PAV		1		3.000	PAV		2			6.000				
		Pista poliesportiva	POL	9	975	150	POL		5		4.875	POL		7			6.825				
Total esports										12,9%		18.690						21,2%		30.855	
Cultural																					
		Centre cultural		1	5.000		Centre cultural		1		5.000	Centre cultural		1			5.000				
		Biblioteca		1	3.500		Biblioteca		1		3.500	Biblioteca		1			3.500				
		Teatre - auditori		1	7.000		Teatre - auditori		1		7.000	Teatre - auditori		1			7.000				
Total cultura										10,7%		15.500						10,7%		15.500	
Infraestructures socials																					
		Casal - centre cívic		1	3.000		C-CC		1		3.000	C-CC		1			3.000				
		Residències gent gran		1	1.500		RGG		2		3.000	RGG		3			4.500				
		Habitatges tutelats o assistits		1	600		HTA		4		2.400	HTA		6			3.600				
		Centre obert (dia o nit)		1	2.000		CODN		2		4.000	CODN		3			6.000				
		Centre ocupacional		1	4.000		CO		1		4.000	CO		2			8.000				
Total infraestructures socials										11,3%		16.400						17,3%		25.100	
Administració																					
		Servei generals administració		1	2.000		SGA		1		2.000	SGA		1			2.000				
		Serveis de protecció i seguretat		1	2.000		SPS		1		2.000	SPS		1			2.000				
		Dipòsit vehicles, parc mòbil, magatzem brigada		1	4.000		DVPMMB		1		4.000	DVPMMB		1			4.000				
Total administració										5,5%		8.000						5,5%		8.000	
Serveis activitat econòmica																					
		Centre de serveis a les empreses		1	3.000		CSE		1		3.000	CSE		1			3.000				
		Centre de formació i recerca		1	5.000		CFR		1		5.000	CFR		1			5.000				
		Centre de rotura de càrrega		1	12.000		CRC		1		12.000	CRC		1			12.000				
		Centre de serveis de transport públic		1	?		CSTP					CSTP									
Total serveis activitat econòmica										13,8%		20.000						13,8%		20.000	
Serveis tècnics																					
		Centre de producció d'energia		1	1.500		CPE		2		3.000	CPE		3			4.500				
		Punts verds		1	3.000		PV		1		3.000	PV		1			3.000				
		Centres de tractament d'aigües residuals		1	5.000		CTAR		1		5.000	CTAR		1			5.000				
Total serveis tècnics										7,6%		11.000						8,6%		12.500	
				% de sòl	% sobre hbtg	hbtg/ parcel·la	hbtg														
Habitatge dotacional				0,50%	5,00%	12	225		19		7.500	300		25			10.000				
						sup parcel·la															
						400															
Total habitatge dotacional										5,2%		7.500						6,9%		10.000	
TOTAL										9,6%		145.263						11,8%		178.186	
Requeriments legals										14,0%		211.000						16,8%		254.000	

10. Dades generals de la proposta

hipòtesi alta nombre d'habitatges					total
3-2 línies + 1-3 línies	7.500	7.500	7.500	10.000	32.500
3-2 línies	6.000	6.000	6.000		18.000
ut					
	7	esc	brs		10.282
41,8%					60.782
	1				3.360
	1				50.000
78,6%					114.142
ATL	1				16.400
PCO	1				3.000
CAM	2				13.230
SAL	4				2.400
PAV	2				6.000
POL	9				8.775
34,3%					49.805
Centre cultural	1				5.000
Biblioteca	1				3.500
Teatre - auditori	1				7.000
10,7%					15.500
C-CC	2				6.000
RGG	4				6.000
HTA	8				4.800
CODN	4				8.000
CO	2				8.000
22,6%					32.800
SGA	1				2.000
SPS	1				2.000
DVPMMB	1				4.000
5,5%					8.000
CSE	1				3.000
CFR	1				5.000
CRC	1				12.000
CSTP					
13,8%					20.000
CPE	3				4.500
PV	1				3.000
CTAR	1				5.000
8,6%					12.500
400	33				13.333
9,2%					13.333
19,0%					286.362
19,2%					290.000



Quadre de repartiment d'edificabilitat residencial i comerç per super-il·les

4B

la1		la2		la3	
l	55	l	42	l	20
f	12	f	12	f	12
sup	660	sup	504	sup	240
h	6	h	8	h	10
st terc	0	st terc	504	st terc	240
st hbtg	4620	st hbtg	4032	st hbtg	2400
st total	4620	st total	4536	st total	2640

5B

la1		lla1	
l	44	l	20
f	12	f	8
sup	528	sup	160
h	4	h	6
st terc	0	st terc	160
st hbtg	2640	st hbtg	960
st total	2640	st total	1120

6B

la1		la2	
l	40	l	40
f	12	f	12
sup	480	sup	480
h	6	h	10
st terc	0	st terc	480
st hbtg	3360	st hbtg	4800
st total	3360	st total	5280

la2		lla2	
l	50	l	20
f	12	f	16
sup	600	sup	320
h	6	h	
st terc	600	st terc	320
st hbtg	3600	st hbtg	0
st total	4200	st total	320

la3		la4	
l	22	l	60
f	12	f	16
sup	264	sup	960
h	4	h	6
st terc	264	st terc	0
st hbtg	1056	st hbtg	6720
st total	1320	st total	6720

lla3	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

la3	
l	20
f	12
sup	240
h	6
st terc	240
st hbtg	1440
st total	1680

lla4	
l	36
f	12
sup	432
h	10
st terc	432
st hbtg	4320
st total	4752

744
11.052
11.796

600
6.240
6.840

1.232
7.840
9.072

1.832
14.080
15.912

504
5.856
6.360

480
11.520
12.000

984
17.376
18.360

6,73%

6,31%

93,69%

13,01%

11,51%

88,49%

5,66%

5,36%

94,64%

Total edificabilitat comerç de proximitat

3.560

Total edificabilitat residencial

42.508

Edificabilitat Total il·les 4B - 5B - 6B

46.068

8,37%

7,73%

92,27%

10. Dades generals de la proposta

Quadre de repartiment d'edificabilitat residencial i comerç per super-illes

7B			8B			9B		
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								
1								



## 6C

1

la1	
l	20
f	12
sup	240
h	10
st terc	240
st hbtg	2400
st total	2640

la2	
l	20
f	12
sup	240
h	6
st terc	240
st hbtg	1440
st total	1680

lla1	
l	40
f	12
sup	480
h	4
st terc	0
st hbtg	2400
st total	2400

lla2	
l	30
f	12
sup	360
h	4
st terc	360
st hbtg	1440
st total	1800

2

la3	
l	20
f	16
sup	320
h	4
st terc	320
st hbtg	1280
st total	1600

la4	
l	16
f	12
sup	192
h	4
st terc	192
st hbtg	768
st total	960

lla3	
l	40
f	8
sup	320
h	3
st terc	320
st hbtg	960
st total	1280

lla4	
l	30
f	8
sup	240
h	4
st terc	240
st hbtg	720
st total	960

3

la5	
l	56
f	12
sup	672
h	4
st terc	672
st hbtg	2688
st total	3360

la6	
l	28
f	8
sup	224
h	4
st terc	224
st hbtg	0
st total	224

lla5	
l	26
f	12
sup	312
h	8
st terc	312
st hbtg	2496
st total	2808

lla6	
l	40
f	12
sup	480
h	4
st terc	0
st hbtg	2400
st total	2400

4

la7	
l	40
f	12
sup	480
h	6
st terc	0
st hbtg	3360
st total	3360

lla7	
l	32
f	8
sup	256
h	8
st terc	256
st hbtg	0
st total	256

lla8	
l	44
f	12
sup	528
h	6
st terc	0
st hbtg	3696
st total	3696

lllb1	
l	55
f	12
sup	660
h	8
st terc	660
st hbtg	5280
st total	5940

5

lc1	
l	20
f	12
sup	240
h	6
st terc	240
st hbtg	1440
st total	1680

llc1	
l	60
f	12
sup	720
h	4
st terc	0
st hbtg	3600
st total	3600

lllc1	
l	42
f	12
sup	504
h	4
st terc	504
st hbtg	1512
st total	2016

llc2	
l	20
f	8
sup	160
h	5
st terc	160
st hbtg	800
st total	960

6

lc2	
l	26
f	12
sup	680
h	3
st terc	680
st hbtg	0
st total	680

llc2	
l	26
f	12
sup	312
h	3
st terc	312
st hbtg	936
st total	1248

lllc2	
l	20
f	8
sup	160
h	5
st terc	160
st hbtg	800
st total	960

llc3	
l	42
f	12
sup	504
h	6
st terc	0
st hbtg	3528
st total	3528

lllc3	
l	52
f	12
sup	624
h	4
st terc	624
st hbtg	2496
st total	3120

7

lc3	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

llc3	
l	42
f	12
sup	504
h	6
st terc	0
st hbtg	3528
st total	3528

lllc3	
l	52
f	12
sup	624
h	4
st terc	624
st hbtg	2496
st total	3120

llc4	
l	27
f	12
sup	324
h	6
st terc	324
st hbtg	1944
st total	2268

lllc4	
l	37
f	12
sup	444
h	6
st terc	0
st hbtg	3108
st total	3108

8

lc4	
l	20
f	16
sup	320
h	10
st terc	320
st hbtg	3200
st total	3520

llc5	
l	34
f	12
sup	408
h	4
st terc	408
st hbtg	1632
st total	2040

lllc5	
l	30
f	20
sup	600
h	10
st terc	600
st hbtg	6000
st total	6600

llc6	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

9

lc5	
l	20
f	16
sup	320
h	10
st terc	320
st hbtg	3200
st total	3520

llc6	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

10

lc6	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

11

lc6	
l	20
f	16
sup	320
h	8
st terc	320
st hbtg	2560
st total	2880

3.792	2.084	888	3.148	9.912
19.488	16.152	5.856	27.452	68.948
23.280	18.236	6.744	30.600	78.860

14,38%  
12,57%  
87,43%

Total edificabilitat comerç de proximitat	24.381
Total edificabilitat residencial	166.152
Edificabilitat Total il·les 4C - 5C - 6C	190.533

14,67%

12,80%

87,20%

## 10. Dades generals de la proposta

## Quadre de repartiment d'edificabilitat residencial i comerç per super-illes

[illegible]









L'EcoDistricte Prat Nord es planteja doncs com un 'projecte urbà' i 'projecte territorial' a quatre escales:

- un node territorial de la Regió metropolitana,
- una peça clau de la ciutat metropolitana i de la ciutat del Prat,
- un barri amb microbarri del Prat de Llobregat,
- una peça clau en relació a la millora urbana de la ciutat del Prat i també del seu entorn natural en el territori històric del delta del Llobregat.

Aprofitant la seva especial posició estratègica per construir un nou barri que aprofiti les sinèrgies que l'envolten -siguin econòmiques, ambientals o infraestructurals- però que estiguin al servei dels ciutadans que hi han de viure. Per això, el nou EcoDistricte es proposa basar-se en bones arquitectures residencials, que disposin bones variacions tipològiques i funcionals d'habitatges per enriquir l'habitabilitat en un conjunt d'illes de tamany adequat per conformar 'teixits urbans' diversificats social i econòmicament, ben articulats amb el territori i els sistemes naturals; en definitiva un àmbit 'ben planificat' social, econòmic i espacialment, amb un patró urbanístic basta en el model de ciutat compacta optimitzat per una bona eficiència de la xarxa de transport públic, optimitzant la quantitat de sol a disposició amb l'augment de la diversitat i en la proximitat incrementant la interrelació de programes i dels agents implicats.

1.1 El Prat Nord com a node territorial de la Regió metropolitana es planteja doncs com:

- una polaritat (sector d'activitats econòmiques) amb una oferta ampla pel que fa a les activitats, amb sinèrgies complementàries amb l'oferta d'habitabilitat en un conjunt urbà d'usos mixtes.
- un barri concebut des de la doble escala de 'campar' des del punt de vista simbòlic amb l'inclusió en el projecte d'un conjunt d'equipaments que fan barri i d'equipaments que fan ciutat metropolitana alhora (Auditori, Parc esportiu, ...).
- un lloc accessible, amb un índex elevat de transport públic i amb una oferta qualitativa i quantitativa d'habitatge.

1.2 El Prat Nord és una peça clau de la ciutat metropolitana, doncs n'és la Porta metropolitana de ponent respecte l'Àrea central de Barcelona, i Vertex de confluència de la Gran Via i de la 'Ronda verda del litoral de Barcelona' en l'eix de la Barcelona metropolitana 'entre rius' (Eix territorial Besòs, Llobregat).

- La presència del TGV li dona al Prat de Llobregat una nova centralitat a escala regional que el converteix en un pol d'oportunitats per a les activitats econòmiques i els serveis, de manera que augmenta la seva intensitat urbana i de centralitat territorial.

Els usos i activitats del Prat Nord seran complementaris als dels àmbits de contigüitat de la ciutat sociosanitària que es desenvoluparà progressivament en la Gran Via en desplegament de Bellvitge i l'Hospital Oncològic

1.3 El Prat Nord: un barri amb microbarri del Prat de Llobregat. Amb una estructura dels espais lliures en xarxa de continuïtat entre ells i amb la ciutat. Amb una concepció dels espais lliures com a estructura fonamental del sector, espais d'identitat i cohesió social, incorporant els elements naturals i patrimonials, amb una gestió integrada amb el cicle de l'aigua, i introduint la vegetació com un element fonamental del projecte d'urbanització dels espais lliures. La organització i estructura dels espais lliures s'haurà de projectar en relació a coherència funcional i formal amb el seu context, sigui urbà o rural, establint nexes amb el territori natural.

- Espais lliures de referència
- Espais lliures connectors
- Espais lliures de proximitat

Amb bona forma urbana. Elements bàsics d'organització del sol privat: l'illa, la parcel·la, l'edificació i els espais lliures generats, que hauran de contemplar:

- una estructura de vitalitat i d'illes
- un acurat disseny per la habitabilitat dels edificis, la urbanització i els espais lliures
- un model de ciutat compacta que permeti la mixticitat d'usos, de formes tipològiques, de graus de protecció, i de règims de tinença diverses del habitatge

El Districte Prat Nord exposat a la visibilitat de qualitat del paisatge urbà, constituït per una bona integració de les arquitectures públiques privades o col·lectives institucionals.

Amb una localització estratègica d'activitats i equipaments dotacionals. Cal, doncs, una bona integració i encaix territorial, definida per la qualitat paisatgística de l'arquitectura i la urbanització previstes, així com una excel·lent previsió de mesures per la qualitat ambiental des del punt de vista ecològic, evitant la generació de petjada ecològica, fins i tot, preveient la millora d'implantació. Cal en aquest sentit una especial cura en els següents aspectes:

- Cicle de l'aigua: cal compatibilitzar el planejament amb el cicle natural de l'aigua i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model globalment eficient. Cal minimitzar l'ús d'aigua potable i la generació d'aigües residuals, captant l'aigua que s'utilitza, reciclant-la i retornant-la al cicle 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.
- Eficiència dels recursos energètics: cal assolir un bon nivell d'eficiència energètica, buscant els mecanismes d'autoabastament energètic de manera que, en la mesura que es pugui, les infraestructures no consumeixin energia fòssil i l'eficiència energètica vingui d'autoabastir-se amb la captació d'energies alternatives.
- Tractament i gestió dels materials i els residus: cal 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 reciclatge.
- Qualitat ambiental i atmosfèrica: cal minimitzar els efectes sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic i, en general, reduir al màxim les emissions de substàncies contaminants, prevenint i corregint la contaminació acústica, lumínica i electromagnètica. Cal també optar per una bona gestió de la mobilitat amb localitzacions ben accessibles, amb atenció a la intermodalitat del transport, minimitzant desplaçaments, afavorint els sistemes de transport que no utilitzen combustibles fòssils, i afavorint el transport públic com a òptim per la reducció de la contaminació.

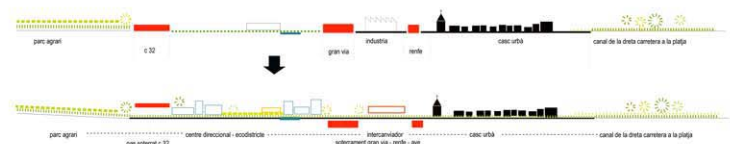
Incorporant els elements de paisatge com instruments substantius per caracteritzar-lo

- Planificar i projectar amb estratègies d'integració paisatgística, que contemplin la identificació del caràcter 'genius loci' del lloc, d'allò que té d'específic i irreplicable, en relació als valors patrimonials, culturals, simbòlics, ambientals i econòmics.

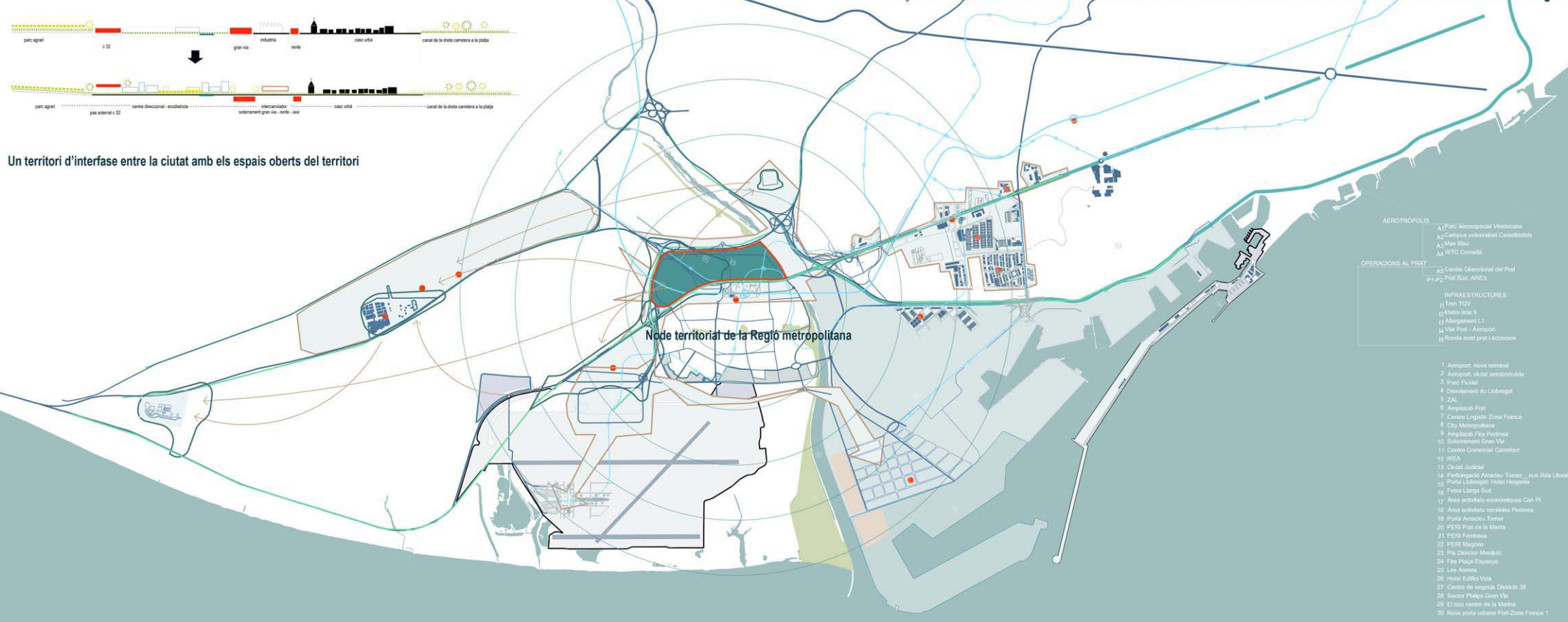
1.4 El Prat Nord és una peça clau en relació a la millora urbana de la ciutat del Prat i també del seu entorn natural en el territori històric del delta del Llobregat. El Prat Nord es perfila com un paisatge de transició, un paisatge d'oportunitat per refer les continuïtats territorials

- Un paisatge de formes predominants horitzontals emmarcat per els perfils de la geografia del Samontà, i de la serralada litoral
- Un paisatge amb quatre visualitats: la de proximitat del sol agrari i de conreus de proximitat; la de la promiscuitat ciutat-camp; la de la visió de la Barcelona central a través de les Rondes i el 'Morrot'; la de la Barcelona metropolitana.
- Un territori pla amb microtopografies determinades per les cultures de la bonifica del sol i la tecnificació del rec.
- Un territori d'alt valor agronòmic i ambiental,

Peça clau en relació a la millora urbana de la ciutat del Prat i també del seu entorn natural en el territori històric del delta del Llobregat



Un territori d'interfase entre la ciutat amb els espais oberts del territori



- AEROTRÒPOLIS**
- A1 Prat: Aeroport de Viladomus
  - A2 Campus universitari Castells
  - A3 Prat Nord
  - A4 WTC Cornellà
- OPERACIONS AL PRAT**
- A5 Centre Direccional del Prat
  - A6 Prat Sud, ARE
- INFRASTRUCTURES**
- I1 Tren TGV
  - I2 Anillo Area B
  - I3 Albergament L1
  - I4 Via Port - Aeroport
  - I5 Ronda nord prat i accessos
- 1** Aeroport: nova terminal  
**2** Aeroport: distal aeroportuària  
**3** Prat: TGV  
**4** Desviament al Llobregat  
**5** ZAL  
**6** Ampliació Prat  
**7** Centre Logístic Zona Franca  
**8** City Metropolitana  
**9** Ampliació Fira Protona  
**10** Soterrament Gran Via  
**11** Centre Comercial Carrefour  
**12** HGA  
**13** Clavat Judicial  
**14** Planificació Anillo de Viladomus, riu Riera Llobregat  
**15** Parla Llobregat: Hotel Hispania  
**16** Finca Llarga Sud  
**17** Àrea activitats econòmiques Can Pi  
**18** Àrea activitats terciàries Pedross  
**19** Parla Anillo de Viladomus  
**20** Prat: Prat de la Mar  
**21** Prat: Prat de la Mar  
**22** Prat: Prat de la Mar  
**23** Prat: Prat de la Mar  
**24** Prat: Prat de la Mar  
**25** Prat: Prat de la Mar  
**26** Prat: Prat de la Mar  
**27** Centre de regada Districte 38  
**28** Sector Plaça Gran Via  
**29** El nou centre de la Mar  
**30** Nova porta urbana Prat-Zona Franca 1

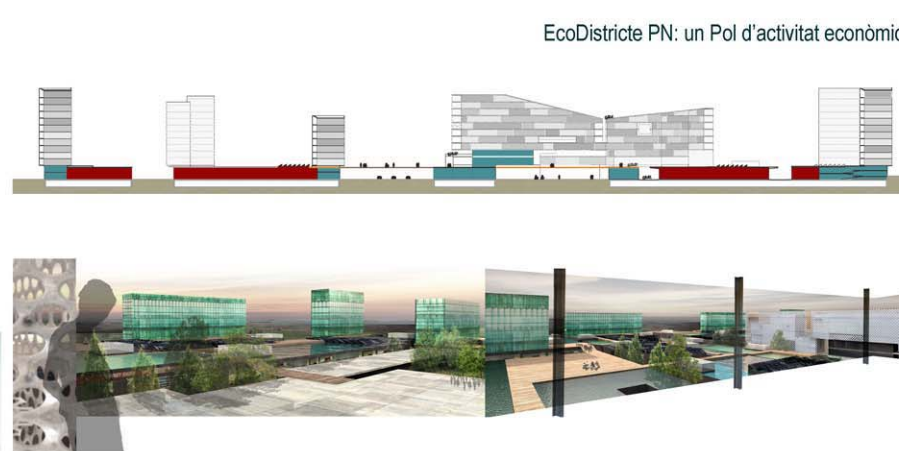
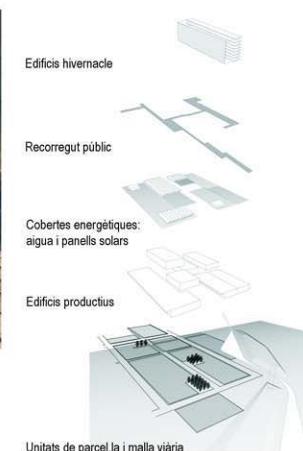
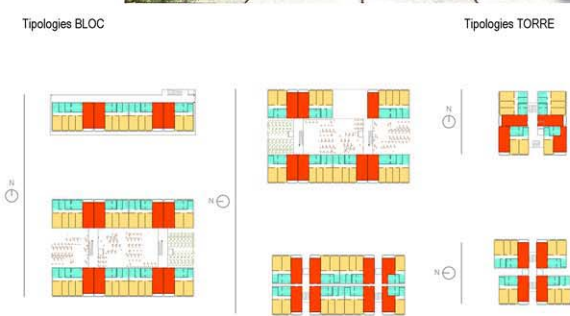
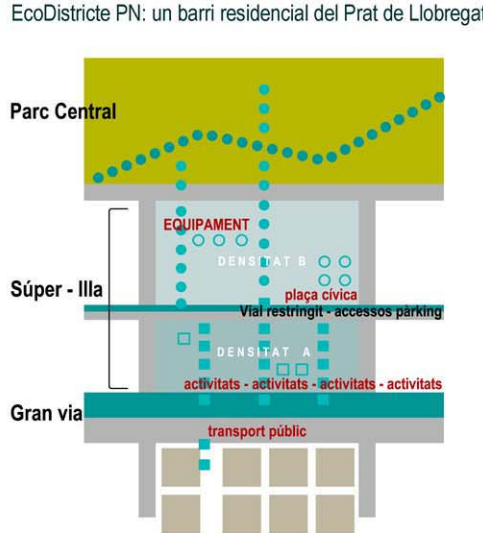
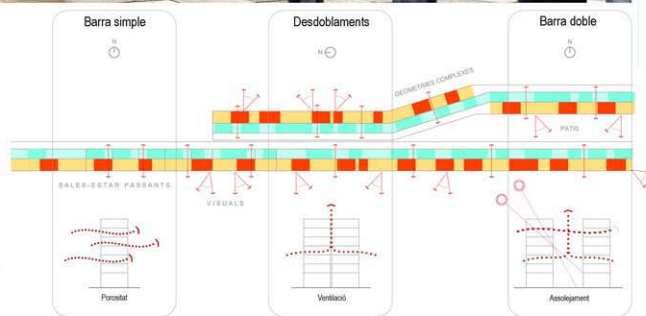
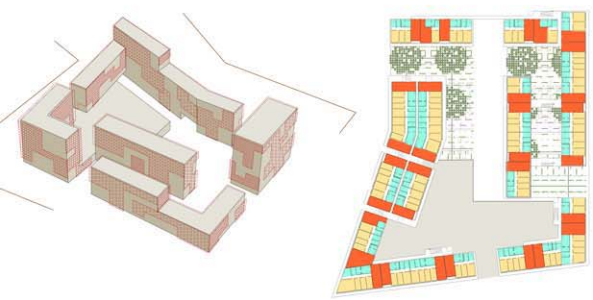












## EcoDistricte PN: un espai urbà obert al territori

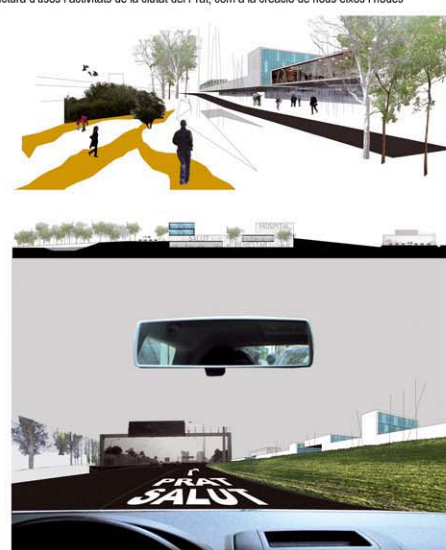
• El Prat nord, estructurat morfològicament com un parc urbà que actua com a nou pol de centralitat i urbanitat, integra com actius fonamentals les xarxes ambientals i els components rellevants del paisatge territorial com a inputs per al seu funcionament sostenible: la presència del riu Llobregat, del parc agrari del Baix Llobregat, i de la línia costanera i els espais naturals associats, han de ser aprofitats com a elements substancials en l'ordenació del nou barri. Però cal també aprofitar l'oportunitat del nou creixement com a integrador de tots aquests elements per revertir-los a la xarxa metropolitana de territoris naturals.



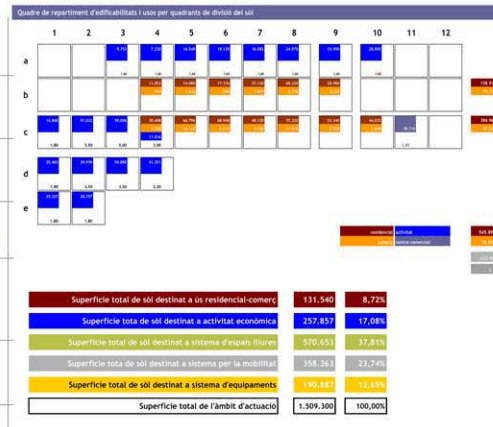
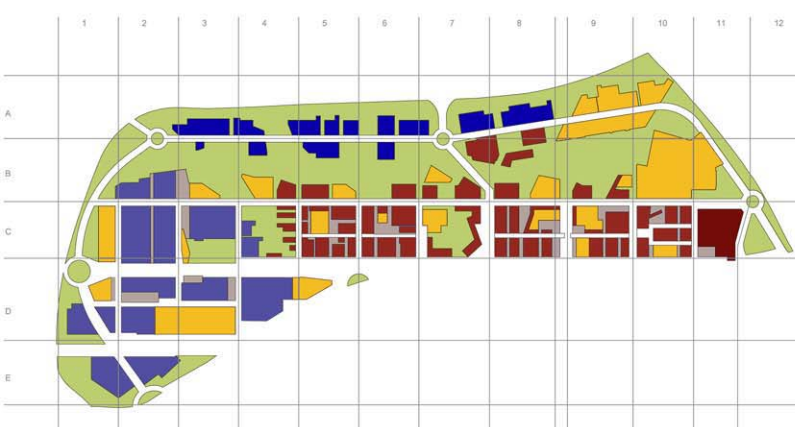
## EcoDistricte PN: localització estratègica d'activitats i equipaments dotacionals



La organització de les activitats i equipaments públics i privats han de garantir l'assistència, amb serveis, als nous residents i han de generar espai social d'intercanvi entre els veïns i la resta de ciutadans que en fan ús, siguin de la ciutat del Prat o de fora. La seva posició ha d'atendre tant a la oportunitat de la seva excel·lents situació dins l'àmbit metropolità, com a l'estructura d'usos i activitats de la ciutat del Prat, com a la creació de nous eixos i nodes



## Usos i activitats per a la generació de l'Ecodistricte



## Principis per a la factibilitat del Districte Prat Nord

- El Districte Prat Nord sostenible econòmicament, fent bons els principis de "viabilitat i competitivitat econòmica", "eficiència funcional" i "cohesió social" que són objectius de la Llei d'Urbanisme de Catalunya.
- La Viabilitat determinada a partir del balanç propi d'inversions i recuperació, internalitzant els costos de les deficiències té la població existent i la futura.
- Què guanya el Prat de Llobregat amb l'operació del Prat nord en termes econòmics? La gestió d'un projecte amb balanç zero, i un alt valor afegit de les actuacions amb rèdit públic al servei de la ciutadania. La "nova ciutat privada" serà autosuficient pel manteniment de la "nova ciutat pública", que vol dir que els ingressos derivats del nou desenvolupament seran d'activitat de barri que doni servei als nous habitants dels nous barris.

