



**CONCURS D'OPINIÓ PER LA ORDENACIÓ DE L'AMBIT DEL CENTRE DIRCCIONAL AL PARC DELLOBBREGAT - PRAT NORD - SCAR**

**LA TRANSFORMACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES EXISTENTS**

En una primera fase el Prat ha iniciat aquest procés de transformació amb la cobertura parcial del ferrocarril, Estació Intermodal i el futur soterrament de l'autobús.

Ara, convertir en ciutat el sector obliga a transformar o modificar algunes de les existents o projectades.

En conrè:

- Supressió del nus de connexió entre la C-32 i la C-31 (aducte de Riu Wamba) ja que proposat el desenvolupament urbà cap a ponent de la ciutat. La connexió amb Sant Boi es realitza a través del viari urbà proposat.
- Modificació del traçat actual i el projectat, per la connexió entre l'avinguda de la S-20 (Prat Sud) i la Ronda de Ponent. La proposta consisteix en un eix urbà estructural del conjunt del sector i la ciutat, que tanca la relació entre la Ronda de Ponent i l'avinguda, jugant el mateix paper de connectivitat pretes.
- Modificació de la connectivitat del Prat i l'autobús i llevant i el centre facilitat pel desplegament de la superilla comercial.
- Remodelació del pas de la carretera de Can Múria (futura permeabilitat de l'autobús).

**PROPOSTA**

- La proposta de xarxa vial compleix les premisses que es deriven del "Estudi de Mobilitat i espai públic del Prat de Llobregat" (abril 2005) i les vies estructurants i bàsiques compleixen els seus usos establerts en l'ordenament actual.
- El nou esquema vial permet adaptar les actuacions pretes en el projecte de connexió entre l'avinguda de la S-20 i la Ronda de Ponent, realitzat pel Pla d'Urbanisme de Ponent, realitzat pel Pla d'Urbanisme de Ponent.
- Es reforça la connexió del Prat de Llobregat amb el seu entorn, Alt.
- Es remodela l'actual enllaç de la C-32 amb el Prat Nord. Aquest, amb l'obertura de l'Estació Intermodal i el desenvolupament urbà interurbà pretes, resulta amb una capacitat insuficient. A més, s'ha duplicat la seva connexió amb un nou pont sobre l'actual C-32.
- Es reforça la connexió de la C-31 (entrada al Prat de Llobregat des de Barcelona). La proposta preveu la incorporació d'un carril addicional a la calçada nord del soterrament que millora l'accés actual d'entrada a la futura zona comercial i la zona nord de la ciutat. Simultàniament, les longituds de desconnexió i es millora la seguretat del projecte C-31. Les sortides del Prat cap a la C-31 mantenen els punts de connexió actuals augmentant també les longituds d'accesibilitat.
- L'Acció d'Autobús en direcció Barcelona i l'accés al Prat des d'Europa es realitza amb la solució que comporta la reconstrucció del nus (continuació de l'avinguda del Remolà) i el paper de l'actual carretera de Can Múria.
- Es proposa la construcció de la Ronda de Ponent amb la nova ronda perimetral, passant per sota de l'estació i suportant la via del ferrocarril.
- Per altra banda, es proposa modificar la solució de l'aparcament de l'Estació Intermodal.
- Les solucions pretes mantenen la seguretat de la C-31, malgrat que es preveu en el futur convertir-la parcialment en aducte per facilitar la connexió de la ciutat amb el nou sector.

La jerarquia vial s'estableix a partir de vies estructurants i bàsiques:

**Les vies estructurants:**

- El viari de ronda o de circumval·lació, que connecta amb la ciutat a ponent i llevant del sector, permet adaptar les actuacions pretes en el projecte de connexió entre l'avinguda de la S-20 i la Ronda de Ponent a l'entorn del Prat de Llobregat. Aquesta és, es projecta desenvolupada, amb la finalitat de facilitar el moviment de camió de servei amb el viari bàsic del sector i donar cabuda als edificis i als d'aparcament en altura. Es connecta amb el viari bàsic del sector. Aquesta solució facilita la connexió amb la Ronda de Ponent i el nus del carrer Remolà i l'avinguda de l'Estació Intermodal. Ha l'intenció al nivell bàsic del traçat del carrer de les Hores i la Ronda de Llevant.
- L'avinguda nord-sud, continuació de l'avinguda del Remolà, que travessa el municipi i es preveu que s'integri el sistema vial estructural i de les grans infraestructures que afecten al sector. Aquesta solució permet completar el caràcter Intermodal de Retallat, incorporant els llanços de la ciutat actual a partir de dues rondes de gran capacitat.
- El viari de servei, que perllunga el projectat pel sector de la Seda, respectant la sepa de la carretera de Can Múria, travessant per sota l'autobús i connectant la Ronda de Ponent i la Ronda de Llevant.
- El viari d'ús, com una desviació que uneix el Parc i l'avinguda del Llobregat i el Parc Agrari.

Aquest sistema vial, que perllunga el traçat de l'avinguda del Remolà i les vies existents, permeten la superació del límit actual que uneix Sant Boi i la C-31. Aquest plantejament pretes suprimirà el tràfic passant en direcció Barcelona, que trobà a la via d'ús capaç com la C-32 al seu pas natural.

**Les vies bàsiques:**

Aquestes corresponen a vies perpendiculars a les vies estructurants. Són d'un nivell i garanteixen la coherència i qualitat del sector. Es preveuen de tipus urbà i residencial, malgrat que algunes s'incorporen en altura de servei i en altura de gran capacitat pel transport públic i vehicles industrials.

Les seccions dels viaris es dimensionen a partir d'una amplada de 9 metres cada dos carrils de circulació, el que permet preveure una xarxa vial de tipus urbà i residencial.

Shan tingut en compte els canvis destinats al transport públic:

**ELS APARCAMENTS**

Les necessitats d'aparcament al sector es situen al voltant de 15.400 places, demanda que, de construint-se una planta d'aparcament soterrà, ocupi una superfície de quasi 17 hectàrees (la meitat en dues plantes). La solució d'ofereix el màxim possible al costat dels edificis, disminuint la més gran permeabilitat del terreny. I és mantenir l'ús bàsic del sector, és aconseguir la construcció d'edificis en altura.

El tractament d'altura s'ha dividit en dues situacions:

- Per cobrir les necessitats de les illes mitjanes o macro-illes, es disposaran d'edificis d'aparcament.
- Per cobrir les necessitats de les illes caracteritzades exclusivament com d'ús terciari (producció o comercial (centre comercial) es disposaran d'aparcaments soterrats.

El tipus d'aparcaments en altura concentraran els serveis urbans i de transformació energètica que donaran servei a les macro-illes i contribuiran part de les infraestructures urbanes pretes a l'edificació, en zones de planejament d'aparcament en altura on se que:

- És més econòmic construir en altura que en soterrani. A més de que els edificis destinats a aparcaments poden ser reutilitzats per altres usos.
- L'aparcament d'interior amb un servei urbà al servei de la macro-illa o la ciutat, no com un servei adrejat a cada habitatge.
- Aquesta solució permet alliberar les façanes dels habitatges d'ús residencial i dels edificis. A més de ser un edifici que facilita la llum natural distribuïda i la qualitat de la estructura portent llum més petita i adequada a les necessitats residencials (habitatges tradicionals, per a col·lectius especials, etc.).
- No necessiten despeses energètiques per la ventilació i renovació d'aire.
- La situació dels edificis contribuirà una barana acollida respecte a la C-32.

**TRANSPORT PÚBLIC**

La proposta de transport públic es planteja a nivell bàsic i es dedica a l'ús del recorregut intern d'autobusos que droquen el sector central connectat les estacions de Metro. La proposta també suggereix l'emplaçament d'una estació d'autobusos urbana i l'intercanvi al nou espai del carrer Dr. Soler i Torrens en relació amb l'aparcament de Retallat, Torredrà, cal de que el dibuix de tots els vehicles (estructurats i bàsics) permeten la circulació d'alguns autobusos.

**ESQUEMES D'APARCAMENTS, SERVEI URBÀ I TRANSFORMACIÓ D'ENERGIES**