



EL

www.aj-elprat.cat

PRAT

Gener 2007

núm. 110

Així cobrirem l'autovia

Estudiades totes les opcions possibles, l'Ajuntament ha optat per cobrir l'autovia de Castelldefels en lloc de soterrar-la. El cobriment és la millor alternativa des de tots els punts de vista.

10 Obres del pàrking de la Verge de Montserrat. **11** Traçat definitiu del metro pel municipi. **12** Nova senyalització d'orientació urbana. **19** Entrevista a l'escultor Francisco López, autor de l'obra *Pota blava*. **23** Activitats nadalenques al Prat.

Telèfons

- Emergències	112
- Ambulàncies	061
- Bombers	933791081
- Policia Local Urgències	092
- Policia Local	934787272
- Mossos d'Esquadra	934790649
- Mossos Urgències	088
- Guàrdia Civil	933790160
- Tramitació DNI	933703902
- OIAC Oficina d'Informació	934794544
- Aeroport	932983838
- Aigües del Prat	934793535
- Arxiu municipal	934782858
- Biblioteca	933705152
- Butà	936400867
- CAP Dr. Pujol i Capsada	934791670
- CAP Ramona Via	933704101
- CAP Sant Cosme i Sant Damià	933795422
- CEM Estruch	933709355
- CEM Fondo d'en Peixó	934782707
- CEM Julio Méndez	934787660
- CEM Sagnier	934780639
- Cementiri de l'Est	934782393
- Cementiri del Sud	934782676
- Centre Cívic Jardins de la Pau	934782141
- Centre Cívic Sant Jordi Ribera Baixa	933741580
- CIA Cases d'en Puig	933709002
- CNL	933790050
- Correus	933790199
- CPE, Centre de Promoció Econòmica	934786878
- Creu Roja	933703304
- Deixalleria	933790273
- El Prat Ràdio	934785360
- Equipament Cívic Delta del Llobregat	934787283
- Escola de dibuix	933708501
- Estació de Renfe	902240202
- Fecsa-Endesa	933705557
- Gas Natural	900760760
- Jutjat núm. 1	933789301
- Jutjat núm. 2	933790016
- Jutjat núm. 3	934785629
- Jutjat núm. 4	933788430
- La Capsa	934785107
- Manteniment i Serveis	934786221
- Oficina de Benestar i Família	933709821
- Oficina d'Informació Prat 21	933741379
- Oficina de Recaptació	933700150
- Oficina de Treball de la Generalitat OTG	933794863
- OMIC, Informació al Consumidor	933790050
- Prat Espais	933705054
- Ràdio Taxi	933701611
- Recollida gratuïta d'estris vells	934794544
- Registre Civil	933789301
- Tanatori	934780831
- Torre Muntadas	934782237
- Torre Balcalls	933790064
- Farmàcies de guàrdia	
Per confirmar les farmàcies en servei de guàrdia podeu trucar al telèfon de la Policia Local 934787272	

Avís al lector

Aquesta revista es distribueix a totes les cases del Prat. Si no li arriba, truiqui al telèfon 933790050, ext. 2153. També pot enviar un correu electrònic a: revista@aj-elprat.es
Ajudi'ns a millorar la distribució!

www.aj-elprat.cat

EL PRAT

Gener 2007 núm. 109

www.aj-elprat.cat

Ajuntament del Prat de Llobregat
revista@aj-elprat.es

Cap de Comunicació
Dolors Pérez Vives
Director El Prat Comunicació
Oscar Sánchez
Director
David Miquel
Consell Editorial
Miquel Bagudanch
Frederic Linares
Pau Esteban
Mercè Llopis
Carles Prieto
Joan Rodríguez
Albert Romero
Pere Samsó
Núria Pérez

Secretari de Redacció
Fernando Milián
Fotografia
Francesc Serrano
i Sergi Ramos
Correcció
CNL del Prat
Diseny i Producció
Pepa Badell
Publicitat
Rafael Gallardo
Tel. 934785360
Pre impressió: RGB, SL
Impressió: Gratesa
Distribució: Tesiprat

DLB-38.749/82
Impres en
paper reciclat,
100% lliure
de clor

PILÀ ANGLARILL



Reciclem els arbres de Nadal

Passades les festes, **del 5 al 17 de gener**, l'Ajuntament habilitarà els punts habituals de recollida d'arbres de Nadal. En total hi ha 17 punts distribuïts per tota la ciutat, en especial a parcs, jardins i places, on podrem dipositar els arbres (consulteu el mapa adjunt). Abans de deixar-los als punts de recollida caldrà treure'n tots els guarniments. A part, també es podran portar a la deixalleria municipal, on recullen restes vegetals durant tot l'any. Els arbres recollits es portaran a una empresa que els tritura i en fa compost, que s'utilitza com adob per a les plantes. **A la deixalleria també podem portar les ampolles de cava perquè es reutilitzin.**

Superem barreres per construir habitatge assequible

Ja fa sis anys, aproximadament, que a l'Ajuntament estem treballant en el projecte de ciutat que anomenem Eixample Nord. Remarco aquesta data perquè el nostre model de desenvolupament és el cas contrari del que tenen en alguns indrets, quan decideixen construir nous barris, on la improvisació i el profit d'uns quants promotors privats s'imposen a la reflexió i la coherència urbanística, que han de ser la base per a la defensa de l'interès de la ciutadania i del seu benestar.

L'equip de govern municipal, des de l'inici dels treballs, va plantejar la necessitat d'efectuar diversos estudis professionals sobre la base d'una ordenació urbanística racional i de qualitat, amb diversitat d'usos i activitats i una bona mobilitat. Totes aquestes propostes han estat posteriors als tallers participatius, on els ciutadans i ciutadanes del Prat va fer les seves aportacions en la definició dels criteris de desenvolupament que desitjaven.

Sabem que necessitem créixer com a ciutat i volem fer-ho per poder oferir a tothom més possibilitats d'habitatge assequible, per fer realitat la convicció que disposar d'un lloc per viure no és un luxe, és un dret ciutadà. Però volem créixer i continuar oferint qualitat de vida, volem seguir amb el nostre model de ciutat, compacta, complexa, i diversa. Al mateix temps, volem que aquest creixement permeti una transició amable de la ciutat existent cap als nous espais urbans, amb tipologies d'edificació i mobilitat més modernes, en consonància amb les necessitats de les societats actuals.

Els anys destinats a projectar ja estan donant resultats, i ara ja us podem mostrar com pensem que s'ha d'ordenar l'Eixample Nord, com podem superar les infraestructures, i com podem oferir nous habitatges i nous serveis que ens facin la vida més confortable. Estem superant obstacles per fer un Prat encara millor.

**Lluís
Tejedor**
L'alcalde



Ya hace seis años, aproximadamente, que en el Ayuntamiento estamos trabajando en el proyecto de ciudad que llamamos Ensanche Norte. Remarco esta fecha porque nuestro modelo de desarrollo es el caso contrario del que tienen en algunos lugares, cuando deciden construir nuevos barrios, donde la improvisación y el aprovechamiento de unos cuantos promotores privados se impone a la reflexión y la coherencia urbanística, que tiene que ser la base para la defensa del interés de la ciudadanía y de su bienestar.

El equipo de gobierno municipal, desde el inicio de los trabajos, planteó la necesidad de efectuar diversos estudios profesionales sobre la base de una ordenación urbanística racional y de calidad, con diversidad de usos y actividades y una buena movilidad. Todas estas propuestas han sido posteriores a los talleres participativos, donde los ciudadanos y ciudadanas de El Prat hicieron sus aportaciones en la definición de los criterios de desarrollo que deseaban.

Sabemos que necesitamos crecer como ciudad y queremos hacerlo para poder ofrecer a todos más posibilidades de vivienda asequible, para hacer realidad la convicción de que disponer de un lugar para vivir no es un lujo, es un derecho ciudadano. Pero queremos crecer y continuar ofreciendo calidad de vida, queremos seguir con nuestro modelo de ciudad, compacta, compleja y diversa. Al mismo tiempo, queremos que este crecimiento permita una transición amable de la ciudad existente hacia los nuevos espacios urbanos, con tipologías de edificación y movilidad más modernas, en consonancia con las necesidades de las sociedades actuales.

Los años destinados a proyectar ya están dando resultados, y ahora ya os podemos mostrar cómo pensamos que se tiene que ordenar el Ensanche Norte, cómo podemos superar las infraestructuras, y cómo podemos ofrecer nuevas viviendas y nuevos servicios, que nos hagan la vida más confortable. Estamos superando obstáculos para hacer un Prat todavía mejor.



Sobre estas líneas, imagen actual de la autovía en la zona en que se cubrirá. A la izquierda de la fotografía se puede apreciar la chimenea de la desaparecida fábrica de La Seda, y al otro lado de la Gran Vía el aparcamiento del centro comercial Carrefour. Al lado, imagen de ordenador del futuro gran parque que se construirá sobre la plataforma de cubrimiento, que será como un gran bulevar.

¿Por qué se cubrirá la autovía?

La opción básica del crecimiento de El Prat hacia el norte es la del ensanche, es decir, la continuidad de las calles actuales y del modelo mediterráneo de ciudad compacta, con todas las características y componentes de una auténtica ciudad: las viviendas, los equipamientos, las zonas verdes, las actividades económicas, los comercios...

Para que ello sea posible hay que integrar a la ciudad las grandes infraestructuras existentes. Por un lado, las vías del tren se están soterrando, de manera que entre la avenida del Remolar y la calle de las Moreres será posible continuar la ciudad hasta la autovía.

La autovía de Castelldefels, también conocida como la Gran Vía, supone una gran barrera, tanto por su anchura como por el gran volumen de tráfico que soporta, que produce un ruido tan fuerte que es incompatible con la posibilidad de edifi-

car a su lado, y mucho menos viviendas. De manera que es imprescindible tajarla, cubrirla en el tramo más largo posible. A fin de resolver esta necesidad, el Ayuntamiento ha estudiado todas las posibilidades y alternativas: soterrar la autovía completamente, soterrarla sólo en parte, o pasar la ciudad por encima.

El cubrimiento, la opción más viable

Estudiadas todas las opciones, la mejor solución ha resultado ser cubrir la autovía

sin modificar su cota. Con ello se consigue el mayor cubrimiento posible y, por tanto, el mayor tramo de ciudad protegida. Las otras opciones implicarían que las comunicaciones entre El Prat existente y la zona de crecimiento hacia el norte sólo se podrían realizar en un ámbito muy estrecho, y, lo más importante, es que el número de viviendas que se podrían construir sería sensiblemente menor. Además, desde el punto de vista económico, constructivo y ambiental, también es la mejor opción. Y ello sin que el vial pierda ninguna de sus



El sistema de cubrimiento permitirá plantar gran cantidad de árboles. En total habrá unos 600 de un tamaño importante, constituyendo un elemento urbano que será de gran atractivo para la ciudad.

virtudes como elemento de comunicación metropolitana, unas virtudes que, sobre todo, benefician a El Prat.

El cubrimiento,

un nuevo elemento urbano

En definitiva, de lo que se trata es de convertir un tramo de la autovía en una parte más de la Gran Vía, que aporte elementos ventajosos para la ciudad. Ello se conseguirá convirtiendo el ámbito del cubrimiento en un gran bulevar, lleno de árboles, como una devesa. El sistema de cubrimiento se hará con unas grandes vigas tipo “jardínera”, que permitirán plantar árboles sin limitación. En total habrá unos 600 árboles de un tamaño importante, constituyendo un elemento urbano que será de gran atractivo para la ciudad.

El cubrimiento tendrá unos 86 metros

de anchura, aproximadamente como la Diagonal de Barcelona a la altura de la Illa. Su diseño hará que la ciudad se sienta bien ligada y atraída entre las fachadas de un lado y otro de este gran vial. La cuadrícula de los árboles, de aproximadamente 10 por 10 metros, hará posible que la plataforma de cubrimiento pueda tener diversas actividades urbanas (quioscos de prensa, bebidas y flores; juegos infantiles; espacios para exposiciones y actividades ciudadanas) que lo convertirán en un espacio de referencia. Será, también, un espacio de gran centralidad, pues desde los carriles laterales se podrá acceder, en ambas direcciones, a los ocho carriles de la autovía.

Redacción

Tres apunts sobre el cobriment

1 → Idea pròpia, però contrastada

La idea del cobriment de l'autovia va sorgir dels serveis tècnics de l'Ajuntament del Prat, però ha estat contrastada amb altres administracions i equips. Així, es va fer un conveni amb la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana per convocar un concurs d'equips pluridisciplinaris que treballés a fons aquesta idea. Finalment, l'equip l'han format elements de prestigi com l'enginyeria Tipsa, l'arquitecta Olga Tarasó o el biòleg Josep Selgas, amb el seguiment dels tècnics municipals i de l'Àrea Metropolitana. A més, s'han acordat amb la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, propietària de l'autovia, tots els requeriments que ha de tenir el cobriment per no afectar el trànsit de vehicles.

2 → El pendent serà d'un 3%

El cobriment de l'autovia suposarà que la rasant dels carrers de la ciutat nova sigui diferent de la de la ciutat actual. Per poder arribar de manera suau i progressiva a la plataforma que cobrirà l'autovia, els carrers tindran un pendent mitjà del 3% entre la zona de les vies del tren i la Gran Via. Aquest pendent és el mateix que, per exemple, té el carrer d'Enric Granados entre Rosselló i París, a Barcelona.

3 → Centralitat metropolitana

Aquest espai tindrà, un cop desenvolupat tot l'Eixample Nord, una gran centralitat urbana. Des d'aquí es podrà accedir, de manera directa i en totes les direccions possibles, a una de les principals vies de comunicació de l'àrea metropolitana, fet que alliberarà l'avinguda d'Anselm Clavé de molt del trànsit que té ara.

La urbanització de l'Eixample Nord s'emmarca en el procés impulsat per la Generalitat de transformació dels sis quilòmetres de la Gran Via que duen des de l'aeroport del Prat fins a la ciutat de Barcelona. Un procés que s'inicia a la plaça Ildefons Cerdà amb la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet; continua amb la Plaça Europa de l'Hospitalet, on s'ubicarà el futur parc empresarial i d'investigació biotecnològica; i finalitza al Prat amb l'Eixample Nord.

Un consorci desenvoluparà la major part de l'Eixample Nord

El 21 de novembre passat, l'Ajuntament del Prat i la Generalitat de Catalunya van constituir el consorci que s'encarregarà de desenvolupar la urbanització de 150 hectàrees del total de 200 que tindrà l'Eixample Nord.

L'alcalde del Prat, Lluís Tejedor, i el secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, van signar el 21 de novembre la constitució del Consorci per al desenvolupament urbanístic del sector Eixample Nord. Aquest organisme està integrat, de manera paritària, per l'Ajuntament del Prat i l'Incasol (Institut Català del Sòl).

El consorci es farà càrrec de desenvolupar les 150 hectàrees de l'Eixample Nord que corresponen a l'anomenat Centre Direccional, uns terrenys urbanitzables qualificats actualment com a sòl logístic pel Pla General Metropolità i que acolliran activitat econòmica, serveis, grans infraestructures i sòl per a prop de 3.500 habitatges, dels quals aproximadament la meitat seran protegits. Desenvolupar aquest sector de l'Eixample Nord comportarà una inversió aproximada de 310 milions d'euros.

Un dels primers temes que escometrà el Consorci serà el cobriment de l'autovia de Castelldefels, pas previ per al desenvolupament de tot el sector.

Tasques del Consorci

El Consorci de l'Eixample Nord s'encarregarà de la redacció dels instruments de planejament, dels projectes d'urbanització i d'infraestructures necessaris per al desenvolupament del projecte. Així mateix durà a terme la redacció, tramitació i aprovació dels documents de gestió i l'execució de les obres.

El desenvolupament de l'Eixample Nord comportarà una transformació urbanística de primera magnitud a nivell regional, en tractar-se d'una zona de gran potencialitat inserida en el conjunt de dinàmiques que caracteritzen la complexitat del sistema Metropolità.

En aquest àmbit convergeixen les grans infraestructures de la zona: les carreteres



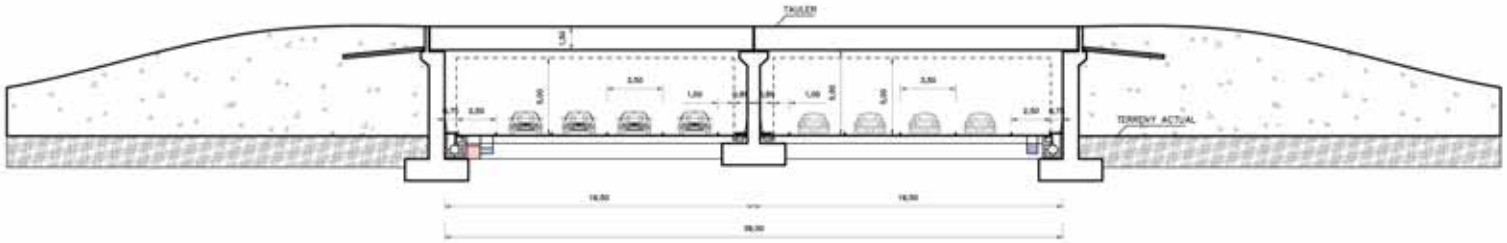
Moment de la constitució del consorci, a la Casa de la Vila del Prat

C-31 (autovia de Castelldefels), C-32 (corredor del mediterrani), la pota sud de la ronda de Dalt, que connecta amb l'aeroport de Barcelona, la futura línia 9 del metro i la prolongació de la línia 1, la línia del ferrocarril i la futura estació intermodal del tren d'alta velocitat.

Fins al 2015

La complexitat del desenvolupament del sector, que ha de combinar la urbanització interna i obres hidràuliques amb l'execució de les grans infraestructures de l'entorn, fa que aquest s'hagi de desenvolupar en diferents fases i es perllongui fins el 2015.





A dalt, secció del cobriment de l'autovia, que no s'enfonsarà ni un centímetre: serà la ciutat la que passarà per damunt.

PEPA BADELL

Eixample Nord	Superfície aproximada	Habitatges previstos	Administració actuant
Zona urbana (entre les vies i l'autovia)	50 hectàrees	4.400	Ajuntament del Prat
Zona urbanizable (entre l'autovia i la pota Sud)	150 hectàrees	3.500	Consorci de l'Eixample Nord
TOTAL*	200 hectàrees	7.900	

* xifres aproximades



Criteris de l'Eixample Nord

→ **Ordenació urbanística sostenible.** Es parteix d'un model de ciutat compacta, contínua a l'existent, evitant l'aparició de tipologies unifamiliars que suposin un major consum de sòl, i on es tingui en compte l'aprofitament climàtic i l'eficiència energètica, posant especial atenció a la gestió del cicle de l'aigua. El desenvolupament del sector comportarà una generació important de sòl per a habitatge, una part rellevant del qual estarà sotmès a algun règim de protecció pública.

→ **Diversitat d'usos** i activitats compatibles amb la residencial, la qual també ha de comptar amb una diversitat d'oferta que estigui a l'abast de tota la ciutadania.

→ **Mobilitat sostenible,** on el transport públic sigui prioritari sobre el

privat, on es faci un ús racional i proporcionat de l'espai públic i es fomentin els itineraris per a vianants i bicicletes. Es vol definir una xarxa viària bàsica de cotxes i transport públic i una xarxa de bicicletes connectada als centres de treball, equipaments esportius i educatius, així com reconèixer un seguit de corredors de vianants i comercials.

→ **Participació ciutadana.** El plantejament inicial de l'Eixample Nord es va nodrir dels punts de vista de la ciutadania, a través de diversos tallers participatius organitzats per l'Ajuntament. Les aportacions dels veïns i veïnes del Prat s'estan tenint en compte a l'hora de definir els principals criteris del desenvolupament d'aquest sector del Prat.