

**BASES TÈCNIQUES QUE HAN DE REGIR EL CONCURS D'IDEES PER A LA NOVA PÈRGOLA SOBRE L'AUTOVIA C-31 QUE DELIMITA L'ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ EN L'ÀMBIT ESTACIÓ-SEDA-URGOITI-PAPERERA AL PRAT DE LLOBREGAT**

## Índex

1. INTRODUCCIÓ .....	3
1.1. Objecte del concurs.....	3
2. DEFINICIÓ DE L'ACTUACIÓ.....	3
2.1. Característiques generals.....	3
2.2. Regulació urbanística .....	3
2.3. Antecedents .....	4
2.4. Modificació del Pla General Metropolità Estació-Seda-Paperera .....	4
2.5. Emplaçament .....	5
2.6. Situació .....	7
2.7. Estat actual .....	8
2.7.1. Abast de l'actuació .....	8
2.7.2. Imatges aèries .....	9
2.7.3. Plànols estat actual .....	15
2.7.4. Descripció de l'estat actual i el futur escenari .....	19
2.8. Condicionants de l'actuació .....	22
2.9. Síntesi de condicionants per a la redacció de propostes .....	23
2.10. Criteris de l'actuació .....	24
2.11. Criteris específics de valoració de propostes.....	26
2.12. Import de les obres a realitzar .....	29
3. DOCUMENTACIÓ TÈCNICA QUE ES FACILITA ALS CONCURSANTS .....	29

## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. Objecte del concurs

L'objectiu del present concurs és obtenir la millor proposta en base al compliment dels criteris i requisits establerts en les presents Bases Tècniques per a la nova pèrgola sobre l'autovia C-31 que delimitarà el Sector Seda-Urgoiti-Paperera-Estació del Prat de Llobregat. Dita pèrgola està prevista a la Modificació del Pla General Metropolità Estació-Seda-Urgoiti-Paperera, en endavant MPGM, aprovada definitivament el 19 de novembre de 2024.

La pèrgola es defineix a la MPGM (veure Annex 1) com una infraestructura comuna a tot el sector com es descriu a continuació:

#### Pèrgola fotovoltaica amb funcions acústiques

*Es proposa localitzar la pèrgola fotovoltaica (amb funcions de pantalla acústica), recolzada en una seqüència de pòrtics, els pilars dels quals es situen per una part en l'eix de l'actual Gran Via, i per altre a 2,5 m del límit sud de la mateixa; aquests pòrtics d'uns 20 m de llum suportarien una pèrgola fotovoltaica d'uns 25 m de fondo, per una longitud d'aproximadament 1 km. En la línia de pilars situats a 2,5 m de l'actual límit sud de la Gran Via es localitzaria el pla de pantalles acústiques transparents, que junt a les pantalles de la pèrgola donarien una bona protecció acústica als nou barri definit en aquesta MPGM. La lateral sud de la Gran Via, dins de l'àmbit d'aquesta MPGM, incorporaria una lateral rodada de dos carrils (direcció ponent-llevant), un pas de bicis de dos sentits de circulació, i una voravia sense obstacles de 8 m d'ample. En aquesta configuració es mantindria la funció d'autovia de la C-31, així passarien sota la pèrgola quatre carrils de circulació en direcció a L'Hospitalet – Barcelona.*

## 2. DEFINICIÓ DE L'ACTUACIÓ

### 2.1. Característiques generals

<b>Tipologia:</b>	Urbanització i disseny - Obra Nova
<b>Emplaçament:</b>	El Prat de Llobregat, àmbit de la Estació-Seda-Urgoiti-Paperera , límit sud de l'autovia C-31
<b>Titularitat:</b>	Privada
<b>Superfície d'actuació:</b>	UN (1) Km lineal
<b>Usos principals:</b>	Protecció acústica i captació d'energia solar

### 2.2. Regulació urbanística

Instrument      Modificació Del Pla General Metropolità Estació-Seda-Urgoiti-Paperera, aprovada provisionalment

Classificació    SISTEMES  
Qualificació    VIAL

### **2.3. Antecedents**

L'Associació de propietaris de l'àmbit dels sectors de la Seda, la Paperera i l'Estació del municipi del Prat de Llobregat juntament amb Ajuntament del Prat, té la necessitat d'impulsar un concurs d'idees per a la nova pèrgola que es vol construir en un tram d'un kilòmetre sobre l'autovia C-31 al seu pas pel Prat delimitant el futur àmbit residencial del dit sector. Aquest projecte es troba contemplat dins la MPGM, la qual està aprovada provisionalment.

Aquesta MPGM neix de la necessitat propulsar la transformació urbanística de l'àmbit territorial a l'entorn de l'estació de ferrocarril del Prat i confrontant a la façana sud de la C-31, també anomenada autovia de Castelldefels o Gran Via; i com a eina per donar resposta a la forta demanda d'habitatge del municipi, tant dels propis residents com a nivell metropolità.

### **2.4. Modificació del Pla General Metropolità Estació-Seda-Paperera**

Els canvis més significatius que proposa la MPGM són els que s'exposen a continuació. Per a més informació es pot consultar un resum de la MPGM a l'Annex 1.

- La construcció de les noves infraestructures ferroviàries al seu pas pel Prat de Llobregat.
- La transformació de l'eix de la Gran Via al seu pas pels municipis de l'Hospitalet de Llobregat i del Prat de Llobregat.
- El tancament i l'enderroc de les grans instal·lacions industrials històriques de la Seda i de la Paperera.
- El propi procés de desenvolupament del PGM de 1976 en el nucli urbà del Prat referent als àmbits de planejament d'ús residencial.
- La paralització del procés de desenvolupament de la Modificació del PGM "Entorn Estació Intermodal-Barri La Seda" de 2009.
- La implantació de la Declaració d'Emergència Climàtica aprovada pel Ple Municipal.
- Traslladar al planejament el Pla Local d'Habitatge 2021-2027.

Aquest conjunt d'elements configuren el marc de referència general i local de la MPGM. Marc que es caracteritza per l'existència d'un gran espai a l'entorn de l'estació de ferrocarril, confrontant a la Gran Via i situat al llarg del límit nord del nucli antic, que disposa d'unes condicions d'accessibilitat immillorables i que està esperant l'oportunitat de ser ordenat amb una visió global i sostenible i amb una agenda que permeti la seva paulatina integració al teixit urbà.

## 2.5. Emplaçament



Emplaçament

Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

El Prat de Llobregat és una ciutat situada a la comarca del Baix Llobregat, a 10 Km de Barcelona, amb una població d'aproximadament 65.000 habitants i una àrea territorial de 32,23 km<sup>2</sup>. Si bé és un municipi costaner, el Prat de Llobregat té una presència predominantment urbana, amb un desenvolupament industrial i comercial rellevant.

Geogràficament, el Prat acull els terrenys del delta del riu Llobregat i de l'aeroport de Barcelona - El Prat; i es troba molt a prop del Port de Barcelona. L'accés al municipi es dona a través de diverses vies de comunicació, com ara l'autopista C-32 i la carretera C-31, connectant la ciutat amb Barcelona i altres municipis. Això converteix El Prat en un nus de comunicacions clau, afavorint la seva importància com a centre d'activitat econòmica i comercial.

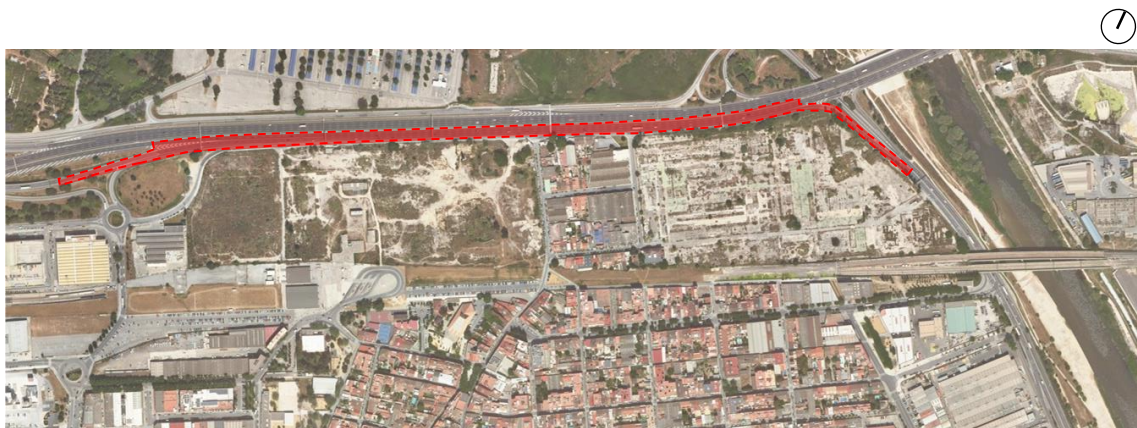
El Prat ha experimentat una transformació notable al llarg dels anys. Originàriament era un poble agrícola, amb àmplies extensions de terres dedicades al conreu i a la ramaderia. Aquesta activitat agrària va ser la base de la seva economia i va donar forma

al seu caràcter durant molts segles. Amb la industrialització a Catalunya al segle XIX, el Prat va començar a experimentar canvis significatius. Les fàbriques i els tallers van començar a proliferar, atraient població de la Catalunya i l'Espanya rural. Això va marcar la transició a un municipi industrial en expansió.

Avui en dia el Prat ha deixat enrere el seu caràcter industrial, i és un població predominantment dedicada als serveis, amb un urbanisme cada cop més innovador i inclusiu i una forta identitat. És per això que El Prat presenta moltes oportunitats de creixement i de convertir-se en un pol d'atracció de població de l'àrea metropolitana.



## 2.6. Situació



Situació

Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

La pèrgola objecte del concurs estarà situada a la part nord del municipi i haurà de cobrir un tram de l'autovia C-31, també anomenada autovia de Castelldefels o Gran Via (en endavant, Gran Via). Dita pèrgola està contemplada en el projecte de regeneració urbana de l'àmbit Estació-Seda-Urgoiti-Paperera descrit a la MPGM (veure Annex 1).

L'espai on s'emplaça el planejament urbanístic de l'àmbit Estació-Seda-Urgoiti-Paperera és un lloc complex. Es tracta d'una zona situada al nord del nucli antic, travessada per les infraestructures ferroviàries soterrades i confrontant amb la Gran Via. Està en la seva major part buit d'edificació i d'activitat però alhora conté dos vells i petits teixits residencials i industrials situats al llarg del carrer Major.



La futura pèrgola és un parament lineal que farà de límit visual i acústic del parc construït i alhora cobrirà part de la Gran via al seu pas pel Prat al llarg de tot l'àmbit del planejament.

## 2.7. Estat actual

### 2.7.1. Abast de l'actuació





Ortofoto – abast de la pèrgola  
Font: Institut cartogràfic de Catalunya  
**2.7.2. Imatges aèries**

MPGM – abast de la pèrgola  
Font: SSTT Ajuntament



Llegenda



Vista 1



Vista 2



Vista 3





Vista 4



Vista 5





Vista 6



Vista 7

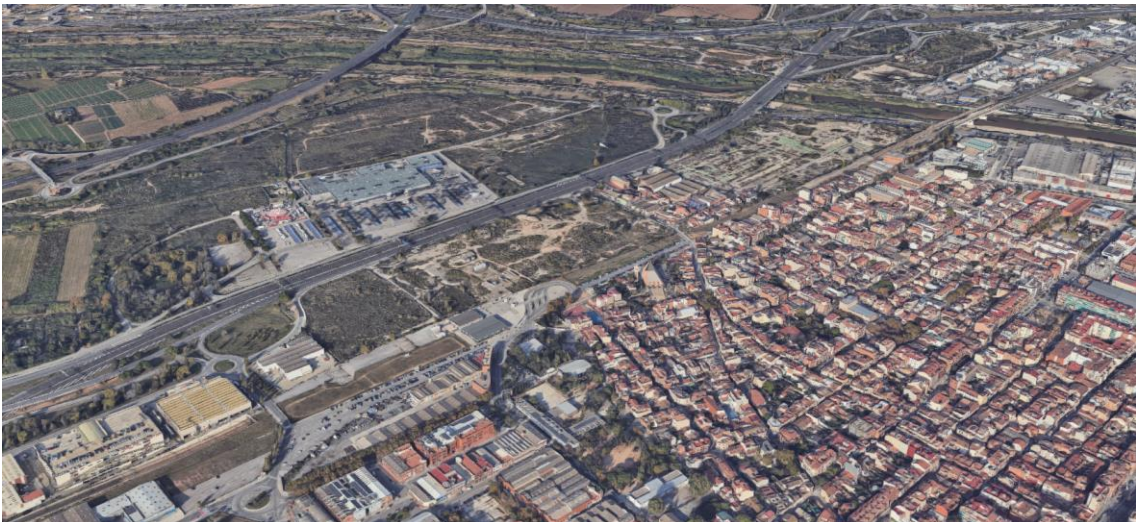




Vista 8



Vista 9





*Vista General Sud-Oest*

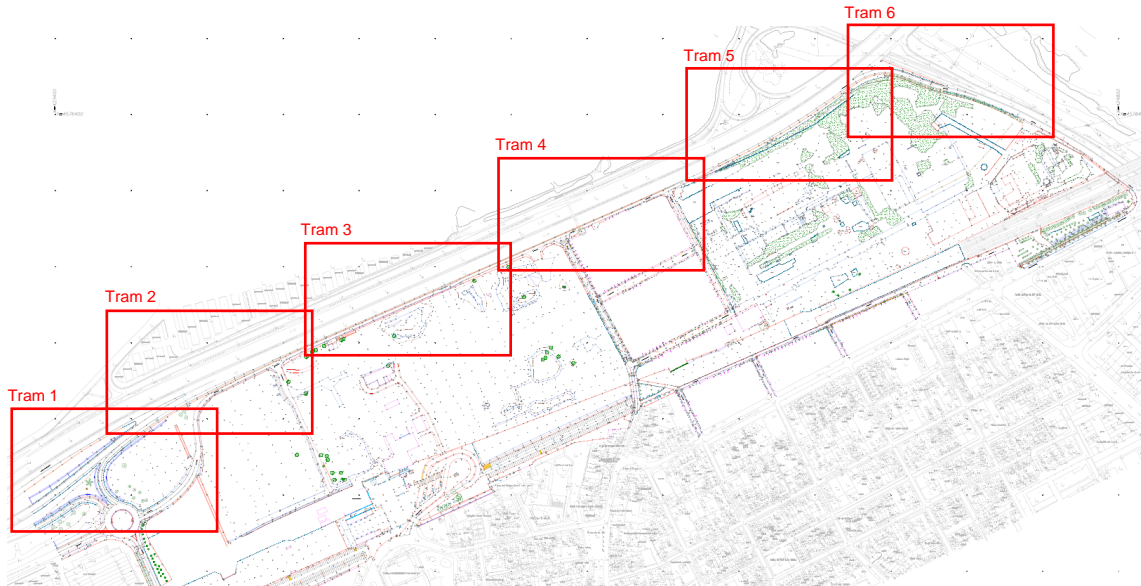


*Vista General Nord-Est*

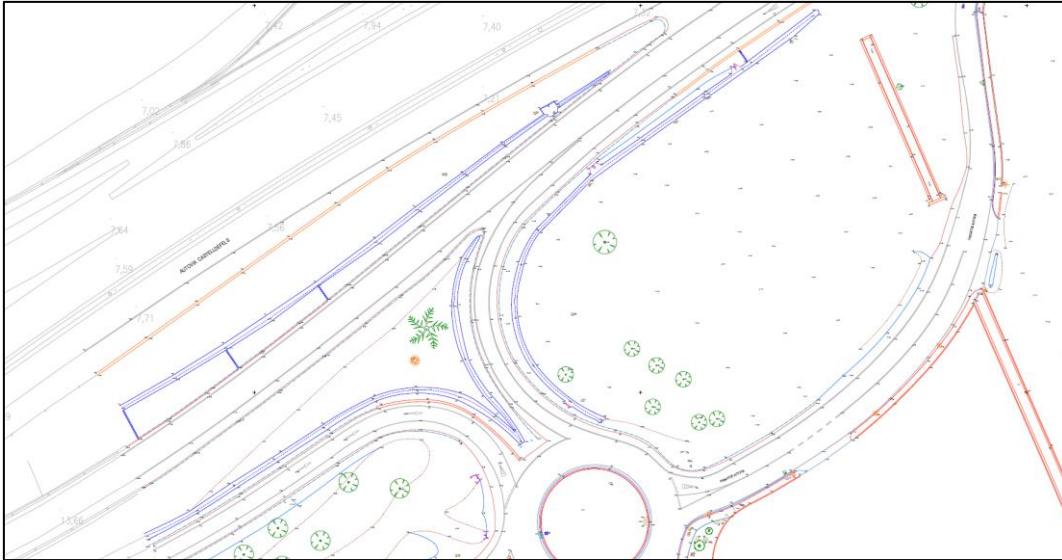
*Font: Google Maps*



### 2.7.3. Plànols estat actual



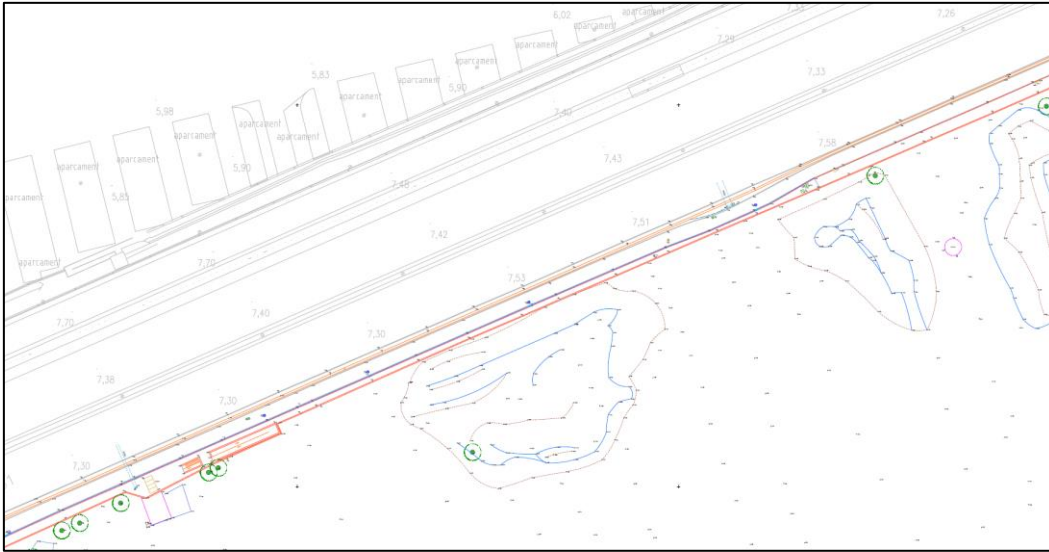
*Planta emplaçament amb Trams*



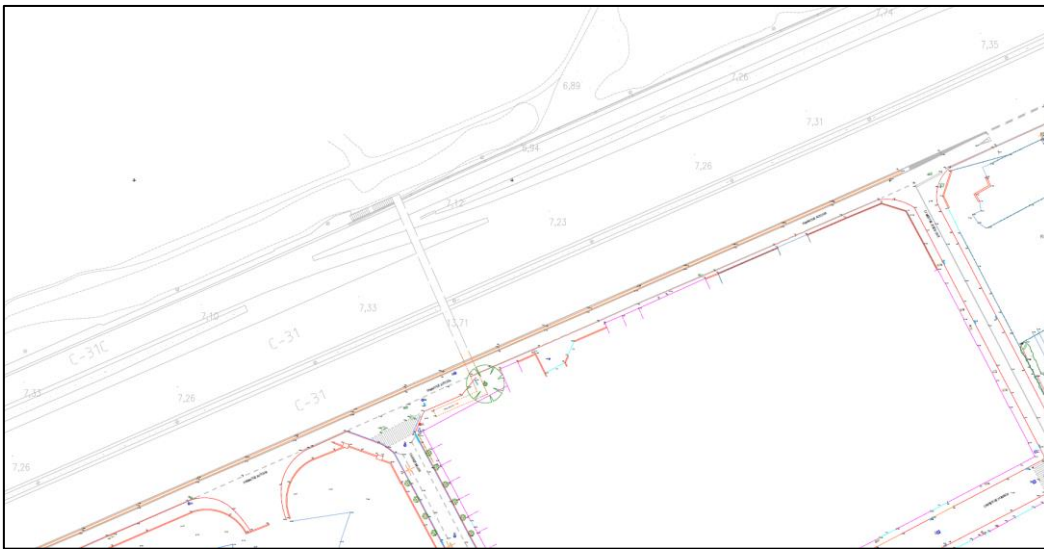
*Planta Tram 1*



*Planta Tram 2*

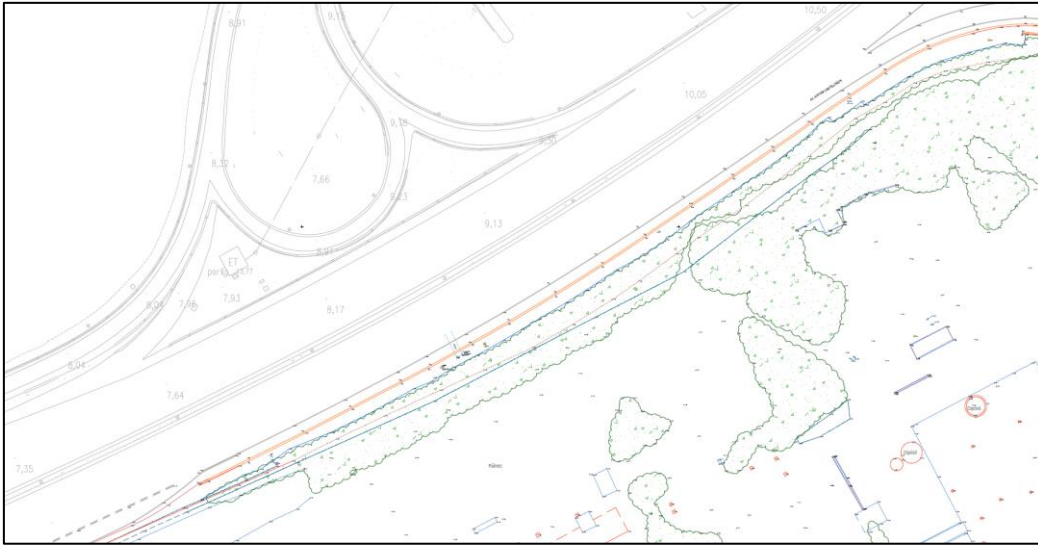


**Planta Tram 3**

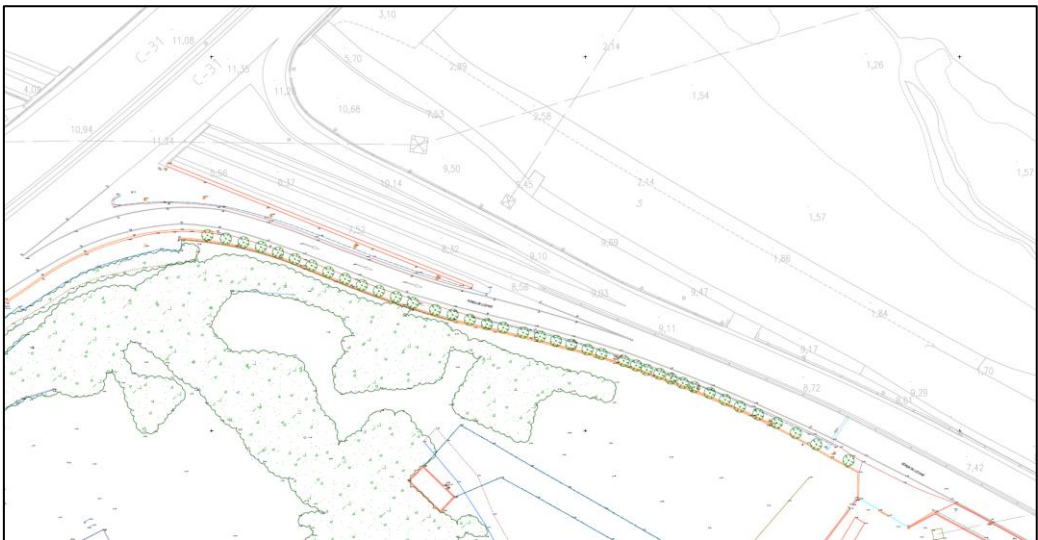


**Planta Tram 4**





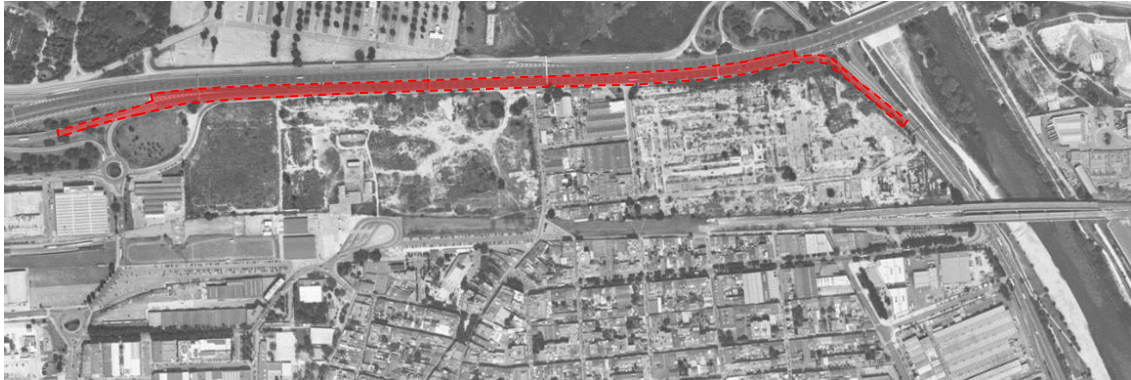
*Planta Tram 5*



*Planta Tram 6*

## 2.7.4. Descripció de l'estat actual i el futur escenari

### A) Estat actual



#### Relleu i hidrologia

L'àmbit objecte de proposta es troba ubicat en el Delta del Llobregat, sobre l'autovia de Castelldefels, on l'altura oscil·la entre els 7'14 m. i els 10,54 m.

Cal destacar la Bassa del Prat, ubicada al nord de l'àmbit per damunt de l'autovia de Castelldefels i el riu Llobregat.

La rellevància ambiental del riu Llobregat és indiscutible.

D'altra banda, per sota l'àmbit d'actuació es troba l'aquífer protegit de la "Vall Baixa i el Delta del Llobregat".

Així mateix, es troben dos canals de reg a l'àmbit Estació-Seda-Urgoiti-Paperera, que es troben per sota de la zona d'actuació: un al costat oest de l'àmbit, que prové de Sant Boi de Llobregat i travessa l'àmbit fins a l'Av. del Canal; i l'altre, al costat est que travessa els terrenys de la Paperera fins al c. de les Moreres.

Finalment, la zona amb un valor ambiental a considerar és la de la Bassa del Prat i el seu entorn. La Bassa del Prat és una zona humida artificial inclosa a l'Inventari de zones humides de Catalunya i està configurada per la pròpia bassa, de caràcter fluctuant, la vegetació d'aiguamoll i un petit bosc de ribera que l'envolta. Té un tancament perimetral que li dona condicions de tranquil·litat i evita freqüentacions humanes no desitjables.

#### Paisatge

L'àmbit objecte de la pèrgola es troba en un entorn totalment transformat i altament antropomòrfic i està marcat per la presència d'antigues zones industrials desmantellades (terrenys de la Seda i la Paperera), dos emplaçaments on conviuen els

usos industrial i residencial, com és el cas del polígon industrial d'Urgoiti-Ponsich, i l'àrea urbana del c. Major. Per altra banda queda limitat per a pròpia autovia de Castelldefels i els àmbits de el Prat Nord.

En aquest sentit, a l'àmbit hi trobem les següents tipologies de paisatge:

- Un paisatge erm i arbustiu corresponent als terrenys de les antigues fàbriques de La Paperera i de la Seda, producte del seu desmantellament i on la majoria dels terrenys es troben buits i sense activitat.
- Una tipologia del paisatge que combina el paisatge urbà i el paisatge industrial, com són el polígon industrial d'Urgoiti-Ponsich, constituït per edificacions amb usos industrial i residencial, i l'entorn de l'estació de ferrocarrils, constituït per algunes naus industrials, instal·lacions ferroviàries, dues edificacions d'ús residencial i d'oficines vinculades a l'activitat industrial.
- Un paisatge d'infraestructures viàries, per la pròpia autovia de Castelldefels, que a més de ser una barrera que impedeix la connectivitat espacial, té un impacte visual i de contaminació acústica i atmosfèrica rellevants.

Així doncs, es pot considerar que actualment l'àmbit es troba en un entorn artificial, i concloure que és un paisatge que no presenta valors naturals de qualitat, ni valors paisatgístics destacables més enllà dels associats a la presència dels edificis de "La Paperera Española" i de "l'Escola de la Paperera", inclosos en el "Pla especial i Catàleg per a la protecció d'elements del patrimoni històric-arquitectònic i ambiental del Prat de Llobregat", tots dos ubicats en el polígon industrial d'Urgoiti-Ponsich.

#### Meteorologia i recursos renovables

El clima és temperat i càlid al Prat de Llobregat. La temperatura mitjana anual és de 16.6°C. La precipitació és de 622 mm a l'any. Amb una temperatura mitjana de 24.3°C, juliol és el mes més càlid. El mes més fred de l'any és el gener amb una temperatura mitjana de 9.9°C.

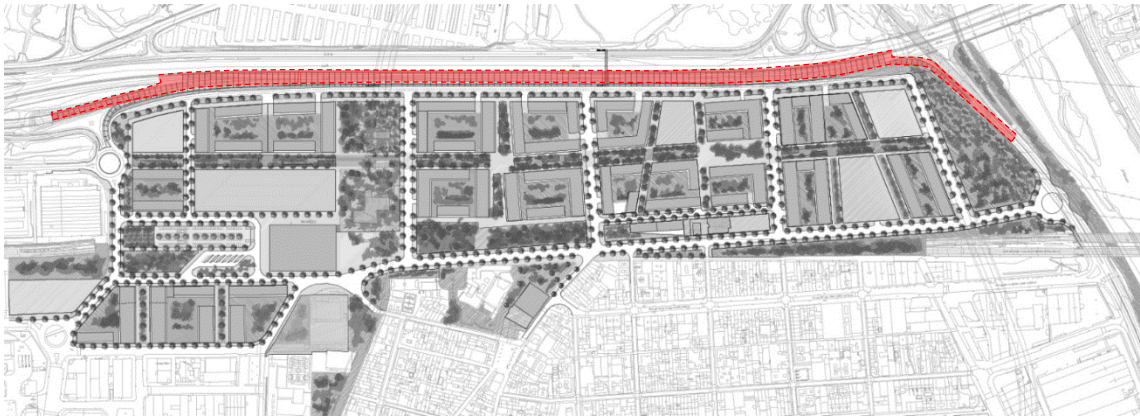
Pel que fa als possibles recursos renovables, El Prat destaca per no tenir a l'abast recursos geotèrmics coneguts, disposa d'aqüífer poc profund per al subministrament d'estratègies de geotèrmia i poques hores de vent per al desenvolupament d'una estratègia de subministrament d'energia eòlica.

Pel que fa als valors d'irradiància del Prat de Llobregat aquests es troben, d'acord amb l'Atlas de Radiació Solar a Espanya, utilitzant dades del SAF de Clima de EUMETSAT, en una irradiància (kWh/m<sup>2</sup> x dia) que va de les 5'25 d'irradiància directa i les 2'08 d'irradiància difusa al mes de juliol fins als 1'2 d'irradiància directa i 0'71 d'irradiància difusa al mes de desembre, amb una mitjana de 4,56 d'irradiància global i 2'99



d'irradiància directa, valors força interessants per al desplegament d'una estratègia de captació solar mitjançant tecnologia fotovoltaica.

## **B) Futur escenari**



Si bé cal tenir present l'estat actual, cal projectar la pèrgola tenint en compte que formarà part d'un entorn totalment reurbanitzat, el qual es detalla a la MPGM.

L'àmbit de la modificació puntual del PGM ve delimitat: al nord, per la Gran Via i la futura pèrgola; a l'est, pel riu Llobregat i la B-250; al sud, pel carrer del Ferrocarril (nucli antic) i el carrer Vall d'Aran; i a l'oest, pel sector industrial de Ca L'Alaio i la Ronda Ponent.

L'àmbit inclou els terrenys de la Seda i de la Paperera, el polígon industrial d'Urgoiti-Ponsich, i l'entorn de l'estació de rodalies, TAV i metro L9, i un espai del carrer Major i terrenys contigu amb l'església, així com un espai que en l'actual ordenació es preveu com de connexió travessant el Prat Nord i que s'ha de requalificar.

De l'amidament sobre la base cartogràfica digital de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, resulta una extensió superficial de 454.329,65 m<sup>2</sup>. Aquesta superfície s'ha ajustat respecte a l'Aprovació Inicial com a conseqüència de la modificació de la ubicació de la rotonda de llevant. S'ha augmentat la superfície de l'àmbit en 1.356,12 m<sup>2</sup>. Aquest augment s'ha produït a l'àmbit fora dels PAUs. La superfície dels polígons d'actuació no s'ha modificat.

L'àmbit és majoritàriament una gran superfície buida ubicada en una posició estratègica i privilegiada, entre el nucli urbà i la Gran Via, amb una gran oferta de transport públic i amb la possibilitat de connectar a peu pla amb el nucli antic del municipi, i en un futur proper amb el Prat Nord.

## 2.8. Condicionants de l'actuació

Es busca una pèrgola de cobriment parcial de la C-31, amb protecció acústica i generació fotovoltaica, barreres acústiques a llevant i a ponent i subministrament d'energia elèctrica.

### Infraestructura per la protecció acústica i la generació d'energia

La proposta té el repte de resoldre l'impacte acústic que suposa la presència de la C-31 al límit dels terrenys de la Seda i la Paperera per tal d'assolir els nivells adequats d'immissió sonora necessaris per als usos previstos pel planejament.

Atès la morfologia de l'àmbit i els criteris establerts en l'ordenança reguladora de contaminació de soroll i vibracions aprovada per l'Ajuntament del Prat el 23/06/2014 i de l'estudi acústic s'estableix la següent zona:

- (Coexistència del sòl residencial amb activitat i/o infraestructures de transport existent). Zones al voltant de la C-31, la ronda de Ponent i la ronda de Llevant.

Al 2014 l'ajuntament del Prat de Llobregat va encarregar un estudi per tal de valorar la compatibilitat de l'ús residencial a la façana de la Gran Via, i d'aquest estudi se'n desprenen la principal mesura:

- Pèrgola sobre la Gran Via: realitzar la cobertura d'uns 20 m de fondària amb una estructura on s'hi col·locaran pantalles acústiques.

Per a la proposta d'aquest element protector i de captació s'estableixen, a més dels mencionats anteriorment, els següents condicionants:

- La pèrgola cobrirà la meitat de la C-31 havent de prolongar-se per la ronda de Ponent i la ronda de Llevant. Tindrà unes mides aproximades de 1.400 m de longitud, una superfície horitzontal de 23.630 m<sup>2</sup> i una superfície vertical de 12.600 m<sup>2</sup>, amb amplades variables entre 21,50 m i 6,5 m tal i com es representa al plànol P-23.

- S'haurà de garantir els nivells sonors previstos a l'estudi acústic.

- L'estructura que es proposi per a ubicar els necessaris panells per al tractament acústic es realitzarà de manera que sigui compatible amb col·locar-hi també panells fotovoltaics.

- Es podrà proposar que els panells per al tractament acústic siguin alhora panells fotovoltaics, com ja s'ha fet en altres casos similars (Holanda, Seül). D'aquesta manera s'aconsegueix un doble objectiu: l'insonorització acústica i la obtenció d'energia neta, que traduïda a valor econòmic, suposaria també un estalvi en despesa energètica i alhora un actiu per la Comunitat Ciutadana d'Energia que està constituïda per l'Ajuntament del Prat de Llobregat.

- L'estructura estarà basada en una seqüència de pòrtics d'uns 20 m de llum, els pilars dels quals es situaran per una part en l'eix de l'actual Gran Via, i per altre a 2,5 m del límit sud de la mateixa
- L'estructura suportarà una pèrgola d'uns 25m de fons, per una longitud d'aproximadament 1km.
- En la línia de pilars situats a 2,5 m de l'actual límit sud de la Gran Via es localitzarà el pla de pantalles acústiques transparents.
- Les pantalles de la pèrgola donaran una bona protecció acústica als nou barri definit a la MPGM.
- La lateral sud de la Gran Via incorporarà:
  - Una lateral rodada de dos carrils (direcció ponent-llevant)
  - Un pas de bicis de dos sentits de circulació,
  - Una voravia sense obstacles de 8 m d'ample.
- Cal mantenir la funció d'autovia de la C-31, així passarien sota la pèrgola quatre carrils de circulació en direcció a L'Hospitalet – Barcelona.
- Durant la construcció s'haurà de minimitzar l'afectació al trànsit de la C-31.

## **2.9. Síntesi de condicionants per a la redacció de propostes**

A trets generals la pèrgola ha de complir amb els següents condicionants:

- Contenir elements fotovoltaics
- Fer la funció de pantalla acústica
- Tenir una estructura basada en una seqüència de pòrtics d'uns 20 m de llum, els pilars dels quals es situen per una part en l'eix de l'actual Gran Via, i per altre a 2,5 m del límit sud de la mateixa
- L'estructura exposada suporta una pèrgola d'uns 25m de fondària, per una longitud d'aproximadament 1km.
- En la línia de pilars situats a 2,5 m de l'actual límit sud de la Gran Via es localitzaria el pla de pantalles acústiques transparents. Les pantalles de la pèrgola han de donar una bona protecció acústica al nou barri definit a la MPGM.
- La lateral sud de la Gran Via, dins de l'àmbit d'aquesta MPGM, ha d'incorporar:

- Una lateral rodada de dos carrils (direcció ponent-llevant)
  - Un pas de bicis de dos sentits de circulació,
  - Una voravia sense obstacles de 8 m d'ample.
- Cal mantenir la funció d'autovia de la C-31, així passarien sota la pèrgola quatre carrils de circulació en direcció a L'Hospitalet – Barcelona.

## **2.10. Criteris de l'actuació**

### Contextualització i coherència del conjunt amb l'entorn existent

#### 1. Relació amb l'entorn:

Es valorarà la capacitat de relacionar la proposta amb el context al mateix temps que resolgui una identitat clara i reconeixible.

#### 2. Racionalitat i funcionalitat:

S'avaluarà la estratègia adoptada per a complir amb la funcionalitat de pèrgola acústica. Es valoraran positivament les actuacions que proposin intervencions assequibles, racionals i de simplicitat executiva.

#### 3. Coherència:

Haurà d'haver-hi coherència en la globalitat de la proposta, la qual ha de tenir un llenguatge formal unitari i estar en relació amb l'entorn adjacent.

### Definició de la idea, aplicabilitat i funcionalitat

#### 4. Qualitat de la proposta:

S'avaluarà la qualitat de la proposta arquitectònica, la coherència de solucions i el disseny.

#### 5. Definició:

Es valorarà que la idea i/o concepte estigui ben definit i sigui aplicable.

#### 6. Execució:

S'avaluarà que l'estratègia adoptada sigui simple i alhora efectiva. Es valoraran positivament les actuacions que proposin intervencions assequibles i de simplicitat executiva.

### Eficiència energètica, sostenibilitat i economia circular



#### 7. Element/s de generació d'energies renovables:

S'avaluarà la qualitat en el disseny dels elements de generació d'energia renovable, de la seva integració i relació amb l'element de pèrgola. Es valorarà l'aportació d'idees i millores.

#### 8. Justificació tècnica:

Es valorarà que dita proposta de sostenibilitat estigui explicada i justificada tècnicament i es demostrï la viabilitat de les estratègies d'estalvi energètic, d'autosuficiència i sostenibilitat.

#### 9. Recursos:

Es valorarà que les propostes adoptin solucions de disseny sostenibles amb l'ús de materials de llarga vida útil i fàcil manteniment, sistemes de drenatge i irrigació sostenibles i altres estratègies. La atenció presentada al cura dels recursos naturals locals, als canvis i riscos climàtics i al medi i la elecció dels materials.

#### Grau de viabilitat

#### 10. Viabilitat constructiva, estructural i facilitat de manteniment i neteja:

La valoració de la viabilitat tècnica inclourà una anàlisi detallada de com les propostes aborden els reptes específics plantejats per la pèrgola.

Les solucions han de ser pràctiques i sostenibles des del punt de vista constructiu, assegurant la integritat estructural i garantint que la implementació sigui factible amb els recursos disponibles.

Es valoren propostes amb una clara comprensió dels aspectes tècnics i constructius involucrats, així com el seu fàcil manteniment i neteja.

#### 11. Viabilitat econòmica

Es valorarà que la proposta s'ajusti al del cost de l'obra i la seva justificació, tenint en Pressupost d'Execució Material (P.E.M) estimat.

#### Grau d'originalitat o d'innovació de la proposta

#### 12. Caràcter simbòlic i d'identitat

Es busca la presentació de propostes que aportin un toc distintiu i singular. Es valorarà que les propostes mostrin un caràcter simbòlic i d'identitat del Prat.

### 13. Innovació i incorporació de tendències

A més de solucions tècniques innovadores, es valorarà la creativitat en el disseny arquitectònic. Les propostes que mostren una comprensió única de la relació entre la funcionalitat i l'estètica, així com solucions inesperades per a reptes específics, seran considerades favorablement.

## 2.11. Criteris específics de valoració de propostes

### 1. Integració amb l'entorn. Fins a 20 punts

En aquest aspecte es valorarà que la proposta reflecteixi una bona comprensió de l'entorn existent, la identitat del municipi i la proposta de la nova urbanització presentada a la MPGM juntament amb la presència de l'autovia.

S'espera que el projecte dialogui de manera coherent amb els elements que donen identitat a l'emplaçament; com ara l'arquitectura local, la proposta d'urbanització, la topografia o la vegetació.

Es valorarà la capacitat dels concursants per copsar la identitat de l'emplaçament i reflectir-la en el seu disseny, creant una integració visual i funcional que enforteixi el caràcter únic de la zona. Això podria incloure l'ús d'elements estètics o materials que estiguin en sintonia amb la història i la cultura locals, assegurant-se que la pèrgola no només s'integri, sinó que també enriqueixi l'entorn.

- La proposta presenta una integració amb l'entorn excel·lent: Fins a 20 punts
- La proposta presenta una integració amb l'entorn molt bona: Fins a 15 punts
- La proposta presenta una integració amb l'entorn bona: Fins a 10 punts
- La proposta presenta una integració amb l'entorn suficient: Fins a 5 punts
- La proposta no s'integra amb l'entorn: 0 punts

### 2. Funcionalitat. Fins a 20 punts

En aquest punt, es valorarà que es presenti una solució pragmàtica i efectiva per abordar, principalment, la protecció acústica del nou barri. La funcionalitat és un element clau, el disseny de la pèrgola ha de prioritzar l'eficàcia en la reducció del soroll de l'autovia per tal de proporcionar un entorn residencial tranquil i saludable per als futurs residents de la zona.

Es pot proposar la utilització de tecnologies avançades i materials específics per a l'absorció del soroll, així com la disposició dels elements estructurals per minimitzar les interferències acústiques. A més, s'avaluarà la consideració de factors com la direcció del vent i la topografia local en el disseny de la pèrgola per optimitzar la seva eficàcia acústica.

Es valorarà l'exploració de nous usos o funcionalitats de la pèrgola, tenint en compte que alhora s'acollirà un carril bici, entre d'altres.

- La proposta resol de manera excel·lent la funcionalitat requerida: Fins a 20 punts
- La proposta resol de manera molt bona la funcionalitat requerida: Fins a 15 punts
- La proposta resol de manera bona la funcionalitat requerida: Fins a 10 punts
- La proposta resol de manera suficient la funcionalitat requerida: Fins a 5 punts
- La proposta no resol la funcionalitat requerida: 0 punts

3. Viabilitat tècnica. Fins a 20 punts

En aquest aspecte, es prestarà una atenció particular a la solidesa i la viabilitat constructiva del projecte. S'avaluarà l'estructura proposada, assegurant que sigui capaç de resistir les forces ambientals i garantir la seguretat dels usuaris a llarg termini. S'insta als concursants a explicar a la proposta el càlcul estructural per tal de mostrar la factibilitat del projecte.

A més, es considerarà la eficiència en l'ús dels materials i la simplicitat executiva del disseny, prioritzant solucions que minimitzin els residus de construcció i facilitin el manteniment a llarg termini.

Es valorarà que els concursants presentin propostes innovadores en termes de mètodes constructius i tecnologies emergents, demostrant una comprensió dels principals desafiaments estructurals i la seva capacitat per superar-los de manera eficaç.

- La proposta mostra i explica una excel·lent viabilitat tècnica i facilitat constructiva: Fins a 20 punts
- La proposta mostra i explica una molt bona viabilitat tècnica i facilitat constructiva: Fins a 15 punts
- La proposta mostra i explica una bona viabilitat tècnica i facilitat constructiva: Fins a 10 punts
- La proposta explica la seva viabilitat tècnica: Fins a 5 punts
- La proposta no és viable tècnicament: 0 punts

4. Energia fotovoltaica i medi ambient. Fins a 20 punts

En aquest punt, es valoraran aspectes relacionats amb la sostenibilitat i l'eficiència energètica del projecte. Es valorarà, sobretot, la integració d'elements fotovoltaics en el disseny de la pèrgola per tal de generar energia renovable de manera eficient.

A més, es considerarà l'eficàcia del sistema fotovoltaic en relació amb la seva capacitat de cobrir les necessitats energètiques del barri i reduir la seva empremta de carboni. Es valorarà que els concursants presentin estratègies innovadores per maximitzar el potencial energètic dels panells solars, així com solucions per integrar-los de manera estètica i funcional en el disseny global de la pèrgola.

Per altra banda, es valorarà positivament que les propostes presentin altres estratègies de generació d'energia o bé de sostenibilitat ambiental.

- La proposta integra elements fotovoltaics (i/o altres estratègies) de manera molt bona i ho explica de manera entenedora i precisa: Fins a 20 punts
- La proposta integra elements fotovoltaics (i/o altres estratègies) de manera bona i ho explica de manera entenedora. Fins a 15 punts
- La proposta integra elements fotovoltaics (i/o altres estratègies) i ho explica de manera suficient: Fins a 10 punts
- La proposta integra elements fotovoltaics (i/o altres estratègies) però no explica la solució. Fins a 5 punts
- La proposta contempla la integració d'elements fotovoltaics (i/o altres estratègies) però no és viable o bé no contempla la integració d'elements fotovoltaics: 0 punts

#### 5. Sostenibilitat econòmica. Fins a 10 punts

En aquest aspecte, es buscarà que la proposta tingui un equilibri entre la qualitat arquitectònica i la sostenibilitat econòmica del projecte. Es valorarà la capacitat dels concursants per desenvolupar propostes que siguin econòmicament viables sense comprometre la seva qualitat i funcionalitat. Això implica l'ús intel·ligent dels recursos disponibles, la identificació de materials econòmics i duradors, i una planificació eficient dels processos constructius.

Es valorarà que els concursants expliquin d'alguna manera un pla de costos realista, així com estratègies per gestionar els riscos financers i assegurar la sostenibilitat econòmica del projecte a llarg termini.

- Explicació de la sostenibilitat econòmica molt bona: Fins a 10 punts
- Explicació de la sostenibilitat econòmica satisfactòria: Fins a 5 punts
- No hi ha cap explicació de la sostenibilitat econòmica molt bona: 0 punts

#### 6. Innovació. Fins a 10 punts



En aquest apartat, es busca fomentar la creativitat i la innovació en el disseny de la pèrgola. Es valorarà la presentació de propostes que introdueixin idees noves i pioneres en termes d'urbanisme, arquitectura, tecnologia o sostenibilitat.

S'insta als concursants a què presentin solucions innovadores per abordar els reptes específics del projecte, ja sigui mitjançant l'ús de materials avantguardistes, la implementació de tecnologies emergents o la integració de conceptes de disseny bioclimàtic.

Es considerarà especialment aquells projectes que puguin mostrar un impacte positiu en el seu entorn, ja sigui a través de la millora de la qualitat de vida dels residents, la promoció de pràctiques sostenibles o la creació d'espais públics inspiradors i funcionals.

- La proposta exposa estratègies innovadores viables i originals: Fins a 10 punts
- La proposta exposa estratègies innovadores: Fins a 5 punts
- La proposta no presenta estratègies innovadores: 0 punts

## **2.12. Import de les obres a realitzar**

S'ha estimat el cost de les obres en un P.E.M. orientatiu de 17,2 milions d'euros (IVA exclòs).

Cal tenir en compte que aquest és l'import màxim de les obres i que el projecte s'ha d'adequar al pressupost.

## **3. DOCUMENTACIÓ TÈCNICA QUE ES FACILITA ALS CONCURSANTS**

Per la present licitació es posa a disposició dels licitadors la següent documentació:

- Les Bases Administratives i annexes
- Les presents Bases Tècniques i annexes
- Annex 1 - Resum de la MPGM
- Annex 2 - Model làmina tipus per al concurs de projectes en format PDF
- Annex 3 - Model làmina tipus per al concurs de projectes en format DWG
- Annex 4 - Plànols en format PDF
- Annex 5 - Plànols en format DWG