



## Modificació puntual del Pla General Metropolità del recinte de la fàbrica Roca i entorns immediats als municipis de Gavà i Viladecans

INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE

Novembre de 2024





## 1 INTRODUCCIÓ

### 1.1 Objectiu i àmbit de la modificació

La Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona (MPGM) té per objectiu la reordenació general d'un àmbit urbà d'una mica més de 32 ha, que inclou el recinte de la fàbrica Roca i de les finques situades a la Rambla de Salvador Lluich, 4, 6, 8 i 10, a la carretera de Santa Creu de Calafell, 23 i el barri de la Barceloneta, a Gavà; i les finques del carrer de l'Agricultura, 16 al 28, 36 al 44 i del 54 al 70 i la del carrer Lobatona 42-60, a Viladecans. També inclou una franja de viari pel futur pont de connexió entre el sector i l'altre costat de la via del tren. La reordenació comporta la transformació parcial dels usos previstos pel planejament vigent.

Aquesta MPGM pretén generar una **ciutat mixta, de qualitat ambiental i que potencia la vida quotidiana i les activitats productives**. Per abordar-ho s'han definit una sèrie d'objectius específics i una estratègia que:

- Recupera un **patrimoni industrial** de més d'un segle d'història fent-lo present en els espais públics i les edificacions.
- Recupera **l'aigua com element vertebrador** del barri i organitza al seu voltant un parc de més de 8 ha i dos grans equipaments públics.
- Completa la **trama urbana de Gavà i Viladecans** connectant els barris a les dues bandes del ferrocarril.
- Renova el **complex Roca** com un gran recinte que ocupa el 26% del sector, que manté els usos productius i incorpora usos corporatius de la marca.
- Integra un nou **barri d'usos mixtes** que manté l'activitat de Roca i que destina el 60% del sostre a activitat econòmica i un 40% del sostre a habitatge, amb 2.731 habitatges dels quals 1.261 seran protegits.
- Resol la situació dels habitants del barri existent de la Barceloneta.
- Genera un **eco-barri intel·ligent** que combina natura i tecnologia per ser autosuficient en aigua i energia i reforçar la mobilitat sostenible.

El planejament vigent qualifica la major part de l'àmbit com a industrial (clau 22a), amb l'excepció de les finques situades a la Rambla Salvador Lluich, 6, 8 i 10, qualificades de zona de nucli antic (clau 12), i el barri de la Barceloneta i la franja situada al sud del municipi de Viladecans, qualificats de vial (clau 5) i de zones de protecció dels sistemes (clau 9).

### La fàbrica Roca

L'any 1917, la família Roca Soler trasllada la seva residència i el seu taller de serralleria de Manlleu a Gavà. El taller s'instal·la a la Rambla de Salvador Lluich de Gavà i inicia la producció de radiadors i de calderes. Anys més tard, inicia la producció de banyeres en sol situat al terme municipal de Viladecans i en el transcurs del segle XX, amplia el recinte i les instal·lacions que actualment ocupen més del 75% de l'àmbit de la present MPGM.

Roca va ser la primera d'una sèrie de factories que van portar la industrialització a Gavà i Viladecans.

El projecte que es presenta té en el seu centre l'actualització de l'activitat industrial de l'empresa Roca, mantenint la producció d'ajetes i porcellana i generant espais per a nous usos corporatius: la seu de l'empresa, la universitat corporativa, centre de recerca i laboratoris, centre de disseny, centre social, espais de documentació i història de l'empresa, etc. La renovació de l'activitat de l'empresa Roca ha d'actuar com a projecte tractor per la regeneració de l'entorn i la implantació d'altres empreses en un àmbit destinat majoritàriament a usos terciaris, però en el qual també es preveu la introducció de barreja d'usos residencials.

### 1.2 La perspectiva de gènere en el planejament urbanístic

Al llarg dels anys, el planejament urbanístic ha tingut una manca de visió i perspectiva de gènere tant en les fases de disseny com en les de realització i d'execució dels projectes urbanístics. Les dones i els homes viuen i utilitzen la ciutat de manera diferent. Per exemple, les dones fan un ús més elevat de botigues o d'equipaments com centres d'ensenyament obligatori, llars d'infants o parcs infantils. Per contra, els homes fan més ús d'equipaments esportius, d'oci i de lleure. L'urbanisme en perspectiva de gènere, doncs, posa la vida quotidiana en el centre de les seves polítiques i pretén dissenyar una ciutat que atengui totes les necessitats de dones i homes de manera equitativa i sense discriminacions de cap tipus per raons de gènere, econòmiques, d'origen, d'edat, funcionals, etc. Per tant, si es vol que aquestes persones tinguin una vida digna i de benestar, els espais s'han d'adaptar a les necessitats de les persones i no les persones a les condicions de l'espai.

Les directrius que s'han marcat per aconseguir una ciutat més inclusiva per a tothom han estat diverses. En aquest sentit, per exemple, a nivell europeu a l'any 2015 es va redactar la "Carta Europea de la Mujer en la Ciudad" amb l'objectiu de:

" [...] *concebir un nuevo planteamiento filosófico de la ciudad, con la intención de contribuir de manera constructiva a un verdadero debate democrático que dé cuenta de las necesidades y de las varias expectativas de los ciudadanos (mujeres y hombres por igual) [...]*"

D'aquesta carta se'n desprenen cinc temes prioritaris per a analitzar la situació de les dones a la ciutat:

1. Planejament urbà i desenvolupament sostenible: planificar la ciutat en base als coneixements de les dones, ja que són qui realment coneixen les necessitats reals de la vida quotidiana.
2. Mobilitat: per evitar el tancament o aïllament de les dones i permetre així el seu desenvolupament personal, fer que l'accés a la mobilitat sigui igualitari i divers.
3. Seguretat: les dones no haurien de ser considerades com les responsables de la seva pròpia seguretat personal, sinó que la morfologia de les ciutats està directament relacionada amb la violència que hi ha als carrers.
4. Habitatge i serveis: les dones són expertes en el coneixement de l'espai habitat per l'ús que en fan, per tant, el seu punt de vista de cara al desenvolupament de l'espai habitat és molt important.
5. Estratègies: establir un paquet de mesures polítiques i de pràctiques que assegurin la seva durabilitat i facin progressos democràtics significatius i irreversibles.



Posteriorment, el 2016, es va aprovar a la Conferència de les Nacions Unides sobre la "Vivenda i Desenvolupament Sostenible (Hàbitat III)" la "Nueva Agenda Urbana – Habitat III", que complementava les directrius de l'anterior carta. En aquest cas, diversos dels seus punts (5, 13c, 13f, 15c, 26, 32, 35, 40, 42, 77 i 92) posen èmfasi en aspectes de gènere. Així, per exemple, en els tres primers destaca que:

*"5. Al reorientar la manera en que se planifiquen, se dissenyen, se financien, se desenvolupen, se administren i se gestionen les ciutats i els assentaments humans, la Nueva Agenda Urbana ajudarà a poner fin a la pobreza y al hambre en todas sus formas y dimensiones, reducir las desigualdades, promover un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible, mejorar la salud y el bienestar humanos, fomentar la resiliencia y proteger el medio ambiente."*

*"13 Imaginamos ciudades que: [...] c) Logran la igualdad de género y empoderan a todas las mujeres y las niñas asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones, garantizando el acceso a un trabajo decente y el principio de igual remuneración por igual trabajo, o trabajo de igual valor, para todas las mujeres y previniendo y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados; [...] f) Promueven la planificación basada en la edad y el género e inversiones para una movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos, así como sistemas de transporte de pasajeras y de carga que hacen un uso eficiente de los recursos y facilitan un vínculo efectivo entre las personas, los lugares, los bienes, los servicios y las oportunidades económicas;"*

Per aconseguir aquest model urbà més adaptat a tothom cal posar de relleu criteris de sostenibilitat mediambiental en l'espai públic, els equipaments o en el planejament mateix de la ciutat. En l'espai públic alguns de les accions podrien anar orientades a: situar la xarxa d'itineraris de vianants en un punt central de la xarxa de mobilitat i a menys de 200 metres dels espais domèstics, disposar d'infraestructures de transport públic properes (menys de 15 minuts a peu a termes generals) que connectin amb els equipaments bàsics o disposar d'una infraestructura verda continua, en bon estat i a poca distància. A nivell d'equipaments les principals accions per a fer una ciutat més saludable i adaptada a tothom serien: disposar d'espais de joc i de trobada per a totes les edats o que els equipaments bàsics (educatius, socio-sanitaris, culturals, etc.) siguin prop de casa i dels itineraris més quotidians. Finalment, a nivell de planejament, les accions poden anar orientades a evitar espais amb visibilitat limitada o poc il·luminats, no deixar espais buits no urbanitzats o amb usos inadequats, garantir que els espais de l'entorn no estiguin en un estat deplorable o incrementar l'oferta d'habitatge assequible.

El present informe d'impacte de gènere té l'objectiu de valorar i justificar de forma raonada l'adequació de les modificacions del Pla General Metropolità al recinte de la fàbrica Roca i entorn immediats als municipis de Gavà i Viladecans, a les necessitats de totes les persones independentment del seu gènere, estatus econòmic, origen, edat o funcionalitat. I és que són diverses les lleis que posen de relleu la necessitat de redactar aquesta classe d'informes per l'elaboració del planejament o les seves respectives modificacions. En aquest sentit, a nivell estatal cal esmentar la *Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y Hombres*; a nivell català el *Reglament de la Llei d'urbanisme*, el *Text refós de la Llei d'urbanisme* de 2012 o la *Llei 17/2015, de 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes* i a nivell local el IV Pla per la igualtat de gènere de Viladecans (2023-

2026) i el III Pla local d'igualtat de Gavà (2022-2026). Tot i això, no hi ha cap document que especifiqui la metodologia a seguir per a aquests tipus d'informes. El precedent més directe, i en base al qual s'ha elaborat aquest informe, és la "Guia pràctica per a la integració del gènere en els plans i projectes" de l'Ajuntament de Barcelona o l'"Auditoria Urbana de Gènere i Salut. Auditoria per a l'elaboració de l'informe d'impacte de gènere i/o per a propostes i criteris pel planejament i projectes derivats".

El procés participatiu i de consulta ciutadana que s'ha portat a terme ha servit per fer més transparent el desenvolupament del projecte i enriquir-lo amb les aportacions dels diferents col·lectius i punts de vista i perspectives. Aquest informe d'impacte de gènere incorpora elements sorgits d'aquest procés per garantir un planejament que abordi els aspectes de gènere en el disseny urbà.

### 1.3 MARC NORMATIU

Les normatives que posen en el centre del planejament urbanístic els temes de gènere a nivell estatal i autonòmic són les següents:

#### **Estatl**

*Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y Hombres*

A banda de fer referència a la necessitat d'incorporar un informe d'impacte de gènere tal i com s'esmentava a la introducció del present document (Art. 19), també posa èmfasi a què per garantir la perspectiva de gènere de manera efectiva s'incorporin estadístiques vàries sobre el tema en els estudis (Art. 20). I no només això, sinó que en l'article 31 dedicat a les "*Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda*" posa en valor la perspectiva de gènere per dissenyar la ciutat i configurar el planejament urbanístic o per definir polítiques i plans d'accés a l'habitatge des de la igualtat per a dones i homes.

*Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo*

En la definició dels criteris bàsics d'utilització del sòl (article 10 c) s'incideix en què s'ha de:

*"Atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente."*



## Autonòmic

### Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya (Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol)

Entre les disposicions addicionals del Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, la divuitena, posa èmfasi en la incorporació de la perspectiva de gènere determinant que:

*"El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'incorporar la perspectiva de gènere en el desplegament d'aquesta Llei per tal de garantir la promoció de la representació paritària en la composició dels òrgans urbanístics col·legiats i de l'avaluació de l'impacte de l'acció urbanística en funció del gènere."*

### Llei catalana 17/2015, de 21 de juliol, d'igualtat efectiva entre dones i homes

L'apartat 1 de l'article 53 de la Llei catalana 17/2015, de 21 de juliol, es planifiquen les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat i dicta que:

*"a) Incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del mercat del treball i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.*

*b) Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn."*

### Avantprojecte de la Llei de Territori (maig 2017)

Entre les disposicions addicionals de l'Avantprojecte de la Llei de Territori, la vuitena, posa èmfasi en la incorporació de la perspectiva de gènere determinant que:

*"El departament en matèria de territori ha d'incorporar la perspectiva de gènere en el desplegament d'aquesta Llei per tal de tendir a la representació paritària en la composició d'òrgans territorials que tinguin caràcter col·legiat, i en l'avaluació de l'impacte de l'acció urbanística."*

## 2 ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE

El concepte vida quotidiana engloba el conjunt d'activitats que les persones desenvolupem, sigui de manera rutinària o eventual. És a dir, recull tant les activitats que fem de manera habitual (anar a treballar o anar a buscar les criatures de l'escola) com les que fem de manera extraordinària (anar a l'hospital o assistir a una celebració), i que, independentment de la seva temporalitat, són imprescindibles per a la sostenibilitat de la vida. La vida quotidiana no es pot desvincular d'un espai compartit i d'un temps finit, és a dir, del conjunt d'activitats que es fan en un temps concret i en un espai determinat.

Es pot concretar en quatre esferes:

- Esfera productiva: activitats relacionades amb la producció de béns i serveis, les quals normalment comporten una remuneració en forma de salari.

- Esfera reproductiva: activitats bàsiques per a la sostenibilitat de la vida, que inclouen la cura pròpia i la cura d'altres persones i d'altres éssers vius, i que estan relacionades amb el fet de proporcionar habitatge, nutrició, vestit i cura.

- Esfera pròpia: activitats relacionades amb el desenvolupament personal i intel·lectual de cada persona. Dins d'aquesta esfera es troben la vida social, els esports, l'oci, el temps lliure, les aficions, etc.

- Esfera política: activitats vinculades amb la participació social, cultural i política. Impliquen la fonamentació i la conservació de la comunitat política i creen les condicions per a la continuïtat de les generacions, per al record i per a la història.

En la realitat, aquestes esferes es barregen entre si i es pot afirmar que les tasques de reproducció tenen més importància si s'entenen com les necessàries per a la cura de la vida humana sense les quals les altres esferes no es podrien desenvolupar.

Aquestes activitats es duen a terme en un suport físic (barri, ciutat, territori) i en un temps determinat. En cada una d'aquestes quatre esferes de la vida quotidiana, les persones fem diferents activitats.

Per tant, l'urbanisme amb perspectiva de gènere dona el mateix valor a totes les esferes a l'hora de planificar i dissenyar espais, a diferència de l'urbanisme tradicional.

L'anàlisi de la vida quotidiana en l'urbanisme serveix per prendre consciència de la complexitat de la realitat i de les múltiples activitats que fem les persones en el dia a dia, i això permet entendre la diversitat de necessitats que coexisteixen als nostres pobles i ciutats. L'espai públic, els carrers, els habitatges, els transports i la resta d'espais que utilitzem regularment són els llocs on es desenvolupen les nostres vides i, per tant, han d'ajustar-se a les diferents necessitats que tenim les persones.

Així doncs, cal fomentar la incorporació, en plans i projectes, els criteris de qualitat que facilitin i acompanyin el desenvolupament de les tasques quotidianes i de sosteniment de vida a la ciutat, amb equitat per a totes les persones i col·lectius i consegüentment introduir la perspectiva de gènere en l'urbanisme. Es proposa treballar en cinc eixos: sostenibilitat, accessibilitat i proximitat, diversitat i foment de l'equitat de gènere, compactat i xarxa de vida quotidiana.



Sostenibilitat	Accessibilitat proximitat	Diversitat i equitat de gènere	Compactat	Xarxa de vida quotidiana
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ús de sistemes de drenatge sostenible per a reduir el consum d'aigua i optimitzar el seu cicle.</li> <li>• Presència dels espais pacíficats.</li> <li>• Minimitzar el consum de materials amb el bon manteniment de l'espai públic.</li> <li>• Xarxa de verd interconnectada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trama urbana connectada, permeable i segura.</li> <li>• Evitar la fragmentació de la ciutat amb grans infraestructures i afavorir la mobilitat multimodal i compartida.</li> <li>• Proximitat als equipaments.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teixit residencial variat i mixt que preveu la diversitat social.</li> <li>• Té en compte la diversitat de ritmes temporals.</li> <li>• Té en compte els diferents col·lectius.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teixit urbà compacte i mixt sense barreres urbanes i en la connectivitat.</li> <li>• Mixticiat en el residencial plurifamiliar (privat, públic i cooperatiu o en règim de propietat o lloguer).</li> <li>• Compartir espai amb oficines, indústries, serveis i equipaments.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recorreguts amables de prioritat per a vianants, pel teixit residencial i el productiu.</li> <li>• Comerç, serveis i equipaments de proximitat.</li> <li>• Espais verds, àrees de joc i de pas han de ser espais propers de relació social.</li> <li>• Reconèixer la diversitat de les persones que hi habiten, la seva interrelació i les mobilitats.</li> </ul>

### Diagnosi de la situació

#### Planificament

Els municipis de Gavà i Viladecans es troben situats a la comarca del Baix Llobregat, dins l'Àrea metropolitana de Barcelona. Són municipis que combinen l'ús residencial, el qual és predominant, amb l'industrial. Tot i així, degut a les dimensions del terme municipal en el cas de Gavà i de la presència del parc agrari destaca un percentatge elevat d'ús d'espai natural (el 58,8% a Gavà i el 38,3% a Viladecans).

Ús	sòl consolidat	sòl imdiciis urb	sòl ocupat	% sobre sòl ocupat	sòl agrícola/natural	% sobre sòl total
Residencial	283,14	4,97	288,11	30,06%		9,37%
Industrial	116,63	34,4	151,03	17,76%		4,26%
Terciari	10,63	0	10,63	1,4%		0,35%
Parcs	82,46	1,59	84,04	11,39%		2,73%
Equipaments	65,54		65,54	8,89%		2,13%
Infraestructures	113,69		113,69	15,41%		3,70%
Agrícola					538,33	17,51%
Espai natural	31,43	13,15	44,58	6,04	1.799,19	58,51%
Altres	705,52	34,11	737,62	100%	2.377,52	1,45%
TOTAL						100%

\*Sòl en hectàrees

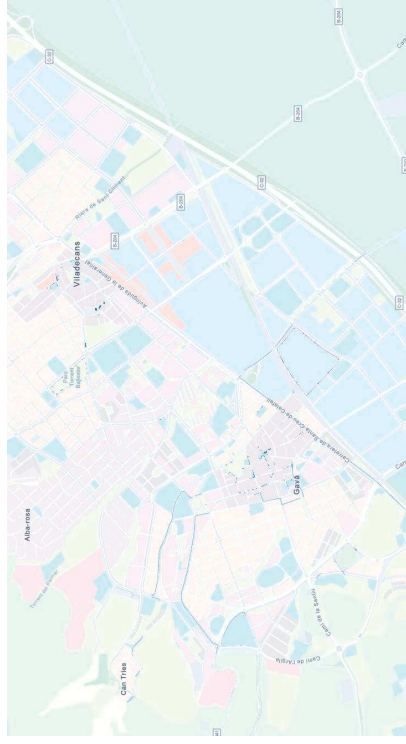
#### VILADECANS

Ús	sòl consolidat	sòl imdiciis urb	sòl ocupat	% sobre sòl ocupat	sòl agrícola/natural	% sobre sòl total
Residencial	243,52	2,31	245,83	33,70%		12,07%
Industrial	116,82	23,26	140,08	19,20%		6,88%
Terciari	12,77	17,75	30,52	4,18%		1,50%
Parcs	72,6	9,31	81,91	11,23%		4,02%
Equipaments	63,31	2,24	65,55	8,99%		3,22%
Infraestructures	119,9	29,23	149,13	20,44%		7,32%
Agrícola					527,47	25,89%
Espai natural	491	11,54	502,54	2,26%	780,56	38,31%
Altres	633,83	95,64	729,47	100%	1.308,03	0,81%
TOTAL						100%

\*Sòl en hectàrees

L'àmbit d'estudi es situa sobre sòl d'ús actualment industrial, amb un teixit monoespecialitzat. La carretera C-245 exerceix de límit entre el sòl residencial i l'industrial mentre que la C-32 entre l'industrial i l'agrari. Actualment, els projectes i planejaments en marxa com el PDUM defineixen la via de la C-245 com un eix pacíficat de caràcter urbà amb una transformació del seu front que permetrà desenvolupar un teixit mixt residencial i terciari i fer més amable i transitable aquest espai per a les persones.

#### Qualificació urbanística



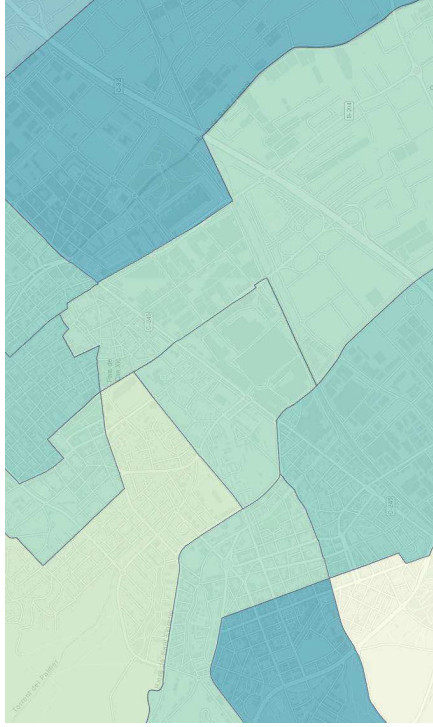
Font: AMB

L'espai públic és multifuncional i, per tant, tothom en fa ús d'una manera i intensitat diferent. Les zones són les que més temps passen en aquests llocs per qüestions familiars i de treball domèstic.



L'àmbit d'estudi té una proporció de 5-7,5m<sup>2</sup> d'espai públic per habitant, una proporció relativament baixa i que, si tenim en compte que en l'àmbit hi resideix actualment un nombre baix de població ja que és eminentment industrial, encara és més deficitària.

Espai públic (m2/habitant)



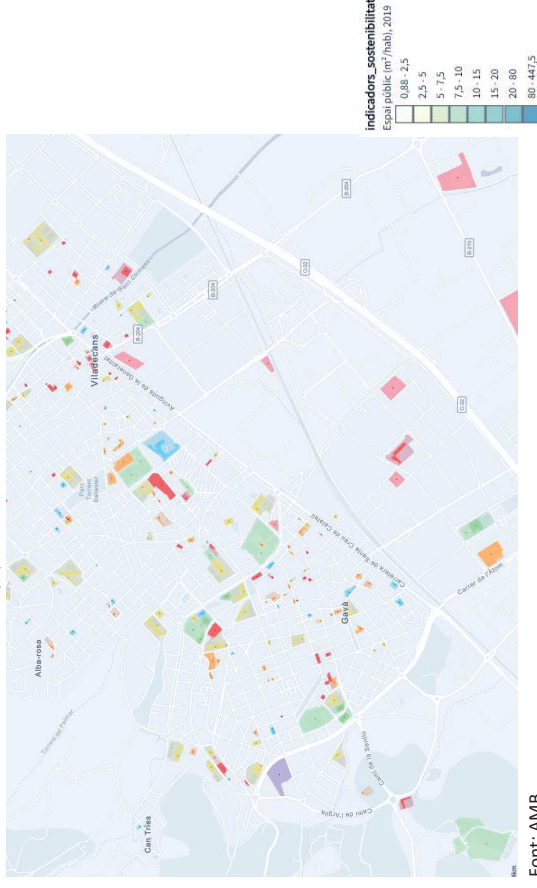
Font: AMB

Seguint les determinacions de la legislació urbanística vigent en el seu moment, el PGM va preveure entre els diferents sistemes urbanístics el d'equipaments comunitaris, que va identificar i qualificar (7a, 7b i 7c). Complementàriament també va preveure la zona de renovació urbana en transformació d'ús (17), per a terrenys amb edificacions o usos inadequats però aptes per a absorbir els déficits de sistemes; concretament, la qualificació 17/7 quan la transformació de l'ús existent ha de ser a equipament.

Els equipaments exerceixen una funció clau en el sosteniment de la vida (escoles, CAP, centres cívics, etc.) i la seva integració en el territori és cabdal. Aquesta xarxa ha d'estar planificada de manera que reforci i alimenti la vida quotidiana; per tant, respon a una bona diagnosi plurisectorial i social, regulant les peces de manera flexible (en forma i ús, en l'espai i el temps), permetent la mixtura d'usos en una mateixa parcel·la.

La xarxa d'equipaments de Gavà i Viladecans consta d'uns 150 equipaments que donen servei a la ciutadania amb un total aproximat de 454.000m<sup>2</sup>, això és una ràtio de 4m<sup>2</sup> d'equipament per habitant (inferior a la mitjana catalana).

Xarxa d'equipaments a l'entorn de l'àmbit de la modificació



Font: AMB

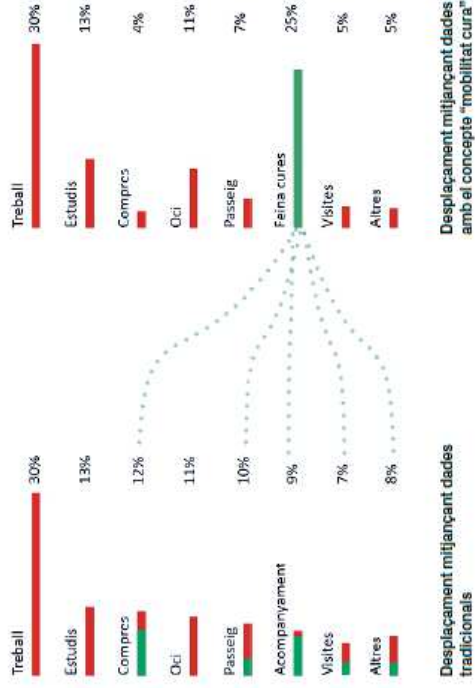
Roca City es troba ubicat en una posició central i una bona cobertura d'equipaments bàsics per a les persones (centre d'atenció primària, biblioteca i centre cívic, centre de dia, escola Bressol, centre d'educació infantil i primària, centre d'educació secundària i escola d'adults, serveis socials, xarxa esportiva bàsica i mercats) a una proximitat de 10 minuts caminant. Ara bé, l'àmbit no disposa actualment d'equipaments ja que està tot ell destinat a ús industrial.

#### Mobilitat

L'articulació de la xarxa entre els habitatges i els diferents serveis quotidians afavoreix la reducció del temps de desplaçaments, i consegüentment una millor gestió del temps, per desenvolupar totes les activitats rutinàries i eventuales. El lligam entre unes i altres s'ha d'entendre en una doble escala amb diferents accessibilitats, la metropolitana de 45 minuts en transport públic i la de l'entorn proper de 10-15 minuts a peu. Aquesta articulació fomenta una mobilitat sostenible, en transport públic, caminant o en bicicleta, amb clars beneficis per a la salut de la població i contra el sedentarisme.



### Motiu dels desplaçaments amb transport públic



Font: PDUM

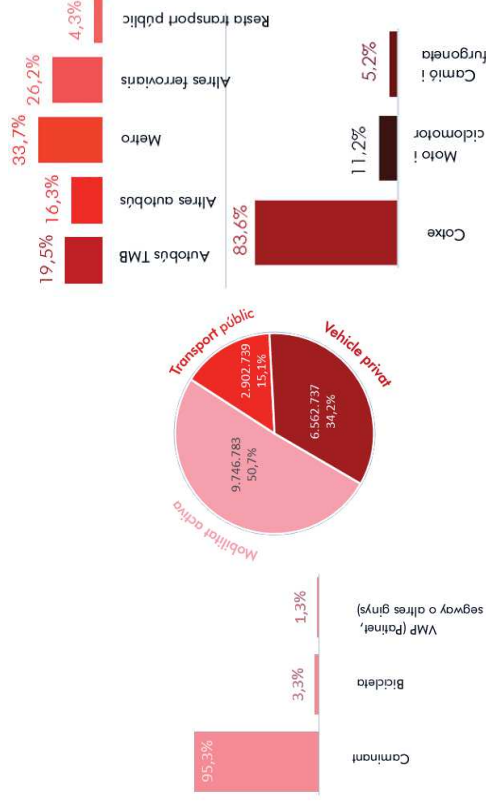
Entre el 2022 i el 2021, la població resident de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) s'ha mantingut pràcticament estable, i han augmentat considerablement els desplaçaments (13,6%). La mobilitat del 2022 s'acosta a la del 2019, sent un 0,2% inferior. La mitjana de desplaçaments diaris se situa quasi als 4 l'any 2022, mig punt per sobre l'any 2021, mentre que s'acosta a la mitjana del 2019.

Els motius de desplaçament que més augmenten entre 2022 i 2021 són l'oci (44,2%), les gestions personals (30,7%), els estudis (26,5%) i les compres no quotidianes (22,8%).

Mitjana desplaçaments diaris	2019	2020	2021	2022	Variació 2022-2021	Variació 2022-2020	Variació 2022-2019
Home	4,08	3,59	3,53	3,97	12,4%	10,6%	-2,7%
Dona	4,03	3,34	3,48	3,95	13,5%	18,3%	-2,1%
16 a 29 anys	3,81	2,94	3,22	3,54	10,0%	20,4%	-7,0%
30 a 64 anys	4,29	3,78	3,76	4,22	12,4%	11,7%	-1,5%
65 anys i més	3,63	3,02	3,06	3,60	17,4%	19,3%	-0,8%
16 a 29 anys	3,74	2,96	3,18	3,45	8,6%	16,6%	-7,7%
30 a 64 anys	4,22	3,85	3,69	4,16	12,6%	8,1%	-1,5%
65 anys i més	3,95	3,38	3,36	3,88	15,4%	14,8%	-1,8%
16 a 29 anys	3,88	2,92	3,26	3,63	11,3%	24,4%	-6,3%
30 a 64 anys	4,35	3,71	3,82	4,29	12,3%	15,5%	-1,5%
65 anys i més	3,39	2,75	2,85	3,39	19,2%	23,3%	0,1%

Font: EMEF 2022

La població resident al SIMMB es mou principalment amb mitjans de mobilitat activa (50,7%), seguit pel vehicle privat (34,2%) i el transport públic, que engloba el 15,1% dels desplaçaments en dia laborable. A la mobilitat activa destaquen els desplaçaments caminant (95,3%) i al vehicle privat els desplaçaments en cotxe (83,6%). En transport públic, el metro és el més utilitzat, seguit d'altres ferroviaris (33,7% i 26,2%, respectivament).



Font: EMEF 2022

No s'observen diferències significatives en la mitjana de desplaçaments diaris segons sexe, però sí en els motius i mitjans utilitzats: major pes relatiu de la mobilitat ocupacional entre els homes, i de la mobilitat personal ineludible en el cas de les dones; les dones són més usuàries dels modes de transport més sostenibles (transport públic i modes de mobilitat activa); els homes (23 km) recorren diàriament més quilòmetres que les dones (16,7 km).

Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (52,4% i 44,0%, respectivament) i en transport públic (18,1% enfront de l'11,9%). En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (40,6% enfront del 28,1%).

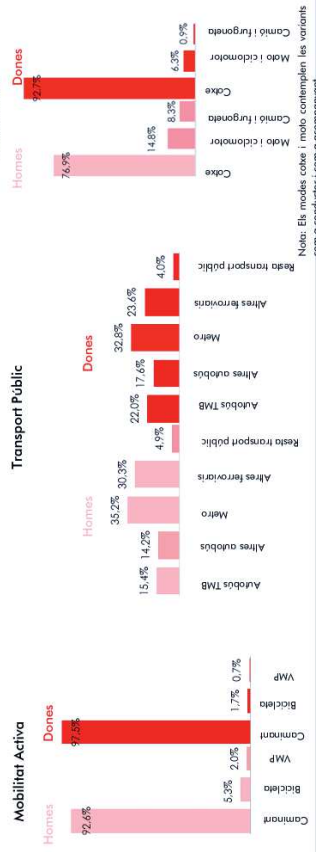
Dins els desplaçaments en modes actius, l'anar a peu és el més utilitzat pels homes (92,6%) i per les dones (97,5%). L'ús de la bicicleta, és més elevat entre els homes que entre les dones (5,3% i 4,7%, respectivament). Pel que fa al transport públic els homes es desplacen més en metro i altres mitjans ferroviaris que les dones, mentre que les dones usen més l'autobús. Respecte a l'ús del vehicle privat, els homes fan més ús de la moto i ciclomotor, i furgoneta i camió que les dones. Cal destacar que del 92,7% dels desplaçaments de les dones en cotxe, el 24,4% corresponen a cotxe com a acompanyant.



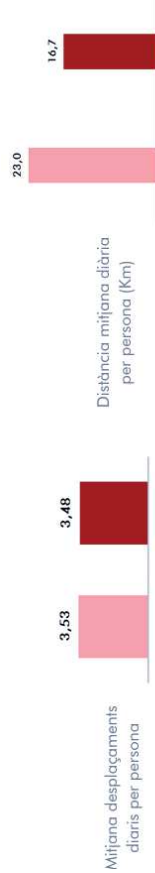


Mode de transport	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	4.096.535	44,0%	3.187.115	52,4%	9.283.649	48,3%
Bicicleta	232.721	2,5%	92.661	0,9%	325.382	1,7%
*Cadira de rodes o scooter	4.502	0,0%	3.678	0,0%	8.180	0,0%
VMP (patinet, segway o altres giny)	90.457	1,0%	37.115	0,4%	127.572	0,7%
<b>Total Mobilitat activa</b>	<b>4.426.215</b>	<b>47,5%</b>	<b>5.320.569</b>	<b>53,7%</b>	<b>9.746.783</b>	<b>50,7%</b>
Autobús TMB	170.675	1,8%	394.831	4,0%	565.506	2,9%
Altres autobus	157.853	1,7%	316.569	3,2%	474.422	2,5%
Metro	389.453	4,2%	588.630	5,9%	978.084	5,1%
Altres ferrocarrils (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	335.969	3,6%	423.857	4,3%	759.826	4,0%
Resto transport públic	34.024	0,6%	71.178	0,7%	125.202	0,7%
<b>Total Transport públic</b>	<b>1.107.974</b>	<b>11,9%</b>	<b>1.794.765</b>	<b>18,1%</b>	<b>2.902.739</b>	<b>15,1%</b>
Cotxe	2.904.936	31,2%	2.582.406	26,1%	5.487.342	28,6%
Moto i ciclomotor	558.689	6,0%	175.819	1,8%	734.507	3,8%
Furgoneta, camió i resta privat	314.829	3,4%	26.058	0,3%	340.888	1,8%
<b>Total Vehicle privat</b>	<b>3.778.455</b>	<b>40,6%</b>	<b>2.784.283</b>	<b>28,1%</b>	<b>6.562.737</b>	<b>34,2%</b>
<b>Total SIMMB</b>	<b>9.312.643</b>	<b>100%</b>	<b>9.899.617</b>	<b>100%</b>	<b>19.212.260</b>	<b>100%</b>

Nota: Els modes cotxe, moto i ciclomotor contemplen les variants com a conductor i com a acompanyant.



Nota: Els modes cotxe i moto contemplen les variants com a conductor i com a acompanyant.

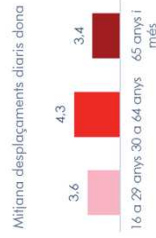
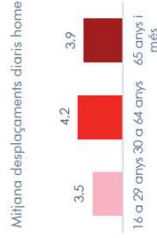


Font: EMEF 2022

La població entre 30 i 64 anys és la que té un grau de mobilitat més elevat. A partir dels 65 anys els desplaçaments diaris disminueixen de forma significativa. El pes de la mobilitat ocupacional (treball + estudis) decreix a mesura que augmenta l'edat, al contrari que la mobilitat personal. La població de 16 a 29 anys és la més usuària del transport públic (29,0%), mentre que els majors de 64 anys es mouen bàsicament en modes de mobilitat activa (68,0%). La població entre 30 i 64 anys utilitza amb major freqüència el vehicle privat (39,5%) respecte la resta de

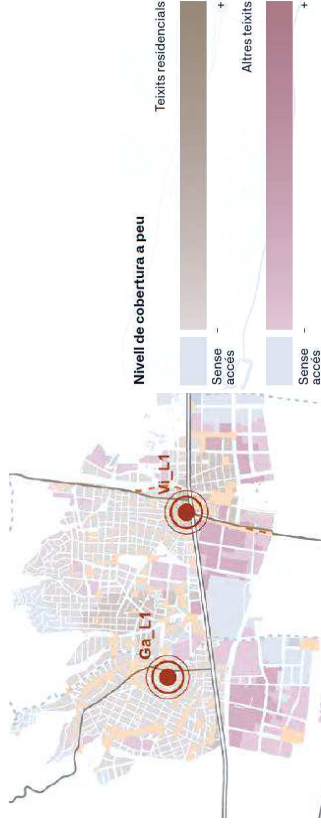
grups d'edat. La població de 30 a 64 anys és la que recorre més distància (22,2 km diaris) seguit del grup de 16-29 anys (21,4 km). La gent major de 65 anys realitzen distàncies més curtes (11,5 km).

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa	Total
Homes	16 a 29 anys	26,2%	9,3%	19,7%	44,9%	100%
	30 a 64 anys	22,7%	21,8%	13,1%	42,5%	100%
	65 anys i més	2,8%	29,2%	23,9%	44,1%	100%
<b>Total</b>	<b>19,4%</b>	<b>12,2%</b>	<b>16,3%</b>	<b>43,2%</b>	<b>100%</b>	
Dones	16 a 29 anys	24,6%	13,0%	19,0%	43,4%	100%
	30 a 64 anys	18,3%	27,5%	12,5%	41,8%	100%
	65 anys i més	1,9%	33,2%	21,7%	43,3%	100%
<b>Total</b>	<b>15,7%</b>	<b>26,8%</b>	<b>15,5%</b>	<b>42,3%</b>	<b>100%</b>	



Font: EMEF 2022

El nivell de cobertura sobre el teixit urbà, representat a escala d'illa, es determina per la quantitat de centres que proporcionen serveis quotidians de proximitat i són accessibles a menys de 8 minuts caminant (aproximadament 500 m de distància). La zona de l'àmbit d'estudi no té accés als dos nuclis principals de Gavà i Viladecans però la seva transformació permetria crear un nou espai de proximitat amb serveis i equipaments per a la ciutadania.



Font: PDUM



Els Ajuntaments han fet una aposta per la bicicleta com a mitjà de transport urbà i interurbà. En aquest sentit, Gavà ha desenvolupat plans i projectes específics de foment de la bicicleta com el Pla Director de la Bici (2018), la xarxa de vies ciclabils i el desenvolupament d'infraestructures i equipaments amb caràcter metropolità com el primer aparcament de bicicletes de gran capacitat de l'àrea metropolitana (bici box) a l'estació de tren de Gavà amb una capacitat per a 100 bicicletes.

Actualment, la ordenació de l'àmbit Roca actua com a barrera física amb poca permeabilitat per als moviments a peu o en bicicleta.

Xarxa pedalable



Font: AMB

La carretera C-245 és una de les principals vies de comunicació interurbanes entre els municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelfel·lors, i recentment la via ha sofert una remodelació i pacificació amb la reducció de carrils per a vehicles de motors, la incorporació d'un carril bici bidireccional i d'un carril bus-taxi.

El PDUM aposta per la pacificació de la via C-245 que passa de carretera a carrer i dona prioritat al transport públic i a la bicicleta en detriment del cotxe privat. La integració d'aquesta via a la trama urbana esdevindrà el punt de partida d'un gran procés de reurbanització de tota l'àrea i suposarà, gràcies a la implantació de mobilitat més sostenible, una notable reducció de la contaminació atmosfèrica i una millora de la qualitat de l'aire.

Per aquest eix principal hi circulen un nombre important d'autobusos urbans i interurbans que hi tenen parada accessible tant en direcció Barcelona com direcció Castelfel·lors i amb horari diürn i nocturn (602, 902, L80, L96, L97, L99, M5, M16, N19, X80, X83, GA1, GA2).

Línies i parades d'autobús AMB i TMB



Font: AMB

### Context social

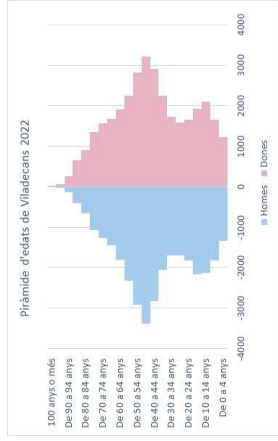
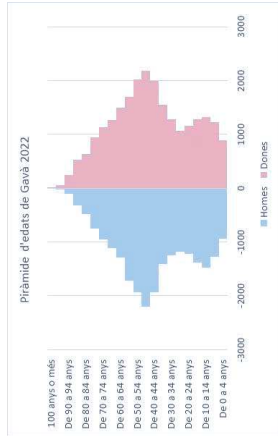
Gavà té una població de 46.974 habitants i Viladecans de 66.720 habitants, amb un pes molt similar entre homes i dones tot i que aquestes són majoritàries i representen un 51% del conjunt.

En relació a les franges d'edat, s'observen diferències en quant a gènere, especialment en les edats avançades on hi ha una major presència de dones que homes. L'envelliment és un fenomen que afecta de manera molt generalitzada els municipis de l'àrea metropolitana. Gavà i Viladecans no en són una excepció i, si no hi ha grans canvis en l'estructura demogràfica, el fenomen es reforçarà en el futur.



	Homes		Dones		Total	
	De 0 a 14 anys més	De 15 a 64 anys	De 0 a 14 anys més	De 15 a 64 anys	De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys
Gavà	7,9%	33,0%	7,3%	33,5%	15,2%	66,5%
Viladecans	7,9%	34,0%	7,5%	33,3%	15,4%	67,4%

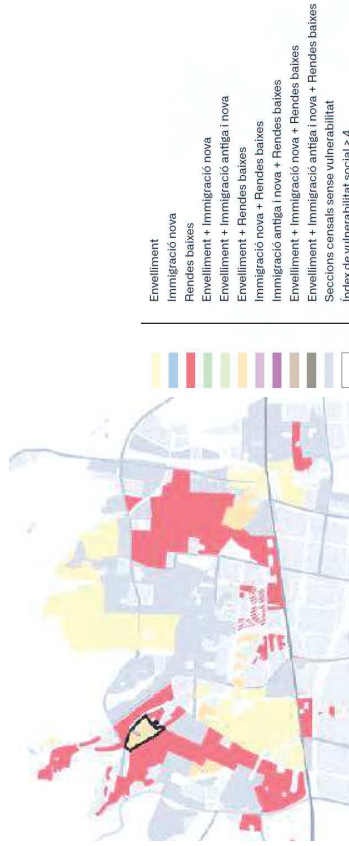
Font: elaboració pròpia a partir d'Idescat



Font: elaboració pròpia a partir d'Idescat

Precisament, l'envelliment i el baix nivell de renda de la població dels municipis de Gavà i Viladecans són indicadors de vulnerabilitat dels seus residents. Tot i així, en la zona propera a l'àmbit de transformació, no s'observen situacions de seccions censals crítiques.

Vulnerabilitat social en els teixits urbans

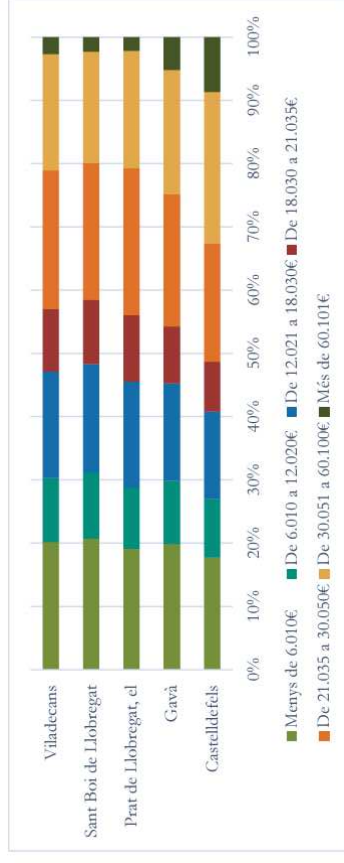


Font: PDUM

Segons dades del PLH de Viladecans, 1/7 de la població d'aquest municipi té uns ingressos inferiors a 1.000€ anuals i el col·lectiu femení hi està més representat, sobretot en els barris de Can Sellarés, Roca i Poblat Roca, i part dels barris de Sales, Montserratina i nucli antic.

Gavà presenta un percentatge de població amb uns ingressos baixos similar a Viladecans, és a dir, a l'entorn del 30% dels declarants de l'IRPF perceben una renda per sota els 12.000€, un percentatge mitjà en relació als municipis de l'entorn més immediat. A Gavà hi ha un percentatge més elevat de persones amb alts ingressos, és a dir, per sobre els 60.000€, així com també de persones que reben entre 30.000 i 60.000€ anuals.

Figura 3.3. Declarant de l'IRPF per tram. Municipis del subàmbit metropolità, 2016.

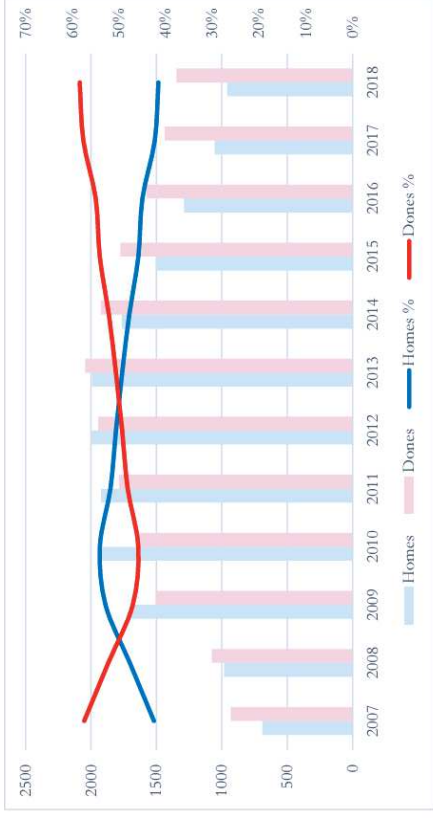


Font: Elaboració pròpia a partir de Sistema d'Indicadors Metropolitans de Barcelona (SIMBA).

Aquesta vulnerabilitat femenina pel que fa als ingressos, es plasma també en les xifres d'atur. En aquest sentit, a Gavà les dones aturades són un 20% més que els homes, una tendència permanent en el temps i que només es va invertir o ajustar entre el 2009 i el 2012. Així doncs les dones representen més del 60% de les persones aturades, i per franges d'edat són les dones de 45 a 54 anys les que pateixen més aquesta situació, seguides de les dones majors de 54 anys mentre que l'atur femení en edat jove és poc rellevant. En relació amb els municipis de l'entorn, Viladecans és el municipi que l'any 2018 presentava una proporció de dones a l'atur més elevada.

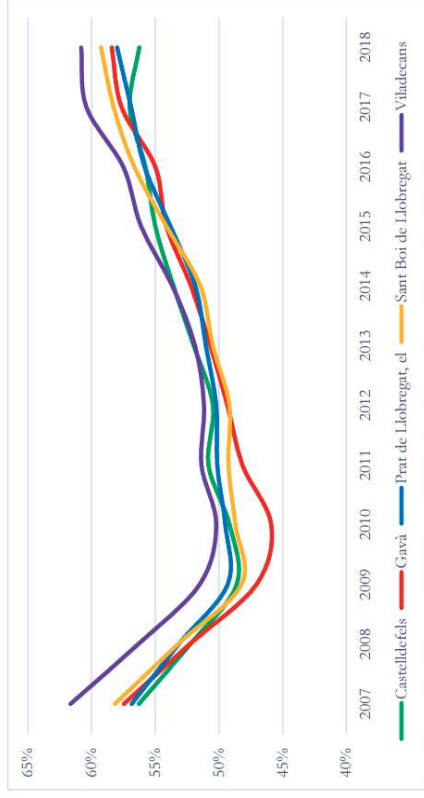


Figura 3.8. Evolució de l'atur per sexe. Gavà, 2007-2018.



Font: Elaboració pròpia a partir de Sistema d'Indicadors Metropolitans de Barcelona (SIMBA).

Figura 3.8. Percentatge de dones aturades sobre el total d'aturats. Municipis del subàmbit metropolità, 2007-2018.



Font: Elaboració pròpia a partir de Sistema d'Indicadors Metropolitans de Barcelona (SIMBA).

Seguretat

L'Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona mostrava per l'any 2023 la relació entre activitat delictiva i grandària municipal doncs la majoria de fets delictius que es van detectar s'ubiquen a la ciutat de Barcelona amb el 64,5 % dels fets, sobretot en seguretat personal (68,4 %) i vehicles (58,6 %). A molta distància, les zones del Llobregat continu i del Besòs, on s'ubiquen les altres ciutats més grans de la metròpoli, són les que tenen més fets delictius.

Taula 11. Mapa delictiu. Distribució dels fets de victimització segons zones i grandària municipal.

ÀMBIT TERRITORIAL	Seguretat			Comerç i negoci
	Global	Vehicles	Domicilis	
Barcelona	64,5	58,6	58,3	47,5
Besòs	9,6	9,1	9,8	8,8
Delta	5,8	4,5	8,4	10,5
Llobregat continu	12,1	11,3	12,4	14,9
Ordal-Llobregat	2,2	1,8	2,3	3,1
Vallès-Collesera	5,7	4,9	6,5	8,1
<b>Total AMB</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Font: EVAMB

La percepció del nivell de seguretat en els barris i les ciutats ha disminuït o ha mantingut les seves puntuacions respecte l'any anterior, en termes generals en tots els àmbits. L'anàlisi territorial constata una relació negativa entre la grandària poblacional i la seguretat que s'atribueix als barris i ciutats: en les zones i ciutats metropolitananes més poblades els nivells de seguretat que experimenta la població són menors que en les ciutats intermèdies, els municipis més petits i les àrees territorials de menor grandària poblacional.

Taula 15. Avaluació del nivell de seguretat al barri i a la ciutat segons àmbits territorials i grandària municipal.

ÀMBIT TERRITORIAL	Barri		Ciutat
	Barri	Ciutat	
Barcelona	6,09	5,32	
Besòs	5,86	5,61	
Delta	6,85	6,61	
Llobregat continu	6,46	6,22	
Ordal-Llobregat	6,72	6,50	
Vallès-Collesera	6,96	6,74	
<b>Total AMB</b>	<b>6,30</b>	<b>5,80</b>	

Font: EVAMB

La concreció territorial sobre la percepció sobre l'evolució de la seguretat en el darrer any té un comportament estable en tots els territoris. És a dir, l'opinió majoritària sobre la seguretat és que es manté respecte a l'any anterior.



### EVOLUCIÓ DE LA SEGURETAT AL BARRI

ÀMBIT TERRITORIAL	Ha millorat		Ha Segueix igual		Ha empitjorat		NS/NC	Total
	6,9	53,7	28,6	10,8	100,0			
Barcelona	11,2	60,4	26,4	2,0	100,0			
Besòs	11,2	72,2	15,3	1,3	100,0			
Delta	16,5	58,8	22,9	1,8	100,0			
Llobregat continu	9,2	73,0	16,5	1,3	100,0			
Ordal i Llobregat	7,7	74,4	16,0	1,9	100,0			
<b>Total AMB</b>	<b>9,5</b>	<b>59,7</b>	<b>24,6</b>	<b>6,3</b>	<b>100,0</b>			

Font: EVAMB

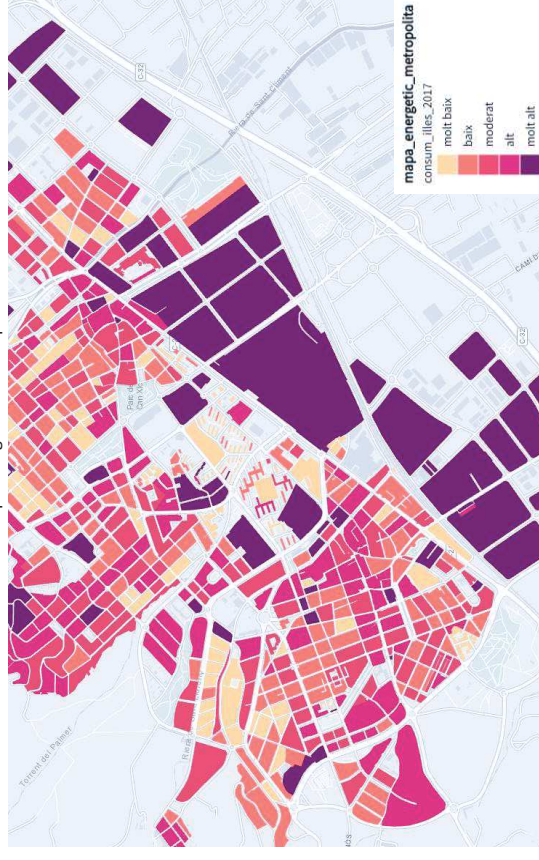
### Ambientals

La Llei 7/2021 de Canvi Climàtic i Transició Energètica obliga a desplegar la ZBE als municipis de més de 50.000 habitants, o de més de 20.000 si es troben en una Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric pel contaminant NO2 i per les PM10, com és el cas de Gavà i Viladecans. Aquesta normativa està en línia amb el compromís d'avançar en la reducció de les emissions i del soroll, potenciar una mobilitat més sostenible i promoure uns espais urbans segurs i de qualitat.

La ZBE de la metròpoli de Barcelona té l'objectiu de reduir en un 15% les emissions de NO2, i un 6% les de CO2, cosa que ha de contribuir a millorar la salut de tothom, sobretot dels col·lectius més vulnerables: les persones grans o amb malalties cròniques, els infants i les dones embarassades.

A més a més de la mobilitat rodada, el consum energètic que generen les indústries és un altre font d'emissions de CO2. L'àmbit de la modificació es troba dins d'un espai de producció industrial i conseqüentment presenta un nivell de consum molt alt en relació a un teixit residencial o un teixit mixt que es proposa.

Mapa energètic. Consum per illes



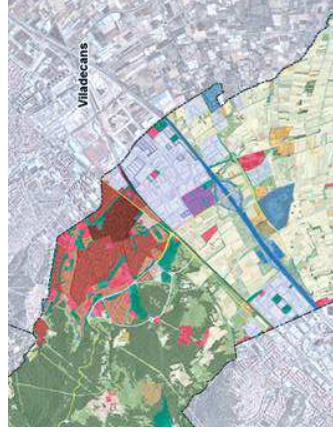
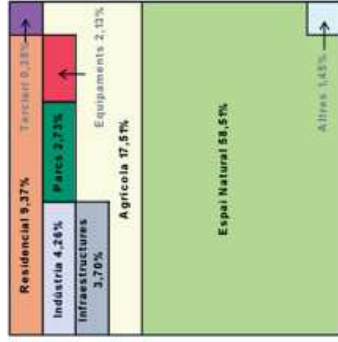
Font: AMB

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) recomana que les ciutats tinguin, almenys, de 10 a 15 metres quadrats de zona verda per habitant. D'acord amb els usos actuals del sòl la qualificació de parc urbà representa el 2,73% del sòl a Gavà i el 4,02% del sòl a Viladecans, això és 84,04 Ha i 91,91 Ha respectivament.

El municipi de Gavà, doncs presenta una ràtio de 17 m2 de parc per habitant mentre que Viladecans es situa a una ràtio de 12m2/habitant. Per tant, ambdós estarien dins els paràmetres recomanats per l'OMS tot i que cal analitzar també la qualitat i ubicació d'aquests espais en el conjunt de la ciutat i la seva interacció amb la ciutadania. L'àmbit de la modificació permetrà dibuixar una nova zona verda central i dotar d'un espai de natura dins la trama consolidada.

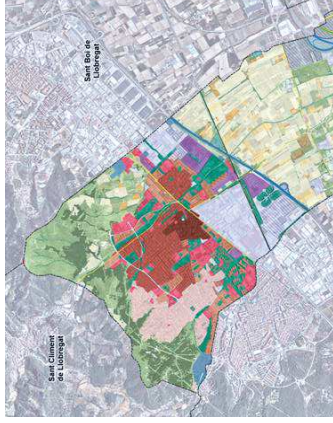
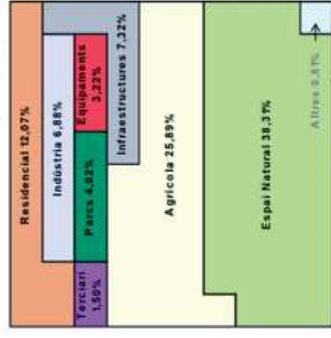


### Gavà



Font: AMB

### Viladecans



Font: AMB

La qualitat acústica i de l'aire és fonamental també per al disseny i configuració de les ciutats. Les ciutats de Gavà i de Viladecans tenen aprovat definitivament el Mapa de capacitat acústica el qual és un instrument de gestió ambiental del soroll, que té com a finalitat evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a la que està exposada la població i la preservació i/o millora de la qualitat acústica del territori. L'àmbit d'estudi es troba dins la zona C2 de sensibilitat acústica baixa, en tot l'entorn de la zona industrial i la zona B2 de sensibilitat moderada en la part més propera a Gavà d'us residencial.

La transformació del sector amb la incorporació de nous usos comportarà la modificació d'aquest mapa acústic limitant-ne el soroll.

Mapa de capacitat acústica



Font: Generalitat de Catalunya

Mapa estratègic del soroll



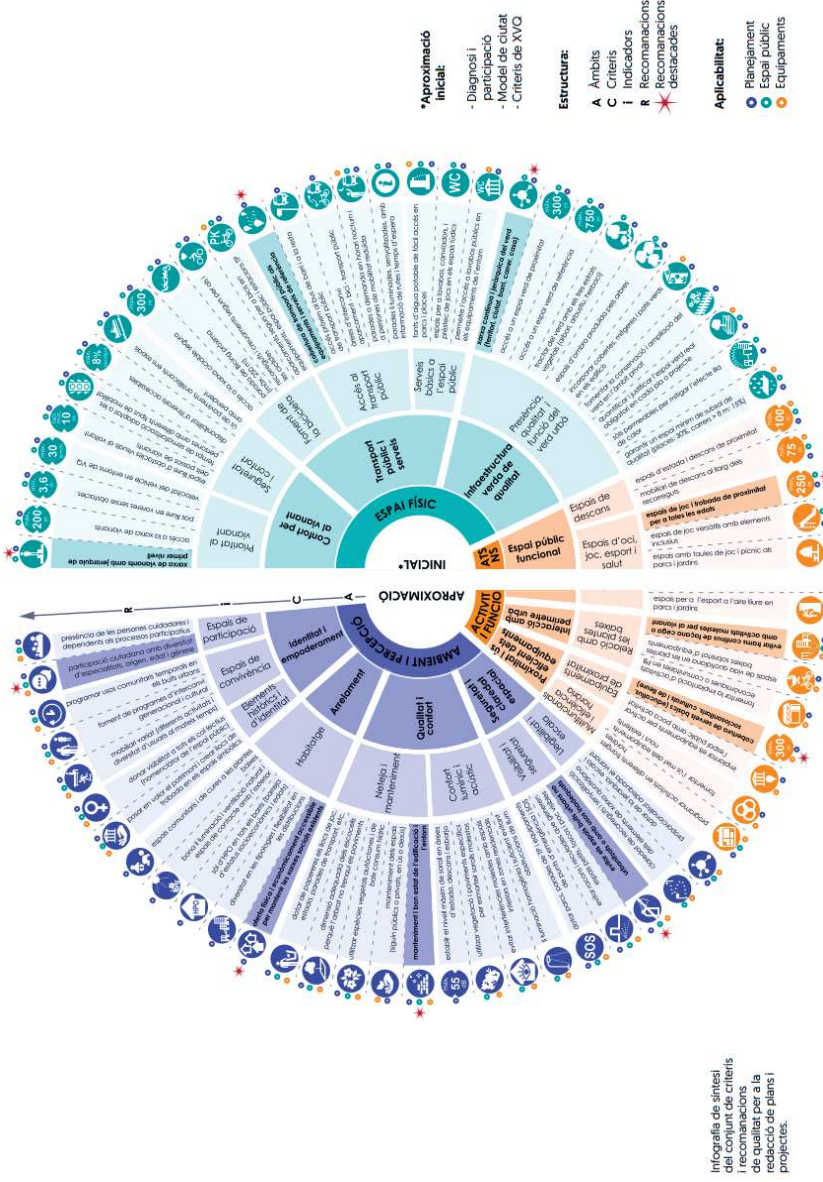
Font: Generalitat de Catalunya



### 3 VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE

Al llarg dels anys, el planejament urbanístic ha tingut una manca de visió i perspectiva de gènere tant en les fases de disseny com de realització i execució dels projectes urbanístics. Les tendències actuals caracteritzades per un canvi rellevant en els rols de gènere han de comportar una adaptació de l'urbanisme, en el seu sentit més ampli, a les noves realitats.

Per a avaluar l'impacte de l'ordenació des de la perspectiva de gènere, s'utilitza la *Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona* de desembre de 2020, que defineix els criteris de qualitat per a una millor vida quotidiana. Tots els possibles criteris estan classificats en tres grans àmbits: la configuració de l'espai físic, les activitats i funcions de l'espai públic, els equipaments i el perímetre urbà, i els condicionants de percepció, ambient i arrelament. De cada àmbit se'n desprenen uns criteris de qualitat (C) i d'aquests uns indicadors de confort (I) i unes recomanacions (R). En total, són 10 criteris de qualitat, 18 indicadors de confort i 69 recomanacions per a integrar la perspectiva de gènere a l'àmbit urbà.



Font: Ajuntament de Barcelona (2020). *La Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona*.



A continuació es fa un anàlisi de com el planejament proposat en la present modificació integra la perspectiva de gènere seguint els criteris mencionats:

**RECOMANACIÓ** NO ÉS D'APLICACIÓ EN FASE DE PLANEJAMENT

Espai físic

	Planejament proposat
<p><b>C1. Confort per al/la vianant</b> <i>Espai urbà confortable</i></p>	<p>El planejament proposa una xarxa de mobilitat amb prioritat pels vianants i pensada pel passejant amb un parc central que connecta les diferents edificacions i usos. Es proposa un eix principal exclusiu de mobilitat tova per a vianants i bicicletes.</p> <p>En l'ordenació plantejada, la xarxa de vianants ha d'estar en contacte directe amb la zona privada (menys de 200 metres).</p> <p>El projecte d'urbanització ha de contemplar voreres amples (de més de 3 metres) per a uns recorreguts de vianants confortables i sense obstacles.</p> <p>El planejament preveu una xarxa viària interna amb diferents opcions de seccions i una jerarquia clara. Aquells vials que formen part de la vida quotidiana són de velocitat màxim 30 km/h.</p> <p>Es recomana que el projecte d'urbanització tingui en compte d'evitar els obstacles visuals al voltant dels passos de vianants, en un radi de 10 metres.</p> <p>Es recomana adaptar el temps de semaforització per a les persones amb diferents tipus de mobilitat.</p> <p>El projecte d'urbanització ha de garantir que el pendent dels itineraris accessibles sigui l'adequat segons la normativa</p>
<p>R1. Planificar la xarxa de vianants amb jerarquia de primer nivell</p>	
<p>R2. Accés a la xarxa de vianants a una distància màxima de 200 metres</p>	
<p>R3. Pas lliure en voreres sense obstacles, destijables de 3,6 metres</p>	
<p>R4. Velocitat reduïda del vehicle en entorns de vida quotidiana, màxim 30 km/h</p>	
<p>R1. Espai lliure d'obstacles visuals al voltant dels passos de vianants, en un radi de 10 metres (espai de vida)</p>	
<p>R2. Temps de semaforització adaptat a les persones amb diferents tipus de mobilitat</p>	
<p>R3. Disponibilitat d'itineraris accessibles amb pendents inferiors al 8%</p>	
<p><b>12. Seguretat i confort</b> <i>Fer de la mobilitat a peu un espai segur per als vianants</i></p>	





	<p>R4. Ús de paviments antilliscants ens espais amb pendent</p>	<p>d'accessibilitat vigent. El planejament proposa aprofitar la posició elevada de l'avinguda de la Generalitat respecte les vies del tren per sobrepassar les vies del tren i passar per sobre les vies amb continuïtat urbana i pendents suaus.</p> <p>El projecte d'urbanització ha de garantir l'ús de paviments antilliscants en aquells espais en pendent, tal i com determina la normativa d'accessibilitat vigent.</p>
--	-----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>C2. Transport públic i serveis</b></p> <p><i>Disposar d'un bon transport públic des de casa a la feina i als principals equipaments i serveis del barri</i></p>		<p><b>Planejament proposat</b></p>
<p><b>I1. Foment de la bicicleta</b></p> <p><i>Mitjà de transport àgil i sostenible, s'ha de garantir</i></p>	<p>R1. Accés a la xarxa ciclable segura o de carrils bici a una distància màxima de 300 metres</p> <p>R2. Creuaments segurs per a ciclistes</p>	<p>Actualment alguns carrers perimetrals a l'àmbit ja disposen de carrils bicis que permet una molt bona connexió amb els barris del voltant. El planejament preveu dins l'àmbit un carril bici central, la connexió d'aquest amb la resta de carrils existents, i la prioritització de la mobilitat tova.</p> <p>L'estudi de mobilitat i projecte d'urbanització ha de plantejar la semaforització per a patinets i bicicletes segons la demanda així com unes cruïlles amb visibilitat.</p>



	<p>R3. Aparcaments segurs per a bicis en equipaments, espais públics i estacions de transport públic</p>	<p>S'hauran d'habilitar places d'aparcament de bicicletes per la demanda en diversos punts de l'àmbit, especialment on hi hagi activitats i equipaments, sempre a menys de 50 metres de distància i en entorns segurs i visibles per als vianants. Per tant, es prioritzaran entorns oberts i ben il·luminats, i s'evitaran espais buits o racons amb percepció d'inseguretat.</p>
<p><b>12. Accés al transport públic</b></p> <p><i>Proximitat i accessibilitat al conjunt de serveis de transport públic</i></p>	<p>R1. Cobertura de transport públic als equipaments i serveis de referència</p> <p>R2. Accés pròxim al bus de barri i a la resta de transport públic</p> <p>R3. Àrees d'intercanvi aparcament-bici-transport públic</p> <p>R4. Parades a demanda en horari nocturn i a persones amb mobilitat reduïda</p> <p>R5. Parades il·luminades, senyalitzades, amb informació de rutes i temps d'espera</p>	<p>L'àmbit està ben connectat amb la xarxa de servei de transport públic urbà i interurbà (tren i autobusos), a menys de 10 minuts caminant. Conseqüentment es considera que actualment hi ha cobertura als equipaments i serveis de referència.</p> <p>L'àmbit es troba a menys de 10 minuts caminant de diverses parades de bus (concretament 10 línies) ubicades a l'avinguda de la Generalitat i de l'estació de tren de la Renfe R2.</p> <p>L'estació de tren de Gavà disposa actualment d'un bici box amb una capacitat per a 100 bicicletes, un aparcament per a uns 125 vehicles i 20 motocicletes.</p> <p>Actualment els busos N-16 i N-19 tenen parada a l'avinguda de la Generalitat.</p> <p>Les parades actuals disposen de marquesines i panells informatius digitals amb rutes i temps d'espera.</p>
<p><b>13. Serveis bàsics a l'espai públic</b></p>	<p>R1. Disposar de fonts d'aigua potable de fàcil accés en parcs i places</p>	<p>El projecte d'urbanització ha d'ubicar les fonts d'aigua potable. El planejament preveu retornar l'aigua de les rieres a la superfície i organitza al seu voltant un gran Parc.</p>



<p>Més concurrència i temps d'estada a l'espai públic → Més necessitat de serveis bàsics</p>	<p>R2. Reservar espais per a lavabos unisex amb canviadors, sales de lactància i préstecs de joc en els espais lúdics</p>	<p>Es recomana que el projecte d'edificació tingui en compte reservar espais per lactància i canviador en els edificis públics.</p>
	<p>R3. Permetre l'accés a lavabos públics, canviadors i aigua potable en els equipaments de l'entorn</p>	

<p><b>C3. Infraestructura verda de qualitat</b></p> <p><i>La presència de verd urbà a la ciutat millora la salut de les persones i de la ciutat</i></p>		<p><b>Planejament proposat</b></p>
<p><b>1.1. Presència, qualitat i funció del verd urbà</b></p> <p><i>Indicador de qualitat urbana</i></p>	<p>R1. Donar jerarquia i continuïtat a la xarxa del verd: territori, ciutat, barri, carrer, casa</p>	<p>El planejament proposa organitzar, al voltant e la recuperació de les rieres, un gran Parc de més de 6 Ha de verd que connecta Gavà i Viladecans i que estructura el sector i connecta amb els dos equipaments públics.</p> <p>L'espai verd s'integra i dona continuïtat a la xarxa verda existent i penetra nord-sud des de la rambla Maria Cases, l'avinguda Can palmer/Dr. Fleming i l'avinguda Josep Tarradellas cap al gran parc verd de l'àmbit fins creuar cap al sud al parc agrari i la costa.</p>
	<p>R2. Accés a un espai verd de proximitat (més de 600 m2 de superfície) a no més de 300 metres de casa</p>	<p>El planejament projecta un eco-barri intel·ligent que combina natura i tecnologia per a ser autosuficient en aigua i energia i reforçar la mobilitat sostenible, i preparat per combatre l'emergència climàtica. Proposa unes places i refugis climàtics com el Roca Garden i el parc transversal.</p>
	<p>R3. Accés a un espai verd de referència (més de 3,5 ha) a no més de 750 metres de casa</p>	<p>L'àmbit de transformació disposarà d'un parc verd de 6 Ha i es troba situat a pocs metres del Parc de la marina i del parc del Torrent de Ballester de Viladecans.</p>



	<p>El projecte d'urbanització ha de preveure l'aplicació dels tres estrats vegetals.</p>
<p>R4. Tractar el verd amb els tres estrats vegetals (arbori, arbustiu i herbaci)</p>	
	<p>El projecte d'urbanització ha de contenir la plantació d'arbres que produeixin ombra i contribueixin a disminuir la temperatura, especialment en mesos de calor, i la salut dels ciutadans. També podrà preveure altres elements d'ombreig com pèrgoles, i en aquest sentit, el planejament preveu que les encavallades existents de l'actual fàbrica d'aixetes es reubiquin al llarg del nou eix Roca transformant-se en refugi climàtic.</p>
<p>R5. Crear espais d'ombra produïda preferentment pels arbres</p>	
	<p>El planejament preveu cobertes verdes en els edificis, i els projectes d'edificació les hauran d'incorporar.</p>
<p>R6. Incorporar cobertes i mitgeres verdes en els edificis</p>	
<p>R7. Fomentar la conservació i ampliació del verd en l'àmbit privat</p>	<p>Els projectes d'edificació hauran de fomentar, conservar i ampliar el verd en els espais lliures privats tal i com determina l'índex de devolució ecològica de l'espai urbà i d'acord amb la memòria ambiental.</p>
	<p>El planejament preveu un espai verd que compleix i supera els mínims establerts per la normativa vigent.</p>
<p>R8. Quantificar i justificar l'espai verd real obligatori en cada pla o projecte</p>	
	<p>La recuperació de les rieres contribueix a disposar de sòls permeables i a generar espais naturals al llarg del seu recorregut (SUDS). A més a més, el projecte d'urbanització preveu l'ús de materials permeables i drenants d'acord amb la memòria ambiental.</p>
<p>R9. Ús de sòls permeables per mitigar l'efecte illa de calor</p>	
<p>R10. Garantir un espai mínim de subsol de qualitat</p>	<p>El subsòl de l'àmbit no es troba ocupat i per tant permet la infiltració de l'aigua.</p>



C1. Espai públic funcional		Planejament proposat
Disposició dels elements del mobiliari urbà condiona recorreguts dels vianants		
<b>11. Espais d'estada i descans</b> <i>Hi ha d'haver espais on seure o descansar</i>	R1. Disposar d'espais d'estada i descans de proximitat a una distància inferior a 100 metres de casa	Els espais lliures que preveu el planejament garanteixen la presència d'espais d'estada i de descans. El projecte d'urbanització els dissenyarà i ubicarà en contacte amb el teixit residencial.
	R2. Disposar de mobiliari de descans al llarg dels recorreguts de vianants, a unes distàncies màximes de 75 metres	
<b>12. Espais d'oci, joc, esport i salut</b> <i>Disposar de suficients espais i elements per desenvolupar funcions de joc, lleure i esport a l'espai públic per a la interacció social dels diferents col·lectius</i>	R1. Disposar d'espais de joc i trobada per a totes les edats a una distància màxima de 250 metres de casa	El projecte d'urbanització haurà de preveure espais de joc i trobada per a totes les edats i que afavoreixin la intergeneracionalitat.
	R2. Projectar espais de joc versàtils i amb elements inclusius	El projecte d'urbanització haurà de preveure espais de joc i de trobada inclusius i versàtils.
	R3. Preveure espais amb taules de joc i pícnic als parcs i jardins	Es recomana que el projecte d'urbanització que pugui preveure espais amb taules de joc i pícnic als parcs i jardins.
	R4. Preveure espais per a l'esport a l'aire lliure en els parcs i jardins	El projecte d'urbanització ha de dissenyar espais per a l'esport a l'aire lliure. El planejament defineix un espai públic que integra una nova xarxa activa de recorreguts i usos públics vinculats al verd, els espais d'oci i l'aigua.



C2. Interacció amb el perímetre urbà		Planejament proposat
<i>Les façanes de les plantes baixes poden condicionar la percepció dels espais</i>		
<b>I1. Relació amb les plantes baixes</b> <i>Plantes baixes tancades o amb usos inadequats poden donar lloc a rebuig per part dels vianants</i>	R1. Evitar trams continus de façana cega o amb activitats molestes per a vianants	El planejament preveu l'eliminació de l'actual façana cega formada per les naus de l'antiga fàbrica al front de l'avinguda de la Generalitat i incorporar usos terciaris i de serveis a les plantes baixes. A més a més, s'obra un nou vial nord-sud que trenca la llarga longitud d'aquesta façana i permet connectar els dos carrers de manera transversal.
	R2. Reservar espais de vida quotidiana a les plantes baixes, sobretot en equipaments	El planejament ubica els nous equipaments davant d'espais lliures per tal de generar zones de vida quotidiana i de cohesió social.
	R3. Fomentar la implantació d'activitats econòmiques o comunitàries en planta baixa	L'àmbit aposta per la mixticitat d'usos (40/60) formant un conjunt unitari i divers en alçades ple d'activitat productiva i nous models residencials.

C3. Proximitat i ús eficient dels equipaments		Planejament proposat
<i>Cobertura dels serveis bàsics</i>		
<b>I1. Equipaments de proximitat</b> <i>Disposar de serveis bàsics prop de casa</i>	R1. Garantir la cobertura de serveis bàsics de proximitat (educatius, socio-sanitaris, culturals i de lleure) a una distància màxima de casa de 300 metres	Els equipaments proposats es troben distribuïts de forma que es compleixen les distàncies màximes. Actualment l'àmbit disposa d'una bona cobertura dels serveis bàsics de proximitat.
	R2. Implantar els equipaments de manera estratègica per activar l'espai públic amb poca activitat	Els equipaments estan en contacte directe amb l'espai públic lliure, cosa que permet dotar-lo d'activitat.
	R1. Fomentar l'ús mixt dels equipaments nous i existents	El planejament preveu dues peces d'equipament dins l'àmbit sense ús definit per tal que s'avalui de forma precisa el destí



12. Equipaments multifuncionals i eficiència horària		d'aquestes peces, una de les quals podria destinar-se a equipament educatiu.
Els equipaments han d'atendre l'ús diferencial per sexe	R2. Programar activitats en diferents franges horàries	No és d'aplicació en fase de planejament. Es recomana que les activitats programades als diversos equipaments siguin en diferents franges horàries.

### Ambient i percepció

C1. Seguretat i claredat espacial		Planejament proposat
<i>Percebre els espais segurs i clars influeixen en el seu ús</i>		
11. Llegibilitat i escala <i>Generen sensació d'estar ben orientat, de trobar-se en un espai clar, comprensible i ajustat a l'escala del vianant</i>	R1. Donar a l'espai públic la jerarquia, escala i proporcionalitat adequada al vianant  R2. Claredat de recorreguts i senyalització dels elements de la xarxa quotidiana	El projecte d'urbanització dotarà a l'espai públic la jerarquia, escala i proporcionalitat adequada al vianant.  El projecte d'urbanització definirà amb claredat els recorreguts i senyalització dels elements de la xarxa quotidiana.
12. Visibilitat i seguretat <i>Dissenyar l'espai públic amb visibilitat alta per a evitar zones fosques i facilitar així el control de la ciutat</i>	R1. Evitar espais buits no urbanitzats o amb usos inadequats  R2. Evitar racons i reculades de l'edificació que generen espais petits, foscos i poc visibles  R3. Dotar els parcs, les parades de transport públic i els equipaments de punts d'emergència i SOS	La transformació comportarà l'eliminació d'espais actualment en desús i buits, i s'urbanitzarà l'àmbit amb usos adequats a la ciutadania.  L'ordenació proposada té en compte evitar racons i reculades de l'edificació que puguin generar inseguretats o poca visibilitat.
Es recomana que els parcs, les parades de transport públic i equipaments tinguin punts d'emergència i SOS.		



C2. Qualitat i confort		Planejament proposat
<i>Llum, soroll i olors són factors que generen sensació de benestar o rebuig d'un espai urbà</i>		
<b>11. Confort lumínic i acústic</b> <i>Evitar espais foscos o amb manca de visibilitat i amb excés de decibels</i>	R1. Il·luminació homogènia i suficient evitant excessos i obstruccions de la llum	El projecte d'urbanització distribuirà els punts de llum de forma homogènia per evitar obstruccions i excessos de llum.
	R2. Evitar interferències molestes amb espais interiors, sobretot en zones residencials	Es tindrà en compte l'emplaçament de les àrees de l'espai públic més sorolloses per evitar possibles interferències amb les zones residencials.
	R3. Utilitzar vegetació i paviments específics per esmorteir sorolls molestos	El projecte d'urbanització preveurà paviments que esmorteixin el soroll.
	R4. Establir el nivell màxim de soroll en àrees d'estada, descans i esbarjo que no sobrepassi els 55 dB	La transformació de l'àmbit comportarà nous usos i activitats amb menor contaminació acústica i es proposen àrees d'estada i descans que no superen els 55 dB.
	R1. Manteniment i bon estat de l'edificació i de l'entorn	No és d'aplicació en fase de planejament
<b>12. Neteja i manteniment</b> <i>La imatge i la percepció d'un espai urbà pot veure's afectada per la netedat o conservació de l'espai</i>	R2. Manteniment dels espais urbans, siguin públics o privats, en ús o en desús	No és d'aplicació en fase de planejament
	R3. Utilitzar espècies vegetals autóctones i de baix consum hídric	Es preveu l'ús d'espècies vegetals autóctones o de baix consum hídric d'acord amb la memòria ambiental del Pla.
	R4. Dimensió adequada dels escocells perquè l'arbrat no trenqui els paviments	El projecte d'urbanització dimensionarà els escocells d'acord amb que l'arbrat no trenqui els paviments.
	R5. Dotar de papereres els espais de joc, d'estada, les parades de transport, etc.	El projecte d'urbanització preveurà els punts d'instal·lació de papereres a l'espai públic.





C3. Arrelament	Planejament proposat
<p><i>Possibilitat l'arrelament a un barri o a un entorn urbà per a mantenir les xarxes socials de la vida quotidiana</i></p> <p><b>11. Habitatge</b></p> <p><i>Disposar d'oferta d'habitatge assequible per a poder continuar mantenint les xarxes socials de la vida quotidiana</i></p> <p>R1. Oferta física i econòmica accessible per mantenir les xarxes de vida existents</p> <p>R2. Diversitat en les tipologies i flexibilitat en les distribucions</p> <p>R3. Disposar de sòl d'HPO en tots els barris, diversitat d'estatus socioeconòmics i d'edats</p> <p>R4. Garantir una bona ventilació i il·luminació natural i disposar d'espais de contacte amb l'exterior</p> <p>R5. Disposar d'espais comunitaris i de cures a les plantes baixes</p>	<p>El planejament preveu la reserva d'un 40% del sostre residencial a habitatge protegit, dels quals la meitat em règim de lloguer.</p> <p>El planejament preveu diversitat de tipologies amb habitatges de superfícies i programes funcionals diferents, que permetin accedir a diferents famílies i cobrir diverses necessitats vitals.</p> <p>La reserva d'habitatge protegit en l'àmbit de transformació contribueix a una distribució homogènia en els diferents barris de les ciutats.</p> <p>La definició d'eco-barri en el planejament proposa un disseny passiu de l'espai públic i dels edificis, els quals disposaran de ventilació creuada i façanes amb protecció solar i bona orientació.</p> <p>Es recomana que els projectes d'edificació puguin plantejar espais comunitaris i de cures a les plantes baixes.</p>



C4. Identitat i empoderament		Planejament proposat
<i>Enfortiment de les relacions veïnals, els teixits socials i el sentiment de pertinença</i>		
<b>11. Elements històrics i d'identitat</b> <i>Enfortir els teixits socials posant en valor el patrimoni físic o intangible</i>	R1. Destacar el patrimoni local i crear llocs de trobada en espais simbòlics	El planejament preveu la rehabilitació de l'edifici d'oficines i laboratori Roca com a equipament relacionat amb l'activitat de l'empresa. L'estudi de patrimoni planteja la possibilitat d'integració del patrimoni en l'espai públic i de la integració en edificis amb nous usos.
	R2. Donar visibilitat a tots els col·lectius, revisant el nomenclàtor de l'espai públic	No és d'aplicació en fase de planejament
<b>12. Espais de convivència</b> <i>Donar servei des de l'espai públic a qualsevol tipus de persona independentment del seu origen, gènere o edat</i>	R1. Instal·lar mobiliari variat a l'espai públic, que permeti diferents activitats i diversitat de persones usuàries al mateix temps	El projecte d'urbanització preveu la instal·lació de mobiliari variat a l'espai públic.
	R2. Fomentar programes d'intercanvi generacional i cultural	No és d'aplicació en fase de planejament
	R3. Programar usos comunitaris temporals en els buits urbans	No és d'aplicació en fase de planejament
<b>13. Espais de participació</b> <i>Incorporar el punt de vista de tots els col·lectius per a poder donar resposta a les seves necessitats</i>	R1. Participació ciutadana amb diversitat d'especialitats, origen, edat i gènere	Durant la redacció del planejament s'ha dut a terme un procés participatiu obert al conjunt de la ciutadania de Gavà i Viladecans per tal d'incorporar els diferents punts de vista dels col·lectius.
	R2. Presència de les persones cuidadores i dependents en els processos participatius	El procés participatiu s'ha obert al conjunt de la ciutadania i es recomana incorporar els diferents perfils socials.



#### 4 CONCLUSIONS – SÍNTESI

El planejament urbanístic ha tingut una manca de visió i perspectiva de gènere tant en les fases de disseny com en les de realització i d'execució dels projectes urbanístics. La present modificació té en compte l'urbanisme amb perspectiva de gènere i dona el mateix valor a totes les esferes a l'hora de planificar i dissenyar espais, a diferència de l'urbanisme tradicional.

L'espai públic, els carrers, els habitatges, els transports i la resta d'espais que utilitzem regularment són els llocs on es desenvolupen les nostres vides i, per tant, la modificació s'ajusta a les diferents necessitats que tenim les persones.

L'impacte de gènere en el planejament s'avalua en cinc eixos: sostenibilitat, accessibilitat i proximitat, diversitat i foment de l'equitat de gènere, compactat i xarxa de vida quotidiana. La present modificació incidirà de forma positiva en tots aquests aspectes:

- La carretera C-245 exerceix de límit i barrera entre el sòl residencial i l'industrial mentre que la C-32 entre l'industrial i l'agrari. El planejament proposa una mobilitat eficient i sostenible que comporti un augment de la qualitat de vida dels ciutadans mitjançant una xarxa amb prioritat pels vianants i pensada pel passejant amb un parc central que connecta les diferents edificacions i usos i un eix principal exclusiu de mobilitat tova per a vianants i bicicletes. A més a més, el transport públic (bus i tren) s'ubica a menys de 10 minuts caminant del sector i es preveu un pont que permeti cosir l'àmbit i la resta del teixit urbà per sobre la via del tren.
- L'àmbit d'estudi es situa sobre sòl d'ús actualment industrial, amb un teixit monoespecialitzat. La transformació comportarà l'eliminació d'espais actualment en desús i buits urbans, i aposta per la regeneració urbana i per un teixit mixt amb usos residencials i terciaris (40/60) formant un conjunt unitari i divers en alçada ple d'activitat productiva i nous models residencials. A més a més, l'ordenació proposada té en compte evitar racons i reculades de l'edificació que puguin generar inseguretats o poca visibilitat.
- En l'ús residencial s'aposta per una diversitat de tipologies amb habitatges de superfícies i programes funcionals diferents, que permetin accedir a diferents famílies i cobrir diverses necessitats vitals. La incorporació de reserves per a habitatge protegit (1.261 habitatges), la meitat dels quals en règim de lloguer, garantirà la igualtat d'oportunitats en relació a l'accés a l'habitatge i contribuirà a fixar la població jove en el municipi amb una oferta d'habitatge més àmplia i diversificada, i a donar resposta a aquelles llars aduïtes vulnerables.
- L'àmbit té actualment una proporció d'espai públic relativament baixa, un espai on els infants, gent gran i dones són les que més temps passen per qüestions familiars i de treball domèstic. El planejament preveu dues peces d'equipament dins l'àmbit sense ús definit per tal que s'avalui de forma precisa el destí d'aquestes peces, una de les quals podria destinar-se a equipament educatiu. Els equipaments estan en contacte directe amb l'espai públic lliure, cosa que permet dotar-lo d'activitat, i estaran enllaçats creant nous circuits amables i segurs amb un disseny de l'espai públic amb accessos i passos ben definits, mobiliari urbà adequat, una bona il·luminació, etc, que afavoreixin les relacions socials, així com a generar espais més segurs a l'entorn dels equipaments més concorreguts.

- La presència de verd urbà a la ciutat millora la salut de les persones i de la ciutat i el planejament projecta un eco-barri intel·ligent que combina natura i tecnologia per a ser autosuficient en aigua i energia i reforçar la mobilitat sostenible, i preparat per combatre l'emergència climàtica. Proposa unes places i refugis climàtics com el Roca Garden i el parc transversal. En aquest sentit, es proposa un gran parc central de 6 hectàrees i un disseny passiu de l'espai públic i dels edificis.

- L'àmbit de la modificació es troba dins d'un espai de producció industrial i conseqüentment presenta un nivell de consum energètic molt alt en relació a un teixit residencial o un teixit mixt que es proposa. La transformació també comportarà activitats amb menor contaminació acústica i es proposen àrees d'estada i descans que no superen els 55 db.

