



AJUNTAMENT DE CANYELLES

**MODIFICACIÓ PUNTUAL
DEL POUM DE CANYELLES**

**ANNEX III
MEMÒRIA DE GÈNERE**



**ÀMBITS PAU-1 i PAU-2
AVINGUDA DE VILAFRANCA**

Aprovació inicial

Desembre 2024

Promotor:

PROMOCI S.A

Equip redactor:

O U A GAMMA

OUA-GAMMA, s.l.

c/Viladomat, 317 Ent. 08029 BCN

CONTINGUT

El document de **Memòria per l'avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística en funció del gènere** en els àmbits dels sectors de sòl urbà no consolidat del **PAU 1 Avinguda de Vilafranca 2** i **PAU 2 Avinguda de Vilafranca 3**, al municipi de Canyelles, té el següent contingut:

ÍNDEX

1.	ANTECEDENTS I OBJECTE DEL DOCUMENT	5
2.	MARC LEGAL	5
3.	PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM DE CANYELLES	7
3.1	Abast de la proposta de modificació	7
3.2	Objectius.....	8
3.3	Criteris	11
3.4	Anàlisi de la proposta de modificació: PAU – 1.....	13
3.5	Anàlisi de la proposta de modificació: PAU – 2.....	18
3.6	Valoració de la proposta d'actuació	23
4.	DIAGNOSI	25
4.1	Entorn existent.....	25
4.2	Marc demogràfic.....	30
4.2.1	Evolució i dinàmica de la població de Canyelles	30
4.2.2	Factors demogràfics.....	31
4.2.3	Factors socio-econòmics	34
4.2.4	Mobilitat de la població: Pautes segons gènere	35
5.	VALORACIÓ DE L'IMPACTE SOCIAL I DE GÈNERE DEL PLA	36
5.1	Criteris de gènere i urbanisme inclusiu	36
5.2	Valoració.....	36
5.2.1	Indicadors.....	36
6.	MILLORES PROPOSADES PEL PLA	40
6.1	Mesures o determinacions previstes en el Pla.....	40
6.2	Propostes de mesures i determinacions a incorporar en les diferents fases d'implantació.....	43
7.	CONCLUSIONS	45

1. ANTECEDENTS I OBJECTE DEL DOCUMENT

A la legislació urbanística i sectorial s'estableix la necessitat d'incorporar la perspectiva de gènere en les diferents figures de planejament urbanístic amb l'objectiu d'analitzar l'impacte del planejament en termes de gènere.

Introduir la perspectiva de gènere en l'anàlisi de l'impacte del planejament ha de permetre, d'una banda, abordar en quina mesura el planejament dona resposta a les necessitats que es deriven del perfil sociodemogràfic de la població segons gènere i, específicament, a les característiques sociodemogràfiques de les dones del municipi.

Aquesta perspectiva permet l'anàlisi de la població i la seva dinàmica atenent a la perspectiva de gènere amb l'objectiu de determinar especificitats i necessitats concretes en funció del gènere així com detectar les situacions específiques de vulnerabilitat que es puguin donar en funció del gènere.

D'altra banda, ha d'incorporar una valoració sobre l'adequació de la proposta d'intervenció urbanística a les necessitats en l'ús del territori dels diferents col·lectius, atenent, especialment, al gènere.

L'objecte del document és la redacció de la Memòria de gènere de la Modificació puntual del POUM de Canyelles per a la transformació dels sòls dels polígons d'actuacions urbanes: PAU 1 – Avinguda de Vilafranca 2 i PAU 2 – Avinguda de Vilafranca 3.

2. MARC LEGAL

Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme

Aquest Decret en la seva disposició addicional divuitena, insta a la incorporació de la perspectiva de gènere en el desplegament de la Llei per tal de garantir 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.

Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme

En el seu article 69, estableix que en el contingut de la memòria social del pla d'ordenació urbanística municipal també ha de formar part una avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere, així com respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica, tal com les persones migrants i la gent gran. L'objectiu és que les decisions del planejament, a partir de la informació sobre la realitat social, contribueixin al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes, així com afavorir als altres col·lectius mereixedors de protecció. La memòria social, també diu el decret, haurà de tenir en compte particularment les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, així com les que reben aquesta atenció.

Aquest article, estableix que la valoració de l'impacte social i de gènere del pla ha de contenir:

1r. La justificació de la coherència de l'ordenació proposada amb les necessitats detectades de les dones i els homes i dels altres col·lectius pel que fa en especial als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà, tenint en compte particularment les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, així com les que reben aquesta atenció.

2n. Mesures o determinacions previstes en el pla que contribueixen al desenvolupament dels objectius d'igualtat d'oportunitats entre les dones i els homes, així com entre els diversos grups socials.

3r. Previsió de com incidirà l'ordenació proposada sobre la situació originària de dones i homes i dels altres col·lectius.

Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes

Aquesta llei, estableix que la transversalitat de la perspectiva de gènere ha de ser un dels principis de funcionament dels poders públics: "els poders públics han d'aplicar la perspectiva de gènere i la perspectiva de les dones en les actuacions, a tots els nivells i a totes les etapes" (Article 3).

Aquesta mateixa llei a la seva secció cinquena recull les mesures específiques en matèria de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat, i estableix a l'Article 53 que la planificació d'aquest tipus de polítiques ha de:

- 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 treball de mercat 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.

2. Les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures que fa referència l'apartat 1, han de garantir:

[...]

- b) La planificació en els àmbits de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat basada en estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables.
- c) Els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tant actuació urbanística, d'habitatge, de mobilitat o de medi ambient.
- d) L'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que **mantinguin la relació amb la natura**, on es **redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat** i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials. En aquest sentit, la política urbanística ha de preveure la descentralització de serveis, de manera que la construcció d'infraestructures i **l'ordenació del sòl donin resposta a les necessitats de conciliació de la vida personal, familiar i laboral, disminuint els temps de desplaçament i garantint l'accessibilitat dels serveis en igualtat d'oportunitats**.

[...]

- e) Una planificació de la mobilitat que doni prioritat als temps dels desplaçaments i que tingui en compte l'accessibilitat en els itineraris quotidians relacionats amb l'organització de la vida personal, associativa, familiar, domèstica i laboral.

Altres disposicions normatives

- La Llei 7/1985, reguladora de les bases de règim local, estableix que els municipis poden dur a terme activitats complementàries en el marc de les polítiques de "promoció de les dones".
- L'Estatut d'autonomia de Catalunya de 2006, que assenyalava que els poders públics han de garantir el compliment del principi d'igualtat d'oportunitats entre dones i homes, així com la transversalitat en la incorporació de la perspectiva de gènere en totes les polítiques públiques.
- La Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes, que especifica que les entitats locals han d'integrar el dret d'igualtat en l'exercici de les seves competències.
- La Llei 5/2008, del dret de les dones a eradicar la violència masclista, que estableix les competències dels municipis en provisió de serveis de la Xarxa d'Atenció i Recuperació Integral de les violències masclistes.
- La Llei 11/2014, de 10 d'octubre, per a garantir els drets de lesbianes, gais, bisexuals, transgènere i intersexuals i per a eradicar l'homofòbia, la bifòbia i la transfòbia, que també obliga els ens locals a garantir el dret a la igualtat i a la no-discriminació per raó d'orientació sexual, d'identitat de gènere o d'expressió de gènere, en els àmbits tant públics com privats sobre els quals els ens locals tenen competències.

- La Llei 17/2015, de 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, que en el seu article 6 determina les funcions dels ens locals en l'exercici de les seves competències en matèria de polítiques d'igualtat de gènere i especifica que han de dissenyar, aprovar, executar i avaluar plans d'igualtat.
- La Llei 17/2020, de 22 de desembre, de modificació de la Llei 5/2008 del dret de les dones a eradicar la violència masclista, per la qual, entre d'altres, s'inclouen nous col·lectius, s'incorporen noves formes de violència i nous àmbits on aquesta es produeix i s'estableix que les administracions públiques han d'elaborar un model d'atenció que tingui com a finalitat establir el marc de llur actuació per garantir que no es duu a terme la victimització secundària de les dones.

3. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM DE CANYELLES

3.1 Abast de la proposta de modificació

La present Modificació puntual del POUM de Canyelles es redacta per la necessitat de revisar l'ordenació vigent dels Polígons d'actuació urbanística no desenvolupats PAU-1 i PAU-2 situats a la vessant est de l'Avinguda de Vilafranca al nord del nucli de Canyelles.

Els dos polígons es troben confrontants entre ells pel límit nord-sud respectivament. Ambdós polígons comprenen els terrenys i edificacions existents classificats en sòl urbà no consolidat i regulats pels Articles 142 i 143 de les Normes urbanístiques del Text refós de la revisió del POUM de Canyelles.

La proposta, es redacta en consens i el vist i plau de l'Ajuntament de Canyelles, als efectes i oportunitats que suposa donar llum verda a una modificació de planejament que permetrà impulsar un projecte d'interès municipal, pel desenvolupament de nou sòl industrial i que tindrà per objectius, millorar l'ordenació i accessibilitat d'un assentament industrial preexistent que fins la data presenta evidents signes de degradació als quals van en deteniment dels objectius de creixement econòmic pel municipi de Canyelles. Els desenvolupaments dels PAU 1 i PAU-2, contribueixen i obeeixen enormement amb el model previst pel POUM ja que s'estableix una nova tipologia i es consolida l'ordenació d'una zona de sòl urbà, que en l'actualitat es troba obsoleta.

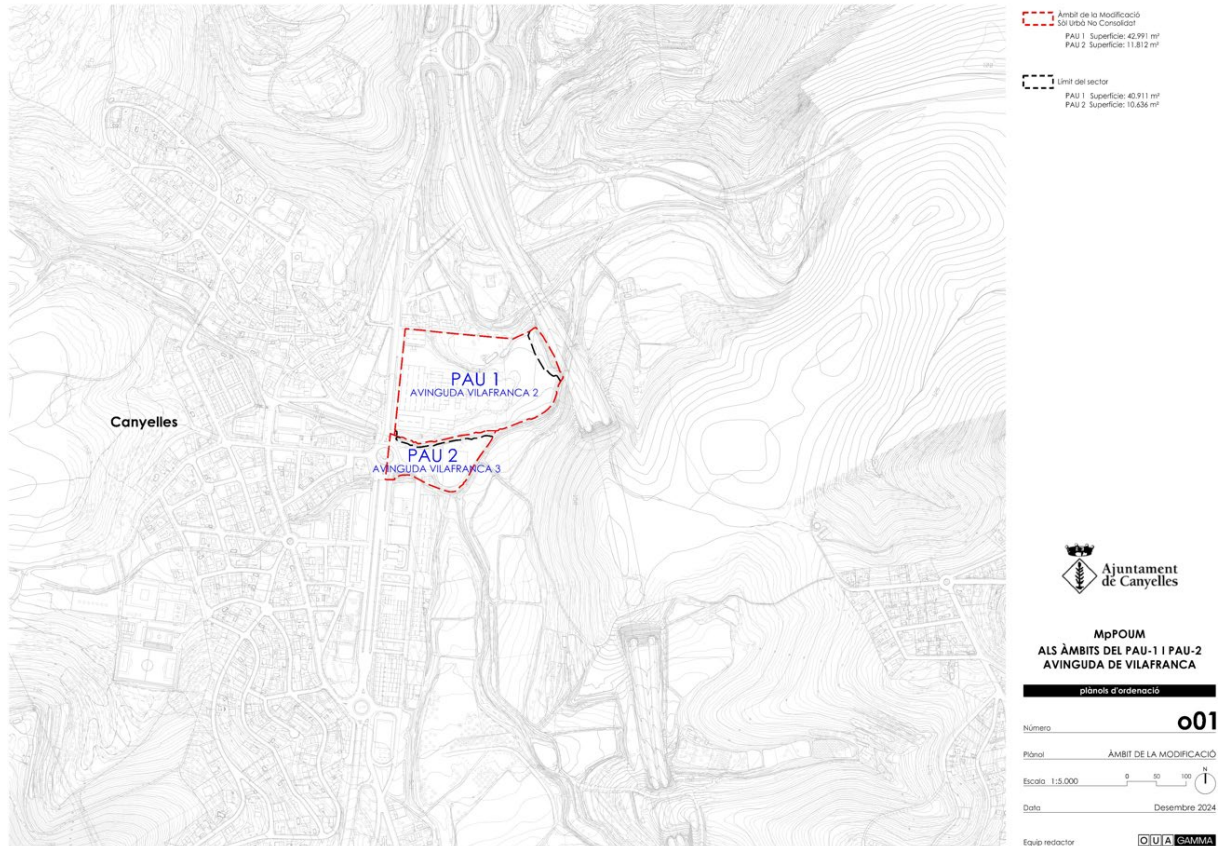
Tant per la seva localització com per la seva dimensió, són fruit d'una posició estratègica en relació a l'entorn immediat, per tant, s'evidencia la necessitat de reactivar la zona industrial i activitats de Canyelles en una extensió d'una àrea del tot consolidada, i que és del tot objectiva en relació a l'entorn on es proposa la modificació.

En conseqüència, la modificació té per objecte la modificació de les fitxes dels polígons PAU-1 i PAU-2 com a conseqüència del reajustament dels límits del sector i de la modificació en l'ordenació prevista segons el planejament vigent, amb la finalitat de, donar resposta el desenvolupament i execució dels àmbits dels polígons.

En referència el polígon PAU-1, cal tenir en compte que, es re classifiquen en sòl no urbanitzable les superfícies de sòl excloses del nou àmbit delimitat, atès que es tracten dels terrenys afectats per l'expropiació del traçat de la carretera C-15, que seran re classificats com Sistema de Comunicacions (SX₁), a més, d'una petita superfície residual que es correspondria també en Sistema de Comunicacions (SX₄) ubicats el llindar sud-oest de l'àmbit, procedents de l'ajust de límits del nou polígon.

Pel que fa el polígon PAU-2, també s'exclou del nou sector l'àmbit que ocupa la llera del Torrent del Pla del Bosc en el llindar nord, com a conseqüència de la delimitació de l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic (DPH) practicada en la definició gràfica del present document. Aquests sòls es classifiquen en sòl urbà i qualificats com a sistema de Hidrografia (SH)

Per tot això, implica que s'hagi de portar a terme una modificació del POUM a l'àmbit del PAU-1 Av. Vilafranca 2 per tal d'ajustar el perímetre de l'àmbit i els paràmetres de classificació i ordenació a la realitat existent.



Àmbits de la modificació. Font: pròpia

3.2 Objectius

Els canvis puntuals que es pretenen incorporar en l'ordenació vigent són, a més, plenament coherents amb les funcions urbanes d'aquest important àmbit per el municipi, tant per la seva situació i dimensions, així com, per la transformació positiva que el seu desenvolupament generarà per tot l'entorn proper.

Davant d'aquesta situació, la present MpPOUM de Canyelles que es planteja, es proposa:

En referència el PAU-1:

1. Es reajusten els límits vigents del sector atenent a la pròpia naturalesa física, topogràfica i jurídica segons el seu estat actual. Aquest reajustament dels límits del sector, s'ha realitzat bàsicament, per tal que els límits del sector obeeixin a una coherència física; d'aquesta manera, i donat que en la present Modificació puntual es disposa d'una cartografia més detallada que la que conforma el POUM, s'ha pogut realitzar un millor ajust dels límits teòrics del PAU-1 a la realitat física del territori; dins d'aquesta concepció s'engloben els següents reajustaments:
 - a. Llíndar nord, es reajusta tenint en compte l'aixecament del mur de pedra que separa el sector amb el carrer del Pou
 - b. Llíndar est, es modifica tenint en compte el límit de propietat dels terrenys procedents de l'expropiació forçada pel traçat de la carretera c-15, en concret de la finca registral núm. 2.255.

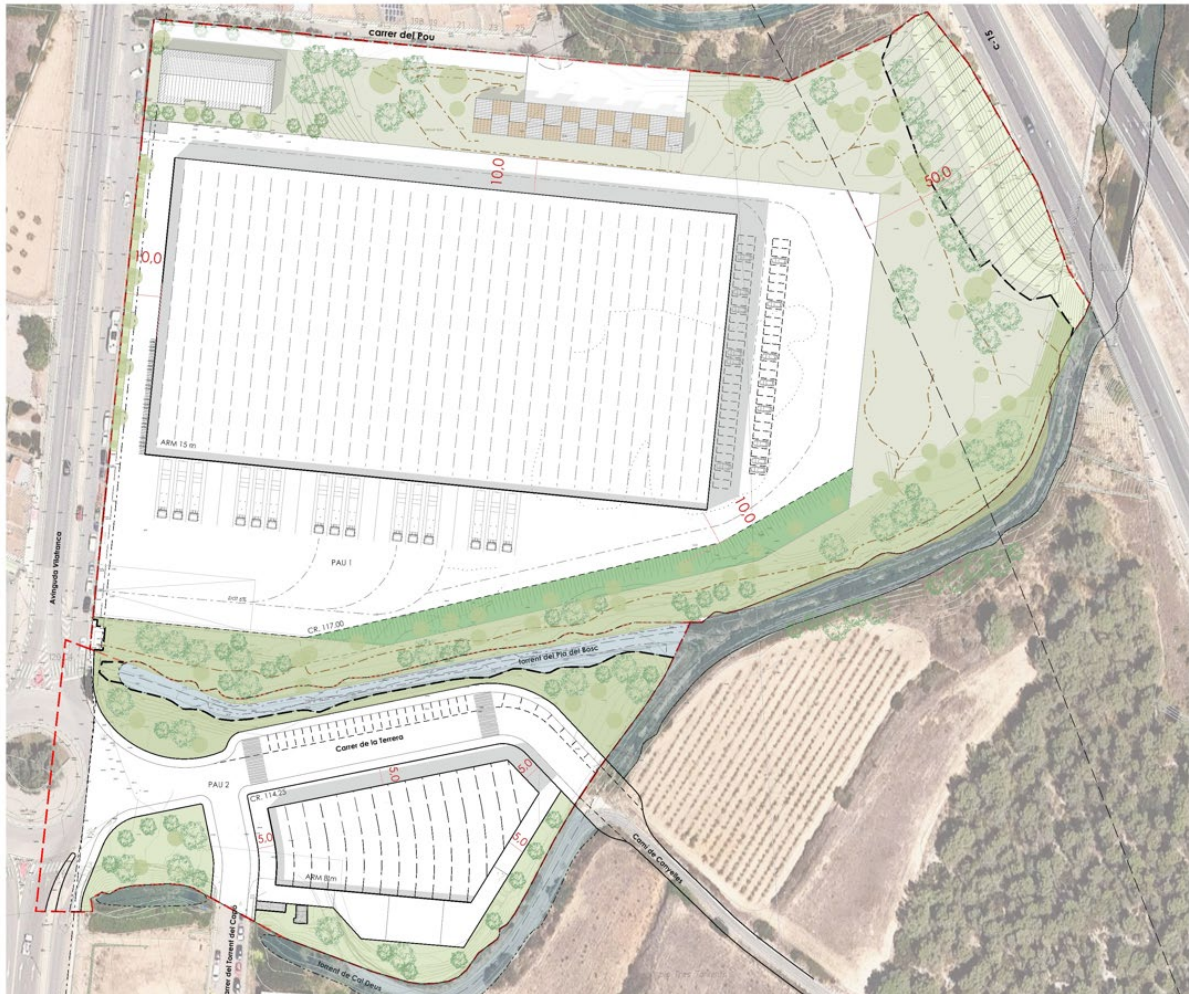
- c. Llindar sud, es manté el límit vigent del sector, que té en compte el DPH del Torrent del Bosc. No es modifica.
 - d. Llindar oest, es manté el límit vigent del sector. No es modifica.
2. Modificar la classificació en sòl no urbanitzables i qualificar-los com a sistema de comunicacions (SX) dels sòls que queden exclosos de l'àmbit modificat i que es corresponen amb els terrenys expropiats pel traçat de la carretera C-15. A més a més, s'incorporen una petita peça de sòl situada al límit sud-oest de l'àmbit.
3. Introducció d'una nova clau urbanística (Clau A1d. Indústria gran) que permeti l'establiment d'una activitat industrial en parcel·les de grans dimensions, posant així en valor la dimensió i localització estratègica en relació a les infraestructures de caràcter territorial que l'envolten.
4. Augment de la qualificació de sòls destinats a sistema d'Equipaments situats al nord de l'àmbit. D'aquesta manera permet millorar l'estructura social entre el teixit residencial del carrer del Pou i els Espais Lliures que es generen al voltant del nou equipament – hotel d'entitats -.
5. Re urbanització de l'avinguda de Vilafranca (carretera C-15z) amb una secció suficient per tal de garantir un recorregut cívic amable, alhora que resol la relació-transició amb el nucli urbà, així com l'accés a la zona verda i equipaments que es consolidarà l'eix viari del carrer del Pou.

En relació el PAU-2:

1. Es reajusten els límits vigents del sector atenent a la pròpia naturalesa física, topogràfica i jurídica segons el seu estat actual. Aquest reajustament dels límits del sector, s'engloben els següents reajustaments:
 - a. Llindar nord, es reajusta tenint en compte la delimitació de l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic del Torrent del Pla del Bosc (DPH).
 - b. Llindar est, es modifica tenint en compte la delimitació de l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic del Torrent de Cal Deus (DPH).
 - c. Llindar sud, es modifica tenint en compte la delimitació de l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic del Torrent de Cal Deus (DPH) i el límit del vial del carrer de la Terrera.
 - d. Llindar oest, no es modifica.
2. Es qualifica sòl com a Sistema Hidràulic (SH) situada en Sòl Urbà, corresponent a l'àmbit de la zona de domini hidràulic (DPH) del Torrent del Pla del Bosc, en el llindar nord de l'àmbit de la modificació.
3. Augment de la qualificació de sòls destinats a sistema d'Espais Lliures. D'aquesta manera permet millorar l'efecte que suposa com a coixí verd en l'entorn dels torrents i en la proximitat del nucli de Canyelles.
4. Es millora i la secció del carrer de la Terrera i manté la connexió amb l'antic camí de Canyelles. Alhora, el vial projectat es reinterpreta com a futur vial de connexió en la hipòtesis de futur creixement de Canyelles en aquest àmbit.

D'acord amb la memòria del document, la MpPOUM per la transformació i re ordenació dels sòls de a l'àmbit de l'avinguda de Vilafranca, atent els següents objectius:

1. **Adequar els límits a la realitat física existent**, atès que les propostes recullen els límits dels terrenys atenent a la pròpia naturalesa física, topogràfica i jurídica dels terrenys que conformen els respectius polígons segons el seu estat actual
2. Preservació i consolidació amb la **re naturalització dels Torrents del Pla del Bosc i Cal Deus**.
3. **Possibilitar la re activació d'uns sòls i un planejament que ha quedat obsolet i que es localitzen en un àmbit estratègic**, per tal de reforçar la polaritat comarcal de Canyelles des d'un punt de vista de l'activitat econòmica, alhora que aportarà nova activitat i la generació de nous llocs de feina al municipi.
4. **Reordenació general dels àmbits**, amb la creació grans parcel·les, compactant d'aquesta manera l'ordenació proposada i reduint l'espai destinat a vialitat.
5. **Millora** de la posició, de la funcionalitat i edificabilitat **de l'equipament de l'àmbit del PAU-1**, situant-lo al front del carrer del Pou més proper al municipi i accessible.
6. Incorporació de **criteris de sostenibilitat, millora ambiental i integració paisatgística** en l'ordenació, l'edificació i la urbanització de l'àmbit
7. **Millorar i reforçar la relació i permeabilitat amb el carrer del Pou a l'àmbit del PAU-1**, amb la previsió d'una re urbanització del carrer, en relació al nou accés als equipaments projectat -hotel d'entitats-. Es genera un nou flux cívic per tal de cosir l'estructura urbana existent, reforçant també la transició amb el teixit residencial.
8. **Reestructuració i increment dels espais lliures**, concentrant-los al voltant de la parcel·la, creant un espai de protecció i transició que permeti millorar la relació amb l'entorn immediat.
9. **Augment de la superfícies d'equipaments** així com la **reducció del sostre privat**
10. **Donar continuïtat als teixits industrials de la vessant est de l'avinguda de Vilafranca** com el sector industrial i serveis de Canyelles, i que consolida el final la promoció i dinamització d'una zona d'activitats econòmiques per el municipi de Canyelles.
11. **Millora** de l'accés a l'antic camí de Canyelles des del carrer de la Terrera.



Proposta indicativa de la MpPOUM en els àmbits del PAU-1 i PAU-2. Font: Pròpia

3.3 Criteris

En base als objectius d'ordenació anteriorment descrits, l'ordenació proposada tant pel PAU-1 com el PAU-2 segueixen els següents criteris:

Ordenació i implantació per afavorir l'accessibilitat i la connectivitat i potenciar la cohesió social

- Projectar un nou assentament industrial, compacte, complex i cohesiu; preparat per assolir els nous reptes del futur i que permeti implementar els objectius i estratègies de l'Agenda 2030.
- Agrupació dels espais lliures: Facilitar la integració dels espais lliures en el sistema general del municipi i de l'entorn; afavorint els recorreguts, l'apropiació per part de la ciutadania, el manteniment futur i la connectivitat amb els sistemes existents.
- Nova connexió per a vehicles i cívica superant el final del carrer del Pou. Integració de les infraestructures existents en un entorn passejable i ben connectat amb l'entorn immediat.

Establir criteris mediambientals de sostenibilitat, eficiència energètica i integració paisatgística del desenvolupament tant en l'edificació com en la urbanització

- Assumir la responsabilitat activa de retornar les qualitats ambientals amb el desplegament d'una proposta que contribueixi activament a la recuperació ambiental de l'àmbit.

- Minimitzar els efectes sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic: reduir al màxim les emissions de substàncies contaminants, evitar l'efecte "illa calor", prevenir i corregir la contaminació acústica, lumínica i electromagnètica i gestió de la mobilitat.
- Assolir un bon nivell d'eficiència energètica: Buscar els mecanismes d'autoabastiment energètic amb la captació d'energies alternatives, promoure el control energètic passiu de les edificacions, promoure l'increment de la producció d'energies renovables i generades en l'àmbit.
- Contemplar i promoure la integració paisatgística de la proposta: Reforçar i les zones verdes de l'entorn, utilitzar vegetació per a disminuir l'impacte visual, augmentar el gradient d'espais naturalitzats i utilitzar materials respectuosos que s'integrin amb el paisatge de l'entorn.
- Preveure la gestió dels cicles dels materials i del cicle de l'aigua: Utilitzar materials reciclats, renovables i d'origen local, reduir la generació de residus fomentant el reciclatge i la reutilització, facilitant la disponibilitat d'instal·lacions per el seu tractament i/o dipòsit, compatibilitzar el planejament amb el cicle natural de l'aigua i racionalitzar l'ús d'aquest recurs en el marc d'un model globalment eficient.

Gestió eficient de la mobilitat, potenciant les modalitats actives i reduint els impactes negatius

- Mobilitat eficient i accessible per tots els agents implicats. Treballant per garantir l'optimització dels desplaçaments i reduir la relació espai-temps. Facilitar els recorreguts segurs a peu i en bicicleta.
- Simplificació de la mobilitat rodada: Optimitzar la superfície destinada a vialitat plantejant una solució òptima i eficient alhora que racionalitzar el sistema viari, amb la voluntat de potenciar els desplaçaments interns a peu i amb bicicleta.
- Simplificació de la mobilitat pesada: Optimitzar el recorregut dels vehicles pesants disminuint el temps de recorregut d'arribada i de sortida de la plataforma logística, disminuint l'impacte negatiu en el comportament de la mobilitat del municipi.
- Potenciació mobilitat activa: Integrar la mobilitat activa en la proposta reforçant la permeabilitat del municipi amb l'avinguda de Vilafranca, així com amb els espais lliures existents.
- Garantir el nivell de servei òptim de la rotonda i la vialitat existent.

Criteris socioeconòmics, gestió integrada i sostenibilitat i viabilitat econòmica

- Potenciar el creixement socioeconòmic del municipi. Facilitar la viabilitat i la sostenibilitat econòmica de la proposta.
- Generació de llocs de treball i reducció de l'atur municipal.
- Reforçar el municipi incrementant el pes socioeconòmic a nivell comarcal.
- Modernització del teixit industrial amb la incorporació de nous usos.
- Afavorir la sostenibilitat municipal i la viabilitat econòmica de la proposta.

Concreció i cessió dels sòl de cessió gratuïta i obligatòria

Que han de servir per reforçar la connectivitat cívica del desenvolupament amb la concreció de la cessió de de sòl a la reserva prevista pel sistema d'espais lliures i equipaments.

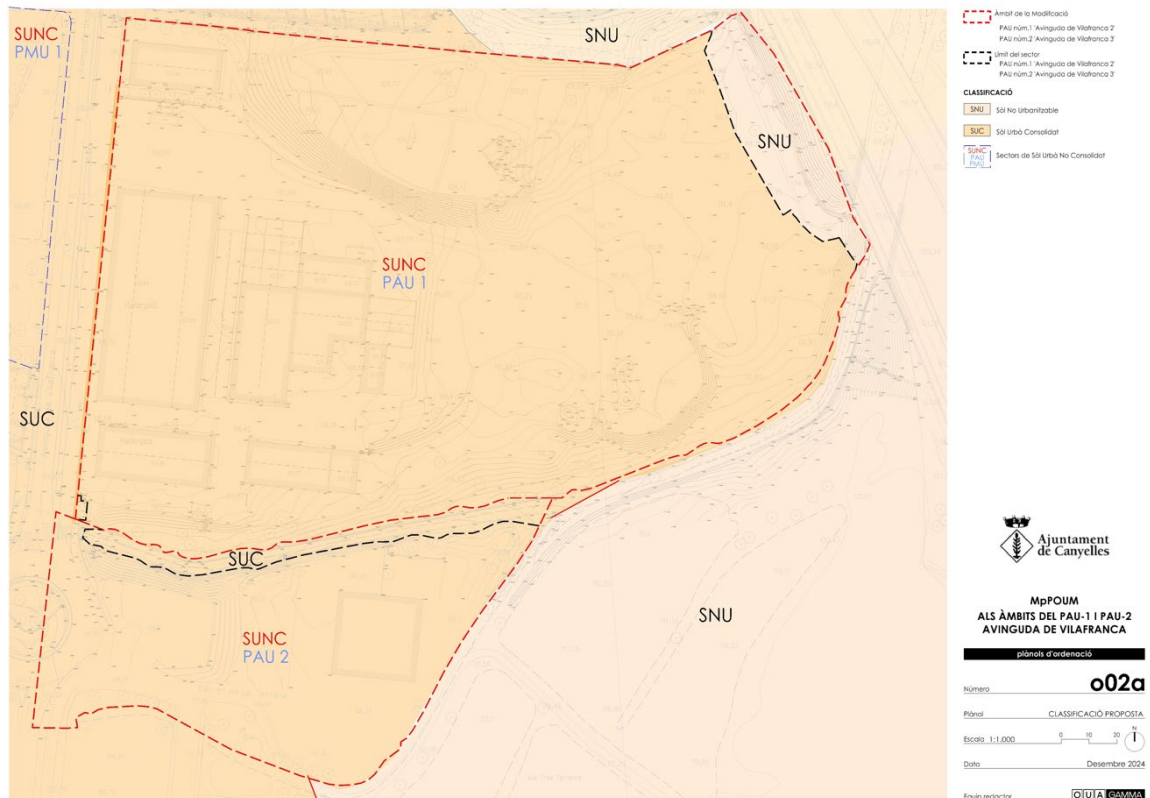
Concreció d'una ordenació que faciliti una gestió optimitzada i immediata del desenvolupament de l'àmbit.

3.4 Anàlisi de la proposta de modificació: PAU – 1

Classificació

Els sòls inclosos en la present modificació en l'àmbit del PAU 1 es classifiquen en Sòl Urbà no Consolidat (SNC).

La present MpPOUM estableix l'ordenació detallada de l'àmbit delimitat pel PAU 1-Avinguda de Vilafranca 2 a efectes de la seva gestió mitjançant el sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica. Pel que fa els sòls exclosos de l'àmbit del sector es re classificaran en sòl no urbanitzable (SNU).



Proposta Classificació PAU-1. Font: Pròpia

Qualificació

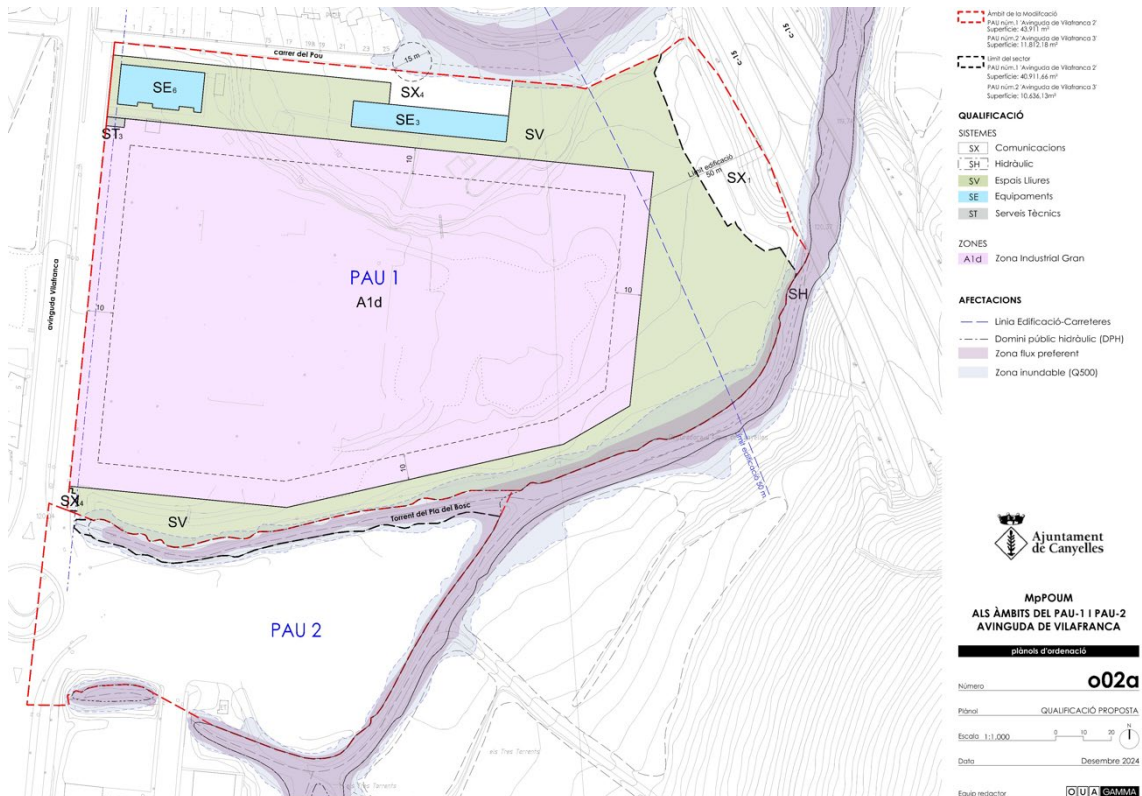
La modificació puntual del POUM preveu modificar la delimitació i qualificació de les zones i sistemes inclosos dins l'àmbit. La superfície de l'àmbit es veu reduïda en 919,02 m² un 2,09 % menys respecte la superfície que proposa el POUM.

Aquesta reducció és absorbida per la classificació en sòl no urbanitzable dels terrenys exclosos del nou àmbit delimitat, atès que es tracten dels terrenys afectats per l'expropiació del traçat de la carretera C-15 qualificats en Sistemes de Comunicacions (SX₁), a més, d'una petita superfície residual que es correspondria també en Sistema de Comunicacions (SX₄) ubicats el lliandar sud-oest de l'àmbit en sòl urbà, procedents de l'ajust de límits del nou polígon.

Pel que fa el sòl inclòs en l'àmbit del PAU 1, la proposta redueix la superfície de sòl públic respecte el planejament vigent passant d'un 49,31% a un 31,65 %. Aquesta reducció no és en detriment de sistemes en la nova proposta, ja que s'augmenta la reserva de sòl per a sistemes d'Espais Lliures i Equipaments, previst en l'augment d'uns 3,77 % més respecte l'anterior ordenació.

Es preveu la desaparició de bona part del Sistema de Comunicació (Clau SX) que preveia l'antiga ordenació.

Per altra banda, la zona de sòl privat s'augmenta en proporció uns 5.044,22 m², que passa del 50,69% al 63,51 %. Per la zona de sòl privat es preveu una nova regulació introduint a les Normes urbanístiques del POUM la Clau Ad1 Indústria Gran, que regularà en una sola parcel·la l'activitat econòmica d'ús industrial-magatzem en parcel·la gran.



Proposta Qualificació PAU-2. Font: Pròpia

SISTEMES

Els sistemes representen el 31,65 % de la superfície de l'àmbit amb 13.607,44 m²s.

En aquest sentit tots els sòls de sistemes d'espais lliures i comunicacions es cediran urbanitzats segons els criteris establerts en aquesta modificació puntual, que es concretaran al corresponent projecte d'urbanització.

Sistema de Parcs i Jardins Públics (SV)

En aquest tipus de sòl es comprenen els espais lliures destinats a parcs i jardins d'ús públic (SV). Es qualifiquen un total de 11.352,29 m². Seran de domini públic i només s'admetran els usos públics i col·lectius previstos a la normativa del POUM. Aquesta àrea seguirà les determinacions establertes pel POUM respecte els Sistemes d'Espais Lliures (SV), definits en l'Article 94 de la Normativa.

La qualificació de la zona verda del PAU 1, s'ajusta a les directrius per al planejament urbanístic establertes l'article 9.4 del Text Refós de la Llei 1/2010, d'Urbanisme, i a les determinacions establertes a l'article 7.1 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'Urbanisme.

La present proposta de modificació, tot i que, es tracta d'una actuació situada en sòl urbà no consolidat i que no suposa cap classificació de nou sòls, s'ha considerat oportú acreditar justificadament l'aplicació i compliment de l'article 7 del Decret 305/2006. A aquests efectes, la modificació de planejament preserva

la urbanització dels terrenys de pendent superior al 20%. A més a més, pel còmput global i en compliment de la reserva de sòl destinats als espais lliures s'han diferenciat aquells sòls situats en pendents superiors al 20% i no computen sobre els estàndards urbanístics mínims del Sistema d'Espais Lliures

La proposta qualifica 7.902,59 m² – l'equivalent el 18,38%- de sòl situats en pendents inferiors al 20%. La previsió d'aquests sòls supera els previstos en la fitxa del PAU 1 del POUM, que els qualifica en 7.284,31 m² – l'equivalent el 16,59%-.

Per una millor precisió la identificació dels terrenys amb pendent superior al 20% s'ha de dut a terme d'acord amb la cartografia de l'aixecament topogràfic de l'àmbit.



Sòls en pendent inferiors del 20% - PAU-1. Font: Pròpia

		POUM Planejament vigent		MpPOUM PAU-1 Proposta modificació		Diferència		
		SUPERFÍCIE		SUPERFÍCIE				
	Clau							
	Espais Lliures	SV	10.560,00 m ² s	24,05%	11.352,39 m ² s	26,41%	792,39 m ² s	2,36%
	<i>Sòls en pendent ≤ 20%</i>		7.284,31 m ² s	16,59%	7.902,59 m ² s	18,38%	618,28 m ² s	1,79%
	<i>Sòls en pendent ≥ 20%</i>		3.275,69 m ² s	7,46%	3.449,80 m ² s	8,02%	174,11 m ² s	0,56%

Sistema de Comunicacions (SX)

En aquest tipus de sòl es comprenen els espais definits al conjunt de carreteres, camins, carrers i espais per a vianants d'ús públic.

Es qualifiquen un total de 3.229,71 m², dels quals, 2.0803,32 m² de superfície de sòl queda exclosa del sector del PAU-1 i classificats en SNU que representen els terrenys procedents de l'expropiació practicada pel traçat de la carretera C-15 a l'est de l'àmbit i qualificat amb la Clau SX₁ i situats en SNU. Tanmateix, a l'exterior, del polígon situats a l'extrem sud-oest es qualifica una petita superfície de 27,45 m² que ja es troben del tot urbanitzats.

A l'interior del PAU 1, es qualifiquen 1.149,39 m² amb la Clau SX₄. Els sòls qualificats com a Sistema de Comunicacions seran de domini públic i només s'admetran els usos públics i restaran subjectes a les previsions establertes a la normativa del POUM.

Sistema Equipaments (SE)

Es preveu una reserva pel sistema d'equipaments de 1.081,48 m², situats al nord de l'àmbit -la zona més propera al carrer del Pou-, i per tant es millora la seva connexió amb el teixit urbà de Canyelles. La reserva de sòl per a Sistema d'Equipaments es divideix en dues unitats:

D'acord amb l'article 87 de les Normes del POUM, la proposta assigna els diferents usos per la reserva d'equipaments:

Clau SE₃ - Sociocultural recreatiu

Clau SE₆ - Administratiu.

Les condicions generals d'ordenació i edificació en l'àrea d'equipaments seguirà les determinacions previstes per aquest sistema definides en l'article 89 de les Normes del POUM.

Sistema de serveis tècnics (Clau ST)

Es preveu un petit àmbit de serveis tècnics per tal d'ubicar qualsevol infraestructura necessària per al funcionament del sector. Així, es qualifica un total de 24,18 m² amb la Clau ST₃ Sistema de Serveis Tècnics.

Aquesta àrea seguirà les determinacions establertes pel POUM respecte els sistemes de Serveis Tècnics, definits en l'Article 91 de la Normativa.

ZONA

La present modificació preveu la reordenació i l'augment de la superfície destinada a zones privades, quantificada amb 5.044,22 m² superior respecte el planejament vigent. La superfície total de sòl privat representa un 63,51 % - l'equivalent a 27.304,22 m²- respecte la superfície total del polígon.

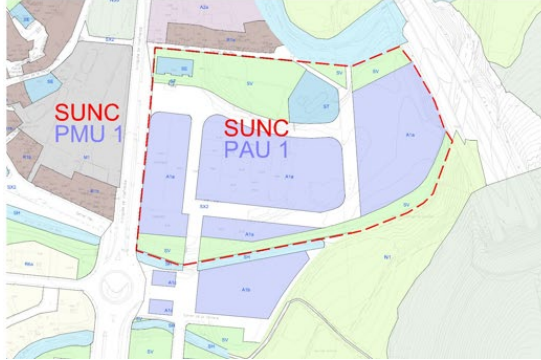
Alhora, s'incorpora una nova qualificació urbanística que reguli les condicions i ordenació del sòl privat del polígon, introduint a les Normes del POUM una nova subzona determinada per la Clau A1d. Subzona Indústria gran. La proposta preveu una única parcel·la privada de grans dimensions amb ús industrial-magatzem, en totes les categories.

Per la forma del sector i la seva topografia, la parcel·la és de forma regular i gran dimensions. En tota ella es preveu tota ella en una única plataforma, donat que només té accés i dona front al vial de l'avinguda de Vilafranca. Per tal de minimitzar l'impacte i la visibilitat de les edificacions, la normativa s'estableix un rang de la cota topogràfica en la qual s'ha d'establir la plataforma (117,00 m), alhora es proposa per les façanes establir unes condicions d'acabats per tal de controlar el seu impacte en coherència amb l'entorn.

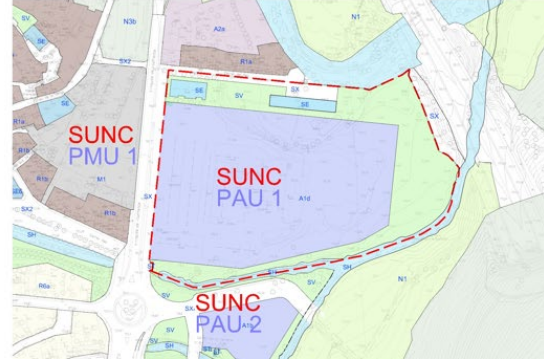
Comparativa de planejament

PLANEJAMENT VIGENT

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canyelles, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme del Penedès el dia 08 de març de 2021 i publicat en el DOGC el 7 d'abril de 2021, delimita el sector PAU 1 - Avinguda de Vilafranca 2, de 43.911 m², al nord est del nucli urbà del municipi.



PROPOSTA DE MODIFICACIÓ POUM CANYELLES - PAU 1



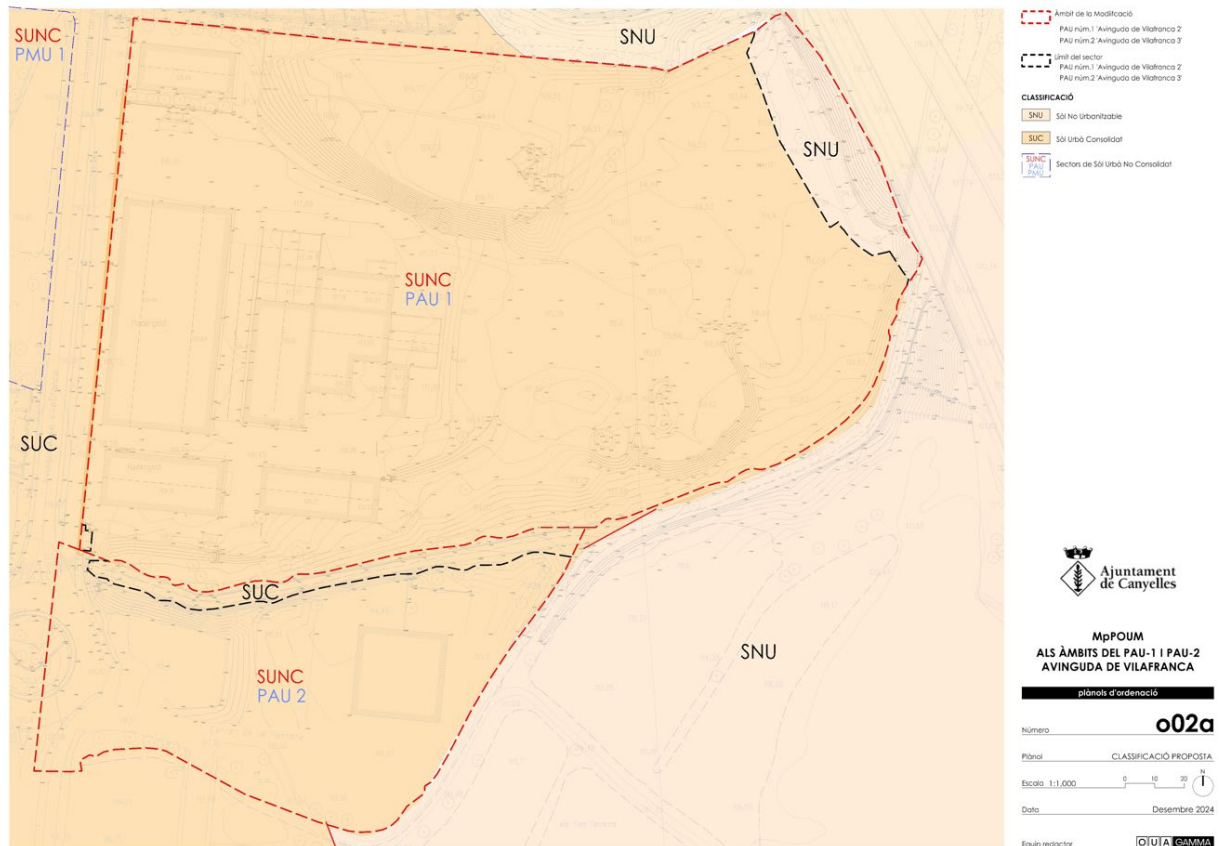
Comparativa de planejament PAU-1. Font: Pròpia

Clau	POUM Planejament vigent		MpPOUM PAU-1 Proposta modificació		Diferència		
	SUPERFÍCIE		SUPERFÍCIE				
	43.911,00 m ² s	100%	42.991,98 m ² s	100%	-919,02 m ² s	-3,90%	
SÒL NO URBANITZABLE							
SISTEMES	-	-	2.080,32 m²s	4,74%	2.080,32 m²s	4,74%	
Comunicacions	SX	-	2.080,32 m ² s	4,74%	2.080,32 m ² s	4,74%	
SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT							
SISTEMES		21.651,00 m²s	49,31%	13.607,44 m²s	31,65%	-8.043,56 m²s	-17,66%
Comunicacions	SX	8.914,00 m ² s	20,30%	1.149,39 m ² s	2,67%	-7.764,61 m ² s	-17,63%
Espais Lliures	SV	10.560,00 m ² s	24,05%	11.352,39 m ² s	26,41%	792,39 m ² s	2,36%
Sòls en pendent ≤ 20%		7.284,31 m ² s	16,59%	7.902,59 m ² s	18,38%	618,28 m ² s	1,79%
Sòls en pendent ≥ 20%		3.275,69 m ² s	7,46%	3.449,80 m ² s	8,02%	174,11 m ² s	0,56%
Equipaments	SE	486,00 m ² s	1,11%	1.081,48 m ² s	2,52%	595,48 m ² s	1,41%
Serveis Tècnics	ST	1.691,00 m ² s	3,85%	24,18 m ² s	0,06%	-1.666,82 m ² s	-3,79%
ZONES		22.260,00 m²s	50,69%	27.304,22 m²s	63,51%	5.044,22 m²s	12,82%
Industrial Mitjana	Aa1	22.260,00 m ² s	50,69%	-	-	5.044,22 m ² s	12,82%
Industrial Gran	A1d	-	-	27.304,22 m ² s	63,51%		
Sostre màxim		44.982,00 m²st		23.702,28 m²st		-21.279,72 m²s	

3.5 Anàlisi de la proposta de modificació: PAU – 2

Classificació

Els sòls inclosos en la present modificació en l'àmbit del PAU 2 es classifiquen en Sòl Urbà no Consolidat (SNC). La modificació implica excloure de l'àmbit del nou sector del PAU-2 la zona que ocupen els sòls de la llera del Torrent del Bosc, que seran re classificats en sòl urbà (SUC) i qualificats com a sistema Hidrogràfic (SH).



Proposta Classificació PAU-2. Font: Pròpia

Qualificació

La modificació puntual del POUM preveu modificar la delimitació i qualificació de les zones i sistemes inclosos dins l'àmbit. La superfície de l'àmbit es veu augmentada en 580,18 m² un 5% més respecte la superfície que proposa el POUM.

Aquesta augment és absorbit per la re classificació en sòl urbà els terrenys que ocupen la llera del Torrent del Pla del Bosc, en el llinar nord, com a conseqüència de la delimitació de l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic (DPH) practicada en la definició gràfica del present document. Aquests sòls qualifiquen com a sistema de Hidrografia (SH)

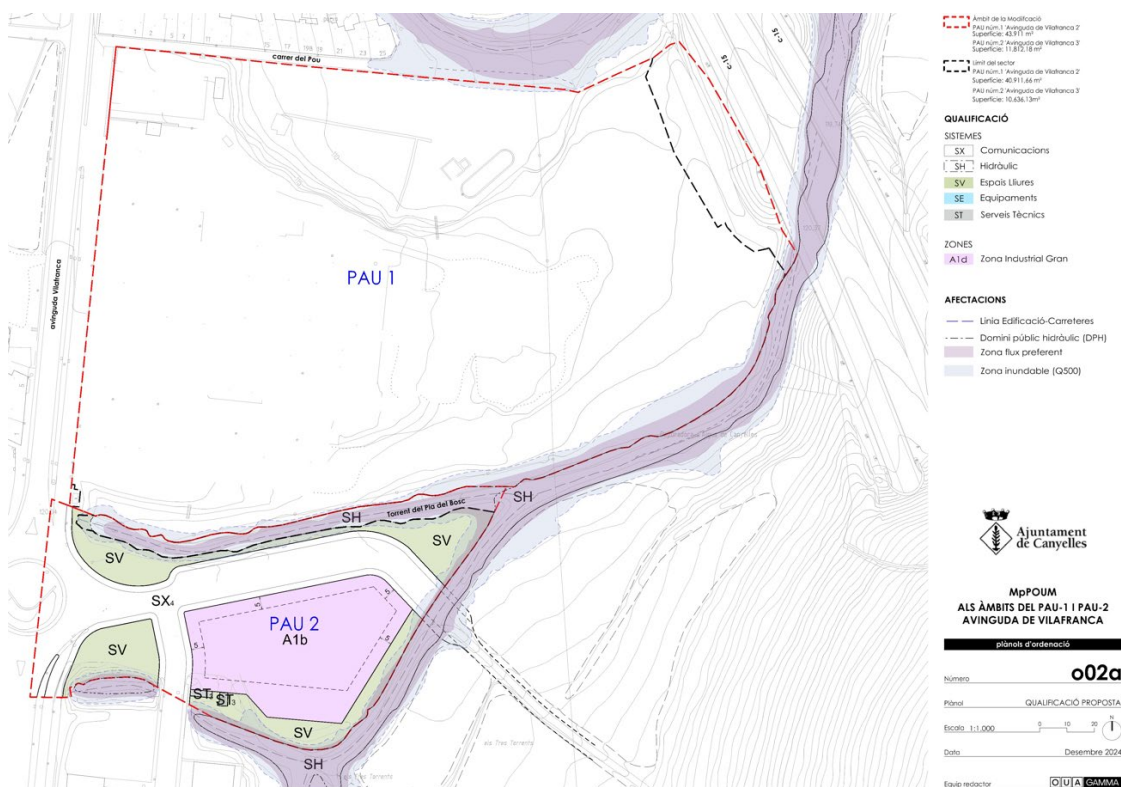
La proposta de MpPOUM a l'àmbit del PAU-2 augmenta la previsió de sòl públic respecte el previst pel planejament vigent. Es passa d'una superfície de sòl d'uns 58,92 % a 60,24% -l'equivalent a un 1,31% -.

Aquesta reducció no és en detriment de sistemes en la nova proposta, ja que s'augmenta la reserva de sòl per a sistemes d'Espais Lliures, previst en l'augment d'uns 17,57% més respecte l'anterior ordenació.

Es preveu la desaparició de bona part del Sistema de Comunicació (Clau SX) que preveia l'antiga ordenació.

Per altra banda, la zona de sòl privat es redueix en proporció uns 1.092,95 m², que passa del 41,08% al 29,81 %.

Pel sòl privat es preveu la regulació i qualificació de la zona per via de la Subzona A1e: Indústria PAU-2 previst per les Normes urbanístiques que incorpora la present MpPOUM.



Proposta Qualificació PAU-2. Font: Pròpia

SISTEMES

Els sistemes representen el 60,24% de la superfície de l'àmbit amb qualificació total de 7.115,08 m²s.

En aquest sentit tots els sòls de sistemes d'espais lliures i comunicacions es cediran urbanitzats segons els criteris establerts en aquesta modificació puntual, que es concretaran al corresponent projecte d'urbanització.

Sistema de Parcs i Jardins Públics (SV)

En aquest tipus de sòl es comprenen els espais lliures destinats a parcs i jardins d'ús públic (SV). Es qualifiquen un total de 3.042,51 m² – l'equivalent a un 25,76% de la superfície total de l'àmbit-. Seran de domini públic i només s'admetran els usos públics i col·lectius previstos a la normativa del POUM. Aquesta àrea seguirà les determinacions establertes pel POUM respecte els Sistemes d'Espais Lliures (SV), definits en l'Article 94 de la Normativa.

La qualificació de la zona verda del PAU 2, s'ajusta a les directrius per al planejament urbanístic establertes l'article 9.4 del Text Refós de la Llei 1/2010, d'Urbanisme, i a les determinacions establertes a l'article 7.1 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'Urbanisme.

La present proposta de modificació, tot i que, es tracta d'una actuació situada en sòl urbà no consolidat i que no suposa cap classificació de nou sòls, s'ha considerat oportú acreditar justificadament l'aplicació i compliment de l'article 7 del Decret 305/2006. A aquests efectes, la modificació de planejament preserva la urbanització dels terrenys de pendent superior al 20%.

A més a més, pel còmput global i en compliment de la reserva de sòl destinats als espais lliures s'han diferenciat aquells sòls situats en pendent superiors al 20% i no computen sobre els estàndards urbanístics mínims del Sistema d'Espais Lliures

La proposta qualifica 1.857,84 m² – l'equivalent el 15,73%- de sòl situats en pendents inferiors al 20%. La previsió d'aquests sòls supera els previstos en la fitxa del PAU 2 del POUM, que els qualifica en 547,39 m² – l'equivalent el 4,87%-.

Per una millor precisió la identificació dels terrenys amb pendent superior al 20% s'ha de dut a terme d'acord amb la cartografia de l'aixecament topogràfic de l'àmbit.



Sòls en pendent inferiors del 20% - PAU-2. Font: Pròpia

		POUM Planejament vigent		MpPOUM PAU-2 Proposta modificació		Diferència	
Clau		SUPERFÍCIE		SUPERFÍCIE			
Espais Lliures	SV	920,00 m ² s	8,19%	3.042,51 m ² s	25,76%	2.122,51 m ² s	17,57%
Sòls en pendent ≤ 20%		547,39 m ² s	4,87%	1.857,84 m ² s	15,73%	1.310,45 m ² s	10,85%
Sòls en pendent ≥ 20%		372,61 m ² s	3,32%	1.184,67 m ² s	10,03%	812,06 m ² s	6,71%

Sistema Hidràulic (SH)

Comprèn la llera, i el seu àmbit d'influència, de les rieres i els espais laterals que constitueixen el seu curs i l'lit, amb la descripció continguda en el RDL 1/2001, de 20 de juliol, Text refós de la Llei d'Aigües, que afecta el Torrent del Pla del Bosc.

Per la present modificació s'ha delimitat l'espai fluvial i el seu domini públic hidràulic (DPH) del Torrent del Pla del Bosc i de Cal Deus, atès que en la cartografia de base del POUM no hi figurava. Per tant, es qualifica una superfície de Sistema Hidràulic (SH) de 1.176,05 m² en Sòl Urbà situats l'extrem nord de l'àmbit de la modificació.

Sistema de Comunicacions (SX)

En aquest tipus de sòl es comprenen els espais definits al conjunt de carreteres, camins, carrers i espais per a vianants d'ús públic.

Es qualifiquen un total de 4.033,02 m², dels quals, uns 650 m² de superfície de sòl representen part del vial de la rotonda situada a l'est de l'àmbit.

Els sòls qualificats com a Sistema de Comunicacions seran de domini públic i només s'admetran els usos públics i restaran subjectes a les previsions establertes a la normativa del POUM.

Sistema de serveis tècnics (Clau ST)

Es preveu un petit àmbit de serveis tècnics per tal d'ubicar qualsevol infraestructura necessària per al funcionament del sector. Així, es qualifica un total de 39,55 m² amb la Clau ST₃ Sistema de Serveis Tècnics.

Aquesta àrea seguirà les determinacions establertes pel POUM respecte els sistemes de Serveis Tècnics, definits en l'Article 91 de la Normativa.

ZONA

La present modificació preveu la reordenació i la reducció de la superfície destinada a zones privades. Es redueix respecte el planejament vigent un total de 1.092,95 – l'equivalent a un 11,27% menys. Per tant, la superfície total de sòl privat representa un 29,81 % - l'equivalent a 3.521,05 m²s- respecte la superfície total del polígon.

Alhora, s'incorpora una nova qualificació urbanística que reguli les condicions i ordenació del sòl privat del polígon, introduint a les Normes del POUM una nova subzona determinada per la Clau A1e. Subzona Indústria PAU-2. La proposta preveu una única parcel·la privada.

L'ús admès és l'industrial i d'emmagatzematge, en totes les categories. També s'admetran els garatges i els serveis a l'indústria.

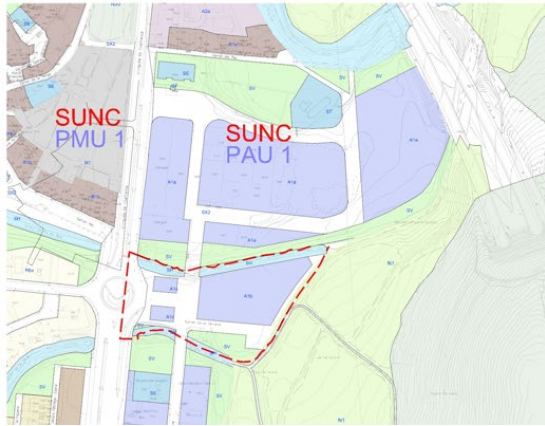
També s'admeten oficines i establiments comercials singulars (ECS), d'acord amb el Decret Llei 1/2009, i un espai adjacent per a l'exposició i venda dels productes propis de l'activitat industrial que s'hi desenvolupa, que es podrà mantenir mentre duri l'activitat industrial, i que no podrà ultrapassar els 300 metres quadrats de superfície de venda, ni configurar, juntament amb altres, un establiment comercial col·lectiu

Tenint en compte l'assentament actual i la nova ordenació del sector, es preveu que la plataforma que ocuparan les futures edificacions s'estableixi en la cota 114,25 m. Alhora es proposa per les façanes establir unes condicions d'acabats per tal de controlar el seu impacte en coherència amb l'entorn.

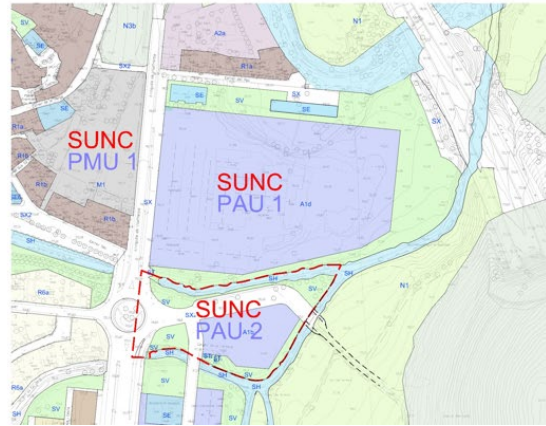
Comparativa de planejament

PLANEJAMENT VIGENT

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Canyelles, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme del Penedès el dia 08 de març de 2021 i publicat en el DOGC el 7 d'abril de 2021, delimita el sector PAU 2 - Avinguda de Vilafranca 3, de 11.232 m², al nord est del nucli urbà del municipi.



PROPOSTA DE MODIFICACIÓ POUM CANYELLES - PAU 2



PAU-2. Comparativa de planejament. Font: Pròpia

		POUM Planejament vigent		MpPOUM PAU-2 Proposta modificació		Diferència	
Clau		SUPERFÍCIE		SUPERFÍCIE			
		11.232,00 m ² s	100%	11.812,18 m ² s	100%	580,18 m ² s	5%
SÒL URBÀ							
SISTEMES		-	-	-	-	-	-
Hidrografia SH		-	-	1.176,05 m ² s	9,96%	1.176,05 m ² s	9,96%
SÒL URBÀ NO CONSOLIDAT							
SISTEMES		6.618,00 m ² s	58,92%	7.115,08 m ² s	60,24%	497,08 m ² s	1,31%
Comunicacions SX		4.374,00 m ² s	38,94%	4.033,02 m ² s	34,14%	-340,98 m ² s	-4,80%
Espais Lliures SV		920,00 m ² s	8,19%	3.042,51 m ² s	25,76%	2.122,51 m ² s	17,57%
Sòls en pendent ≤ 20%		547,39 m ² s	4,87%	1.857,84 m ² s	15,73%	1.310,45 m ² s	10,85%
Sòls en pendent ≥ 20%		372,61 m ² s	3,32%	1.184,67 m ² s	10,03%	812,06 m ² s	6,71%
Equipaments SE		-	-	-	-	-	-
Hidrografia SH							
Altres Serveis Tècnics, Hidrografia ST / SH		1.324,00 m ² s	11,79%	39,55 m ² s	0,33%	-1.284,45 m ² s	-11,45%
ZONES		4.614,00 m ² s	41,08%	3.521,05 m ² s	29,81%	-1.092,95 m ² s	-11,27%
Industrial Mitjana A1b		4.614,00 m ² s	41,08%	3.521,05 m ² s	29,81%	-1.092,95 m ² s	-11,27%
Sostre màxim		4.753,00 m ² st		4.577,37 m ² st		-175,63 m ² s	

3.6 Valoració de la proposta d'actuació

Ús del teixit urbà

La proposta de modificació replanteja l'ordenació d'uns sòls que conté unes edificacions en desús i en estat d'abandonament, per tal d'afavorir la implantació d'una nova activitat econòmica al municipi. Es tracta d'una activitat econòmica vinculada al sector industrial logístic, i per tant, ampliarà la oferta per la creació de llocs de treball estables.

Es tracta per tant, d'una actuació que permetrà reforçar el municipi incrementant el pes socioeconòmic a nivell comarcal, generant llocs de treball i reduint l'atur. Aquest fet afavorirà als habitants del municipi i especialment a les dones que són les que tenen un nivell d'atur més elevat.

Per tant, la implantació d'aquesta activitat econòmica podria donar resposta a una de les problemàtiques detectades en l'anàlisi consistent en una important taxa d'atur entre el col·lectiu de les dones.

D'altra banda, es preveuen un conjunt d'actuacions que permetran millores en l'ús del teixit urbà existent:

- Es preveu l'agrupació i connexió dels espais lliures, així com l'eliminació de barreres físiques existents entre l'assentament industrial i l'entorn del Torrent del Bosc. Aquest fet facilitarà la integració dels espais lliures en el sistema general del municipi, afavorint els recorreguts i l'apropiació dels mateixos per part de la ciutadania.
- La creació d'un eix cívic per vianants i bicicletes a l'eix de l'avinguda de Vilafranca. Aquest, a banda de crear un espai amable, permetrà als habitants del nord del municipi del gaudi dels nous espais públics.
- La creació d'una connexió per a vianants i per bicicletes que permetrà connectar els dos teixits existents a costat i costat de l'avinguda de Vilafranca. Aquest fet beneficiarà principalment als habitants del costat est de l'avinguda que podran accedir al parc del torrent del Pla del Bosc i els nous equipaments, i connectar amb els recorreguts transversals que connecten amb el nucli de Canyelles.

Aquest conjunt de d'actuacions representen una millora respecte la realitat existent i la prevista pel planejament vigent, que afecta a la ciutadania en general, i al col·lectiu de les dones en especial donat que aquest és el que més emprava els espais lliures i els recorreguts no motoritzats donat que és la que principalment s'encarrega de cuidar dels infants i de la gent gran.

Accessibilitat i Mobilitat

Pel que fa a la mobilitat, es preveuen accions que permetran garantir l'accés a la nova indústria, i a la vegada es preveuen un conjunt d'accions que permetran millorar la mobilitat de l'entorn i la connectivitat entre els dos costats de la via del tren.

Pel que fa a l'accés a la indústria es preveuen:

- Vehícles pesats: es preveu l'accés a l'interior de la parcel·la per l'avinguda de Vilafranca, xarxa viària que connecta directament a la carretera C-15. Segons l'Estudi d'Avaluació Mobilitat Generada, aquesta acció no col·lapsarà l'avinguda de Vilafranca i els seus elements, la qual ja suporta un elevat volum de transit, i no sobrecarrega en hora punta la capacitat de la via.
- Vehícles privats: es preveu la creació de nous aparcaments a l'interior i exterior de la parcel·la.
- Pel que fa a l'accés amb transport públic, com ja s'ha indicat, l'àmbit disposa de parades de bus urbà i interurbà, els quals connecten amb el nucli i l'àmbit d'actuació.
- Pel que fa a l'accés peatonal des del teixit residencial proper, es reforçaran els passos de vianants, motiu pel qual permetrà millorar la permeabilitat entre els dos costats de l'avinguda de Vilafranca.

Per tant, l'actuació ha previst l'accés a aquesta nova activitat tant pel que fa al transit rodat com pel que fa a l'accés amb transport públic o per mitjans no motoritzats. Aquests darrers són molt importants pel col·lectiu de les dones donat que els estudis demostren que aquest col·lectiu fa servir aquests tipus de transport. La bona connexió de la nova activitat amb el transport públic i no motoritzat permetrà a aquest col·lectiu l'accés a aquests nous llocs de treball.

Pel que fa a la mobilitat de l'entorn i la seva connexió amb la resta de la trama urbana, com ja s'ha indicat es crea un passeig cívic a l'eix de l'avinguda de Vilafranca que permetrà connectar els teixits residencials del nucli de Canyelles amb els espais lliures a l'entorn dels Torrents del Pla del Bosc i Cal Deus.

Finalment, i pel que fa a l'accessibilitat, tal i com s'indica a l'estudi de mobilitat generada, els carrers existents són principalment accessibles.

Per tant, a nivell de mobilitat i accessibilitat, es considera que la proposta representa una millora per la població en general, i pel col·lectiu de les dones en particular. Es valora positivament, la creació de llocs de treball en un emplaçament que disposa d'accés amb transport públic, així com el conjunt d'accions que es preveuen per millorar la mobilitat peatonal, connectant els dos costats de les vies del tren.

Seguretat

Pel que fa a la seguretat, es valora positivament que es realitzi una proposta que permeti eliminar un solar abandonat i sense projecció d'edificació. Aquest tipus de sòls acostumen a ser una font d'inseguretat. La implantació d'una nova activitat permetrà, a banda de dotar d'ús una zona abandonada, la urbanització afavorirà la revitalització de l'entorn.

Caldrà vetllar perquè en el disseny de l'espai lliures tinguin en compte criteris de disseny que evitin racons, espais sense visibilitat o mala il·luminació, per tal de crear espais més segurs.

4. DIAGNOSI

4.1 Entorn existent

L'objecte d'aquest apartat és analitzar l'entorn immediat, en especial pel que fa a l'accessibilitat, la mobilitat, la seguretat i l'ús del teixit urbà.

Àmbit

Els dos polígons situats sobre l'Avinguda de Vilafranca són limítrofs, per tant, ambdós comparteixen les característiques morfològiques del seu entorn immediat.

En termes generals el PAU-1, en direcció Sud es troba com a continuació del petit assentament industrial que conforma el PAU-2. Els dos polígons queden delimitats per la llera del Torrent del Pla del Bosc, que transcórrer en sentit horitzontal limitant els dos polígons.

A la immediatesa del polígon del PAU-1 en direcció Nord, s'hi troba un petit nucli residencial anomenat Cal Padrí conformat per 16 habitatges entre mitgeres i de caràcter tradicional situats al carrer del Pou. El carrer del Pou té una amplada d'uns 5 metres que limita amb l'àmbit del PAU-1 a través d'un mur de pedra. El final del carrer existeix un cul de sac sense sortida i limítrof amb el sòl no urbanitzable.

Pel que fa els límits en sentit Est, el PAU-1 delimita amb zona de servitud del pas de la carretera c-15 que comunica els nuclis de Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca del Penedès en sentit vertical. Aquest vial és considerat eix vertebrador de l'estructura territorial de la comarca del Garraf. Mentre que a l'Est del PAU-2, delimita amb uns terrenys d'ús agrícoles situats en sòl no urbanitzable.

Finalment, en sentit Oest, ambdós àmbits delimiten amb l'avinguda de Vilafranca, també anomenada c-15z, que transcórrer en sentit vertical i que divideix el municipi en dos àmbits. Aquest vial és considerat eix vertebrador de l'estructura urbana de Canyelles, en sentit nord-sud.

Pròxim als dos polígons s'hi desenvolupa el teixit residencial que conforma el nucli de Canyelles, destacant-ne el conjunt arquitectònic format per el Castell de Canyelles, on s'alça per damunt del teixit urbà tradicional del nucli de Canyelles, i que propicia el centre neuràlgic d'aquest àmbit del municipi.



Fotografia 1. Avinguda Vilafranca amb el carrer del Pou (Límit nord-oest)



Fotografia 2. Avinyó Vilafranca amb la rotonda d'accés al PAU-2 (Límit sud-oest)



Fotografia 3. Carretera c-15 amb el límit del PAU-1 (Límit nord-est)



Fotografia 4. Visió general del PAU-2 (Límit oest)



Fotografia 5. Visió general interior PAU-2

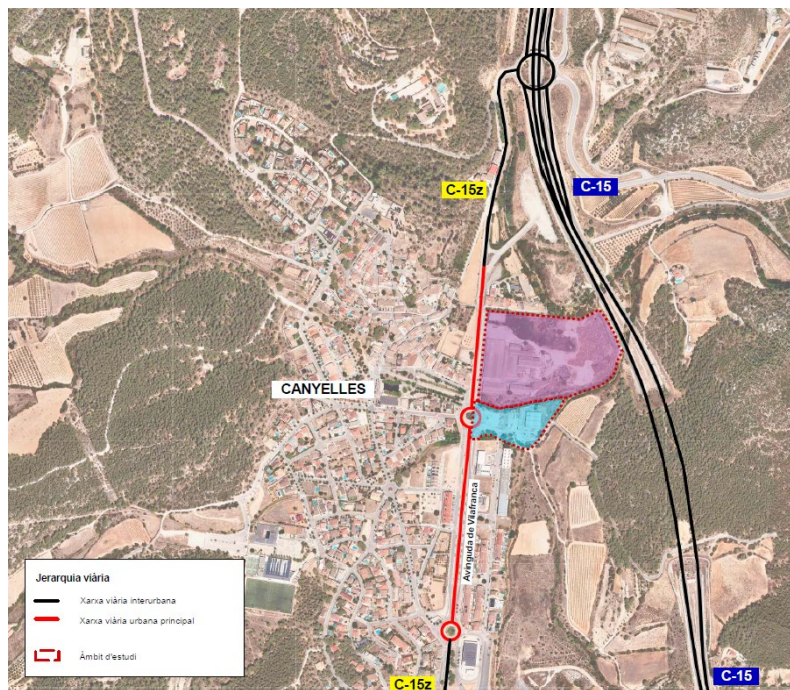


Fotografia 6. Enclavament del torrent de Cal Deus i camí de Canyelles (Límit sud)

Tal i com es pot observar a les imatges el sòl es troba en una situació d'obsolescència, després del cessament de l'activitat de la fàbrica que ocupava els terrenys objecte de la modificació.

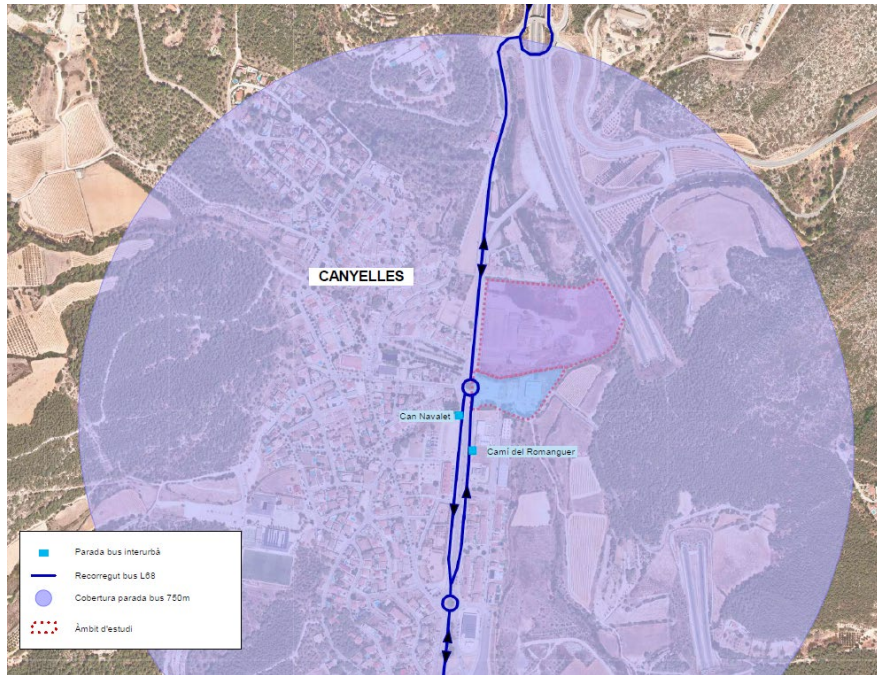
Accessibilitat rodada

Es tracta d'un sòl amb una posició clarament estratègica respecte la lògica posicional en vers les infraestructures i el context immediat; situats entre la via interurbana de l'avinguda de Vilafranca i la carretera d'àmbit territorial C-15, amb connexió directa amb la sortida 7 des de la rotonda de la C-15 situada a 500 m, i per tant, ben comunicat amb les infraestructures vertebradores a nivell comarcal.



Imatge 1. Font: Estudi mobilitat generada_ MCRIT

La xarxa secundària distribuïdora a l'entorn de l'àmbit d'estudi aquests eixos són l'avinguda de Vilafranca (C-15Z). Aquest carrer conforma un eix que, entre d'altres funcions, permeten l'accés i la sortida a l'àmbit d'estudi des de la carrereta C-15.



Imatge 2. Font: Estudi mobilitat generada_MCRIT

Xarxa de transport públic

Canyelles i l'àmbit d'estudi estan servits per una línia de bus interurbà (L68):

L68. Vilafranca - Sant Pere de Ribes - Sitges - Vilanova i la Geltrú

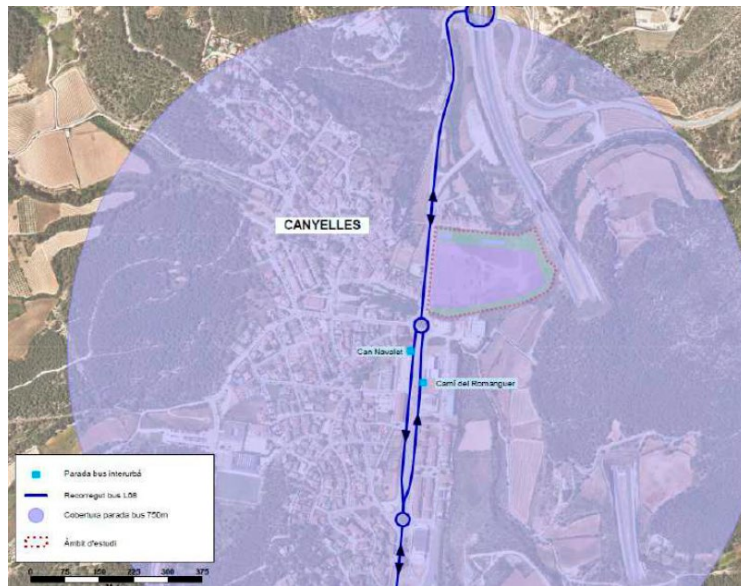
La línia L68 té dues parades a Canyelles, una per a cada sentit de la marxa. Aquestes ofereixen servei en horari diürn de dilluns a divendres, i també els dissabtes feiners. En dia feiner hi ha una oferta de 4 expedicions/dia i sentit. En sentit Vilanova i la Geltrú la primera expedició és a les 10h30 i l'última a les 20h15, i en sentit Vilafranca del Penedès la primera expedició és a les 8h27 i l'última a les 17h32.

Els dissabtes feiners l'oferta és de 2 expedicions/dia per sentit. En sentit Vilanova i la Geltrú fan parada a les 8h00 i les 13h35 i en sentit Vilafranca del Penedès a les 12h02 i a les 13h02.

Els diumenges i festius la línia no presta servei.

El trajecte en ambdós sentits entre Canyelles i l'estació d'Autobusos de Vilafranca del Penedès és d'aproximadament 15 minuts.

La línia d'autobús L68 amb les dues parades pròximes a l'àmbit d'estudi PAU-1 de Canyelles (màxim de 750 metres):



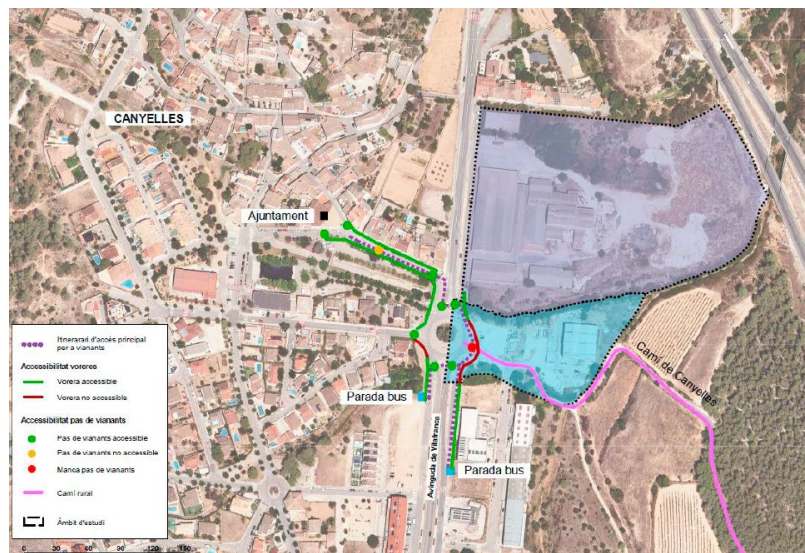
Imatge 3. Font: Estudi mobilitat generada_ MCRIT

Xarxa de bicicletes

En relació amb la xarxa pedalable, no existeix infraestructura ciclable pròxima a l'àmbit d'estudi. L'únic carril bici del municipi s'ubica al c. Can Xum, entre els carrers Puig de les Forques i el pg. de la Zona Esportiva.

Itinerari de vianants principal

D'acord amb l'estudi de mobilitat generada, la major part de les voreres dels vials a l'entorn de l'àmbit d'estudi són accessibles amb amplades entre 2,5 m i 5m, és el cas dels carrers de l'avinguda de Vilafranca. No obstant, la vorera del carrer del Pou presenten voreres d'amplada a l'entorn d'1m i, per tant, no són accessibles. Així mateix, hi ha alguns del recorregut que falta manca de pas de vianants.



Imatge 4. Font: Estudi mobilitat generada_ MCRIT

Per accedir a l'àmbit del PAU-1, des del nucli urbà de Canyelles, l'únic recorregut possible és per l'avinguda de Vilafranca (C-15z). Pel que fa a l'amplada de les voreres, a l'inici i fi del trajecte l'amplada de la mateixa es situa en els 2,5m i 5m (superior a 1,8m d'amplada mínima establerta per l'Ordre TMA/851/2021

d'accessibilitat), no obstant, a la part central de recorregut, a l'alçada de la rotonda, la vorera presenta un petit tram amb voreres a l'entorn d'1m.

El recorregut a fer des de l'Ajuntament de Canyelles fins l'àmbit d'estudi es realitza pel c. Nou fins travessar l'av. Vilafranca. En total són 200m que es poden fer en 4 minuts a peu. Al llarg de l'itinerari s'han de creuar quatre interseccions les quals estan dotades de passos de vianants amb guals rebaixats.

Per accedir a l'àmbit del PAU-2, el recorregut des de la parada de bus Camí del Romanguer fins l'àmbit d'estudi, té inici a l'av. Vilafranca. Cal creuar l'av. Vilafranca pel costat sud de la rotonda del camí del Romanguer i seguir recta en direcció nord per aquesta via fins arribar a l'àmbit d'estudi. El recorregut és de 80m i es pot fer amb menys de 2 minuts a peu. La via que cal creuar presenta un pas de vianants accessible.

Pel que fa a l'amplada de les voreres, el tram de l'av. Vilafranca (costat oest) presenta una amplada entre els 1,8 i 2,5m.

El recorregut a fer des de l'Ajuntament de Canyelles fins l'àmbit d'estudi es realitza pel c. Nou fins travessar l'av. Vilafranca. En total són 190m que es poden fer en 4 minuts a peu. Al llarg de l'itinerari s'han de creuar quatre interseccions les quals estan dotades de passos de vianants amb guals rebaixats i, per tant, són accessibles.

Pel que fa als camins rurals, a l'entorn dels àmbits d'estudi destaca el camí de Canyelles. Aquest camí permet els desplaçaments interurbans a peu, en bicicleta i en vehicle privat cap a l'est creuant per la zona rural la carretera C-15 i connectar amb zones urbanes com Vora Sitges.

Conclusions de la realitat existent:

- Hi ha un gran solar amb edificis abandonats dins de la trama urbana. Aquest fet pot provocar problemes de brutícia i inseguretat.
- Es traca d'una zona ben delimitada ubicada en continuïtat amb la trama urbana.
- Està ben connectat amb la xarxa principal (C-15 i C-15z 'Avinguda de Vilafranca)
- Està ben connectat a nivell de transport públic

4.2 Marc demogràfic

4.2.1 Evolució i dinàmica de la població de Canyelles

El terme municipal de Canyelles, de 14,2 km², es troba ubicat al nord-oest de la comarca del Garraf, al límit amb l'Alt Penedès. Limita al nord amb Olèrdola, a l'est amb Olivella, al sud - est amb Sant Pere de Ribes, al sud amb Vilanova i la Geltrú i a l'oest amb Castellet i la Gornal. Presenta una població de 5.201 habitants (l'any 2023) i una densitat de població de 365,50 habitants/km², (IDESCAT 2023), repartits entre el nucli de Canyelles i les urbanitzacions repartides arreu del terme municipal.

S'observa que la població ha anat augmentat de manera constant durant els últims anys, tot i que els darrers 20 anys la població ha crescut molt, fins a doblar pràcticament la població motivat per la creació de noves urbanitzacions residencials.

La distribució global de l'ocupació per grans sectors d'activitats presenta força similituds entre la comarca i el municipi. És una evidència que cap dels dos àmbits territorials té un sector primari amb entitat i en canvi, ambdós estan especialitzats en serveis tot i que en el cas de Canyelles, indústria i construcció resten pes als serveis, ja que en aquest cas, la participació relativa d'aquests dos sectors en el conjunt dels ocupats municipals, és més elevada que a la comarca.

4.2.2 Factors demogràfics

Amb dades de l'any 2022, un 9,65 % dels habitants són persones de nacionalitat estrangera, mentre que a la demarcació de Barcelona la població d'altres nacionalitats és de 15,48%. El 15,62% són persones majors de 65 anys. El percentatge de gent gran al conjunt de Barcelona és de 19,31%. Si s'analitza l'índex d'envelliment, a Canyelles és de 105,96% mentre que a la demarcació de Barcelona, aquest índex representa el 136,31%. D'altra banda, el nombre de persones entre 25 i 34 anys i, per tant en edat d'emancipació, és de 475; és a dir, un 9,49 % respecte el total de població. El nombre de joves entre 15 i 24 anys i, per tant en edats d'emancipació futura, és de 572, el que representa un 11,42 % del total de la població . També anotar que les llars estan formades per 2,8 persones de mitjana, segons dades del darrer Cens de població i habitatge, 2011.

Habitants

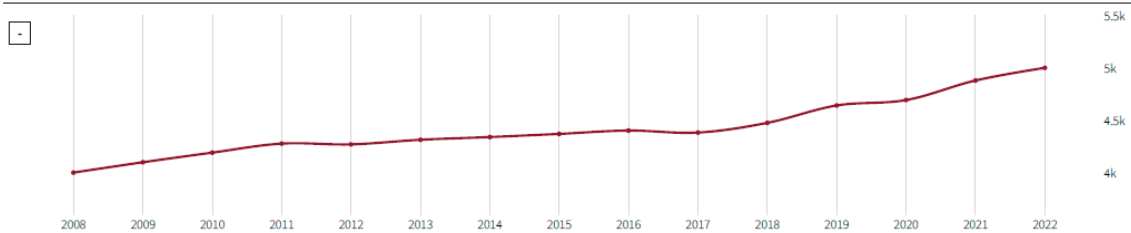
2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

5.007 Habitants

↑ 2,48% en 1 any ↑ 14,11% en 5 anys ↑ 17,12% en 10 anys

La població és de 5.007 persones.

📍 Nombre total d'habitants



Estructura de població per sexe

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

47,81 %

↓ -0,72% en 1 any ↓ -1,82% en 5 anys ↓ -2,67% en 10 anys

📍 Percentatge de població de dones respecte el total d'habitants

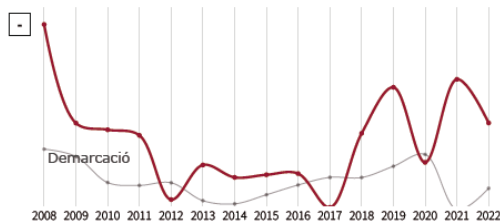


Variació de la població

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

2,48 %

📍 Taxa bruta de creixement total. Variació interanual de la població



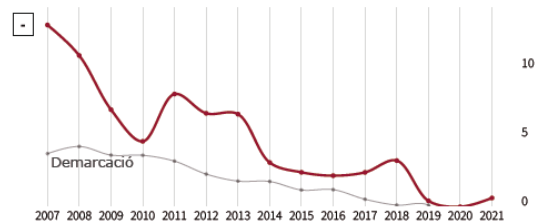
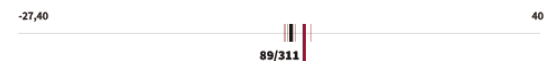
Taxa de creixement vegetatiu

2021 - Idescat

0,20 ‰

↑ 148,09% en 1 any ↓ -88,73% en 5 anys ↓ -97,34% en 10 anys

📍 Diferència entre naixements i defuncions per miler d'habitants



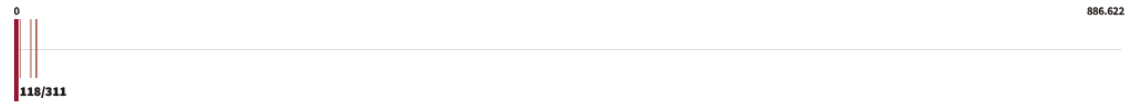
Nombre de població estrangera

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

483 Habitants

↑ 1,47% en 1 any ↑ 45,92% en 5 anys ↑ 65,98% en 10 anys

③ Població amb nacionalitat estrangera



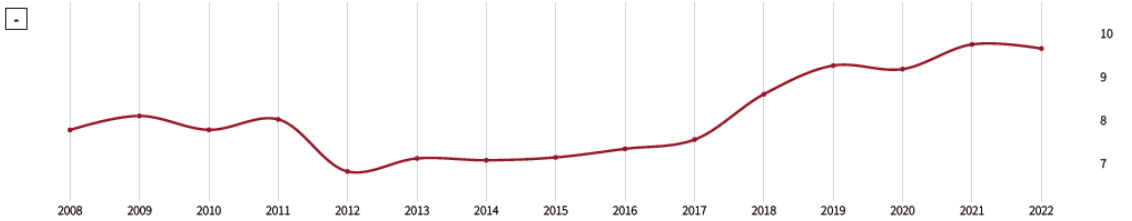
Població estrangera

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

9,65 %

↓ -0,98% en 1 any ↑ 27,88% en 5 anys ↑ 41,71% en 10 anys

③ Percentatge de població amb nacionalitat estrangera sobre el total de població



Saldo migratori

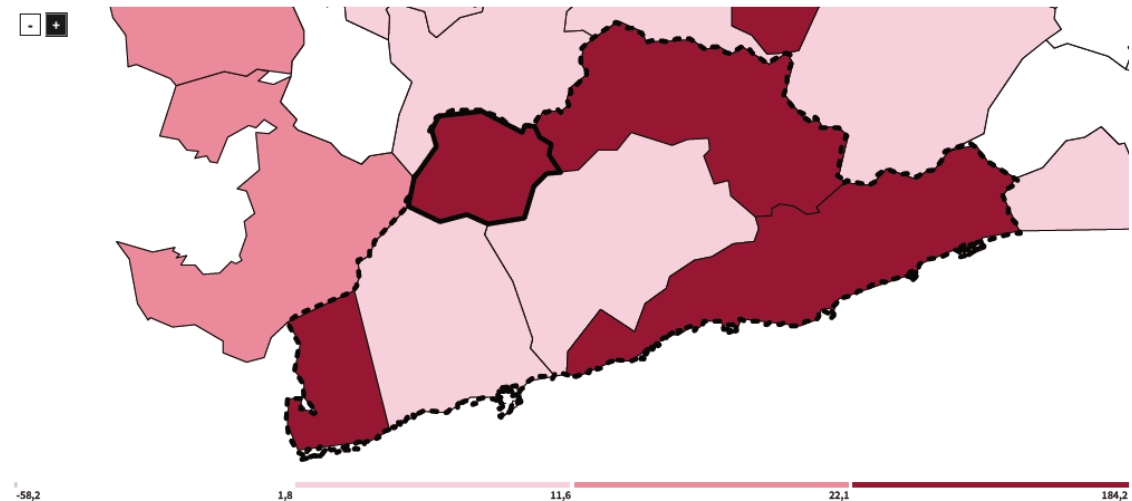
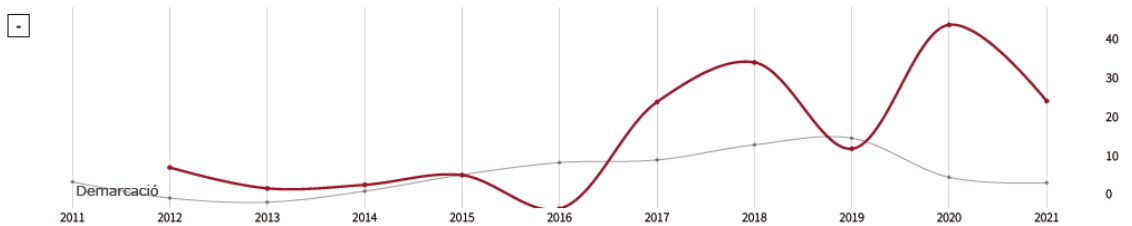
2021 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

23,95 ‰

↓ -45,11% en 1 any ↑ 720,76% en 5 anys

La taxa migratòria és de 23,95 per miler d'habitants.

③ Diferència entre la immigració i l'emigració registrada per miler d'habitants



Saldo migratori intermunicipi...

2021 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)
26,40 ‰
↓ -34,01% en 1 any
↑ 746,41% en 5 anys
↑ 1.156,15% en 10 anys

② Diferència entre la immigració i l'emigració intern...



Saldo migratori extern

2021 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)
-2,46 ‰
↓ -167,89% en 1 any
↓ -1.182,36% en 5 anys

② Diferència entre la immigració i l'emigració extern...



Saldo migratori jove

2021 - INE
11,05 ‰
↓ -92,98% en 1 any
↓ -87,82% en 5 anys
↑ 129,58% en 10 anys

② Diferència entre la immigració i l'emigració del gru...



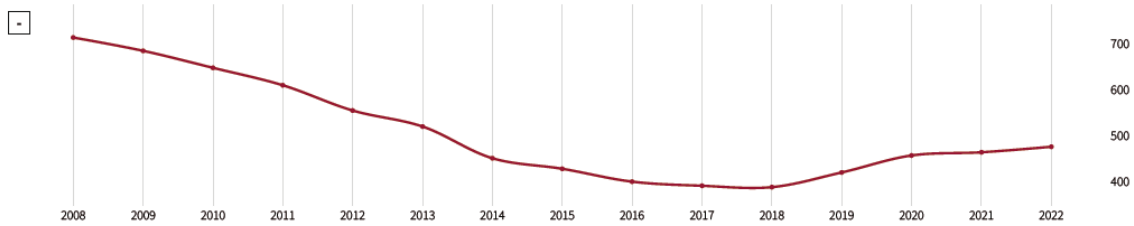
Nombre de població en edat d'emancipació

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

475 Habitants

↑ 2,59% en 1 any
↑ 21,79% en 5 anys
↓ -14,26% en 10 anys

② Habitants entre 25 i 34 anys



Població en edats d'emancipació

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

9,49 %

↑ 0,11% en 1 any
↑ 6,74% en 5 anys
↓ -26,79% en 10 anys

② Percentatge d'habitants entre 25 i 34 anys sobre el total de població



La població en edat d'emancipació a Canyelles es xifra en un 9,49 %.

Nombre de població en edat d'emancipació f...

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

572 Habitants

↑ 7,12% en 1 any
↑ 41,58% en 5 anys
↑ 59,78% en 10 anys

② Habitants entre 15 i 24 anys



Emancipació futura

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

11,42 %

↑ 4,53% en 1 any
↑ 24,08% en 5 anys
↑ 36,42% en 10 anys

② Percentatge d'habitants entre 15 i 24 anys sobre el total de població



Nombre de gent gran

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

782 Habitants

↑ 4,27% en 1 any
↑ 25,93% en 5 anys
↑ 71,12% en 10 anys

② Habitants de 65 anys i més



Gent gran

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

15,62 %

↑ 1,75% en 1 any
↑ 10,36% en 5 anys
↑ 46,10% en 10 anys

② Percentatge d'habitants de 65 anys i més sobre el total de població



Índex d'envelliment

2022 - Idescat (Padró Municipal d'Habitants)

105,96 %

↑ 4,41% en 1 any
↑ 33,95% en 5 anys
↑ 97,78% en 10 anys

② Percentatge d'habitants de 65 anys i més sobre menors de 15 anys



Dimensió de la llar

2011 - Idescat (Cens de Població i Habitatges)

2,80 Persones per llar

↑ 12,07% en 10 anys

② Coeficient entre el total de població i el nombre de llars



Nombre de llars amb gent gran que viu sola

2011 - Idescat (Cens de Població i Habitatges)

85 Llars

Ⓢ Nombre de llars formades per una persona de 65 anys o més



Gent gran que viu sola

2011 - Idescat (Cens de Població i Habitatges)

5,56 %

Ⓢ Percentatge de llars formades per una persona de 65 anys o més



Dades i Gràfics. Indicadors Municipals d'Habitatge de la demarcació de Barcelona. Informe Municipal. Font: DIBA

4.2.3 Factors socio-econòmics

A Canyelles la renda bruta familiar disponible és de 72.518,79€ (2022), el que suposa una renda bruta familiar de 17.274,6€ per habitant de més de 16 anys. A la demarcació de Barcelona la renda bruta familiar disponible per habitant de més de 16 anys és de 23.454,53 €. Al 2022 s'ha comptabilitzat un 9,92 % d'atur registrat. Al conjunt de Barcelona, al mateix any, el percentatge de desocupació és de un 9,91 %. Pel que fa a l'atur femení al municipi, un 11,16% de les dones actives estan desocupades. Si analitzem dades de formació, al municipi hi ha un s.d.% de persones amb un nivell baix d'estudis, mentre que a la demarcació el mateix indicador representa un 20,39%.

Nivell d'estudis baixos

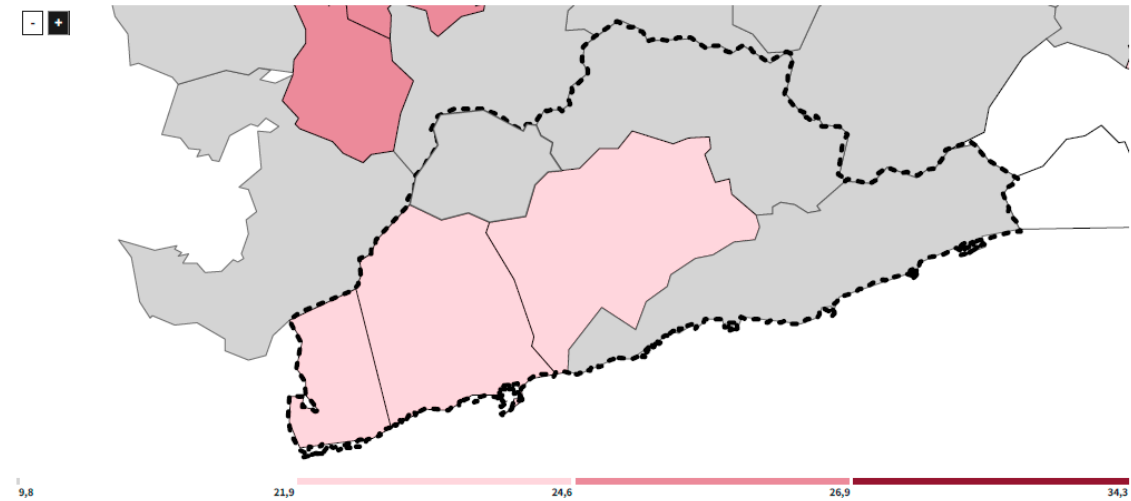
- Idescat (Cens de Població i Habitatges)

s.d.

Ⓢ Població sense estudis o que no sap llegir ni escriure o té estudis d'educació primària...

Del total de 5.007 habitants de Canyelles, el s.d. % tenen un nivell d'estudis baix.

9,80 34,34



Nombre de persones amb atur registrat

2022 - Diputació de Barcelona

246 Persones

↓ -30,11% en 1 any
↓ -9,56% en 5 anys
↓ -43,84% en 10 anys

Ⓢ Població desocupada registrada a les oficines d'ocupació (SOC)



Atur registrat

2022 - Diputació de Barcelona

9,92 %

↓ -30,14% en 1 any
↓ -25,28% en 5 anys
↓ -52,87% en 10 anys

Ⓢ Percentatge de població desocupada registrada a les oficines d'ocupació (SOC) so...



Nombre de dones a l'atur

2022 - Diputació de Barcelona

126 Persones

↓ -30,77% en 1 any
↓ -16,56% en 5 anys
↓ -44,98% en 10 anys

© Població femenina desocupada registrada a les oficines d'ocupació (SOC)



Atur femení

2022 - Diputació de Barcelona

11,16 %

↓ -29,73% en 1 any
↓ -31,63% en 5 anys
↓ -54,29% en 10 anys

© Percentatge de població femenina desocupada registrada a les oficines d'ocupaci...



Dades i Gràfics. Indicadors Municipals d'Habitatge de la demarcació de Barcelona. Informe Municipal. Font: DIBA

4.2.4 Mobilitat de la població: Pautes segons gènere

Pel que fa a les pautes de mobilitat, les dades mostren certs patrons diferencials entre homes i dones (escala comarcal i SIMMB). En un dia feiner les dones realitzen, de mitjana, un major nombre de desplaçaments que els homes (3,65 les dones i 3,39 els homes). En dies festius aquesta dinàmica s'inverteix. Les dones dediquen una proporció superior dels seus desplaçaments a mobilitat personal per sobre de l'ocupacional. Entre els homes, aquesta pauta també es produeix però el pes de la mobilitat ocupacional és major. Pel que fa als mitjans de transport, les dones utilitzen en major mesura els mitjans de transport no mecànics o que suposen mobilitat activa mentre que els homes es desplacen utilitzant tant una pauta de mobilitat activa com en vehicle privat. El transport públic és l'opció que s'utilitza en una menor proporció de desplaçaments tot i que les dones l'utilitzen en un percentatge superior als homes.

En termes estrictament sociodemogràfics les dones de Canyelles presenten un perfil que pot acabar configurant situacions de major vulnerabilitat en àmbits específics. En primer lloc, per l'envelliment. Uns majors índexs d'envelliment, en general, es tradueixen en una proporció més gran de dones grans que viuen soles; en segon lloc, pel lloc d'origen així com per la configuració encapçalament de les llars monoparentals i amb fills al càrrec i, finalment, per una relació més precària amb l'activitat econòmica i amb la renda disponible.

Totes aquestes qüestions fan necessàries actuacions concretes que puguin arribar a donar resposta a les necessitats específiques d'aquests col·lectius.

Es destaca que l'estructura urbana del municipi presenta limitacions per aconseguir una mobilitat per a vianants adequada, degut a les llargues distàncies i els desnivells a salvar que separen els nuclis urbans que obliguen a l'ús de vehicles motoritzats per desplaçar-se dins del municipi. S'observa que la utilització del vehicle privat per a desplaçaments que en molts casos es podrien realitzar a peu, sempre que es garanteixin unes mínimes condicions de comoditat i seguretat.

Es destaca també que tan sols el 36% de les voreres del municipi són accessibles amb un ample superior a 90 cm. El 64% restant si situa per sota d'aquest llindar per la pèrdua de secció de vorera ocasionat pels elements urbans de la via pública.

Pel que fa a les urbanitzacions, el 60% dels vials presenten voreres urbanitzades i el 40% no presenten voreres, donat que hi ha força carrers encara sense urbanitzar.

Pel que fa als desplaçaments en bicicleta, Canyelles no disposa d'una xarxa de bicicletes i l'estudi destaca que la demanda de mobilitat en aquest mode és pràcticament inexistent. S'assenyala però, que les característiques del nucli urbà permeten compatibilitzar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i que existeixen nombroses rutes ciclables de tipologia BTT que tenen part del seu recorregut al municipi de Canyelles i permeten connectar amb municipis i llocs d'interès veïns. Pel que fa a l'estat de les connexions entre el sector a desenvolupar i els principals centres atractors de mobilitat del municipi, el sector ja preveu la implantació d'equipaments

5. VALORACIÓ DE L'IMPACTE SOCIAL I DE GÈNERE DEL PLA

5.1 Criteris de gènere i urbanisme inclusiu

La planificació i l'ordenació dels àmbits de la MpPOUM ha estat fonamentat en l'anàlisi multidisciplinari a diferents escales.

En coherència amb les premisses que es postulen des de la planificació territorial amb perspectiva de gènere es determinen els següents criteris generals pel sector de la MpPOUM, la seva implantació i les seves futures activitats:

- Facilitar l'accés a llocs i instal·lacions i reduir l'obligatorietat de fer llargs viatges.
- Priorització del transport públic davant de la construcció de noves artèries de trànsit rodat ràpid.
- Augmentar la dotació de sòl per a parcs.
- Integar també els equipaments i serveis a cada sector.
- Configurar xarxes d'itineraris per a les persones que van a peu.
- Situar aparcaments públics als accessos de les ciutats i altres assentaments urbans, en contacte amb parades de la xarxa de transport públic.
- Pensar en xarxes de recorreguts per a vianants lliures de trànsit, independents de les xarxes de mobilitat de vehicles i transport públic, i en xarxes mixtes amb transport públic compatible amb l'anar a peu, com per exemple el tramvia o el microbús elèctric de barri.

5.2 Valoració

5.2.1 Indicadors

Es valoraran les necessitats específiques en funció del gènere i pels diferents col·lectius analitzats en relació als següents conceptes:

Accessibilitat

S'identifiquen tres escales en la proximitat en funció de l'assiduitat i de les necessitats de la població, que impliquen:

- allò que es troba a 5 min de casa (500 m aprox. escala de veïnat),
- a 15min (entre 500 i 1.000m aproximadament Escala de barri). Xarxa de vida quotidiana
- a 25 min (entre 1.000 m i 1.800 m aprox. escala suprabarrial) a peu i sense dificultat.

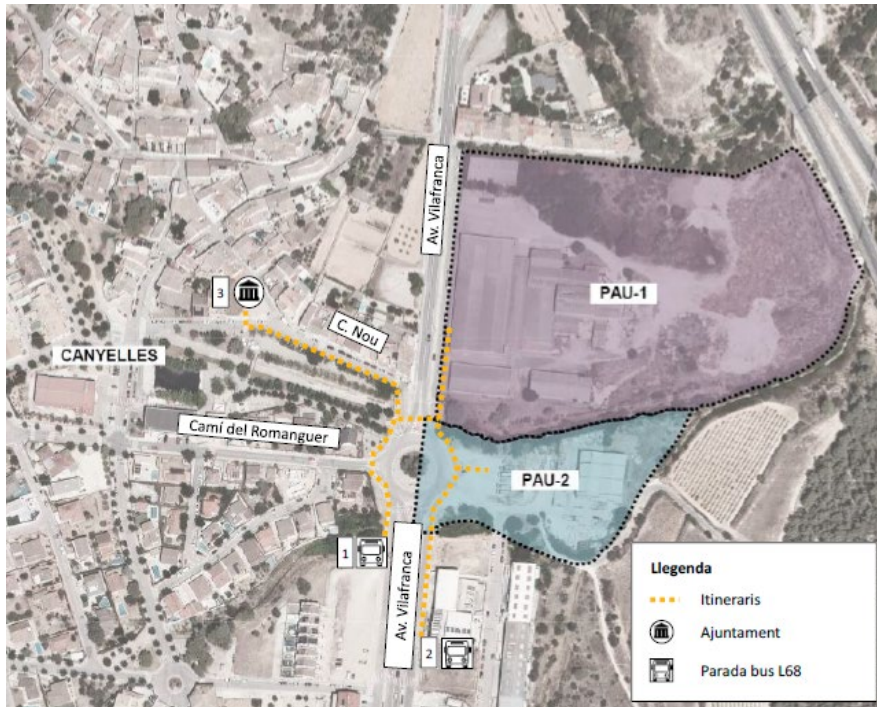
Indicadors:

Distància (en km) que s'ha de recórrer per arribar als serveis i equipaments necessaris per acomplir les tasques de la vida quotidiana.

Temps esmerçat per arribar-hi.

S'ha estudiat aquest concepte en el punt anterior de la present Memòria de Gènere de la MpPOUM a partir de l'anàlisi cartogràfic i identificació d'alguns d'aquests àmbits, espais quotidians tals com els equipaments administratius, escolars, culturals, sanitaris, etc., així com espais de compra d'alimentació.

El primer exercici que s'ha fet és crear una malla d'influència de tots els centres de vida quotidiana detectats en el municipi. El resultat és el següent:



Imatge 5. Font: Estudi mobilitat generada_ MCRIT

S'ha observat que l'àmbit de la MpPOUM s'encaixa en un entorn cèntric. En aquest sentit, els usos de nova implantació ja siguin industrials o logístics estaran vinculats de la xarxa de vida quotidiana de la població resident a Canyelles.

Mobilitat:

Facilitat per a realitzar tot tipus de desplaçaments necessaris en la vida quotidiana.

Caldrà considerar les distàncies als sectors residencials, als equipaments, serveis i estacions o parades de transport públic. Aquests no superen els 10 minuts si es recorren a peu.

Altres aspectes susceptibles d'ésser analitzats seran la segregació de la circulació rodada, la ubicació de les parades o estacions de transport públic previstes prop o dins l'àmbit, etc. Podrà remetre's en part a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La localització dels elements infraestructurals

Indicadors:

Són les vies de circulació de vehicles compatibles en amplada i en la relació vial/vorera amb els vehicles i les persones que hi circulen.

Les parcel·les d'estudi es troben en una àrea urbana, en una zona amb assentaments industrials del tot consolidats. L'entorn de l'àmbit d'estudi té un únic carrer que connecta la parcel·la amb l'Avinguda de Vilafranca (C-15z). Aquest carrer compta amb infraestructures per a vianants.

Per tant, actualment la connectivitat i accessibilitat entre l'entorn urbà i el sector de la modificació del POUM queda suficientment garantida.

Les distàncies a peu des del centre de Canyelles a l'entorn de la parcel·la són de 3 minuts, unes distàncies assumibles amb la infraestructura adequada

Indicadors:

Distància de les parades de transport en relació als espais habitats i de sectors d'activitat econòmica del municipi (nuclis, urbanitzacions, polígons industrials, etc...)

Com es pot observar hi ha una línia d'autobús interurbà que transcorre per l'Avinguda de Vilafranca a l'alçada de l'àmbit de la MpPOUM, hi ha parada de bus que sigui factible per l'àmbit logístic-industrial. La parada més pròxima correspon a la parada del nucli urbà de Canyelles, localitzada a 270 metres de l'àmbit. Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2006 de Catalunya les dones són les que utilitzen mitjans de transport més sostenibles i actius, com per exemple anar a peu i el transport públic. Les dones acostumen a desplaçar-se en hores vales en més freqüència que els homes. La tendència dels homes és la de desplaçar-se en hores punta de matí i tarda, per fer desplaçaments per motius ocupacionals i amb vehicle privat.

És interessant conèixer els mitjans de transport utilitzats i els motius de desplaçament per edats. D'aquesta manera es poden conèixer els hàbits i els moviments de la població en funció de l'edat. El grup de 30 i 64 anys són els que més desplaçaments al dia realitzen segons dades de l'EMEF d'altres localitats.

La població jove realitza més desplaçaments amb transport públic que la resta de població (35,7%), mentre que el grup central de població (30 a 64 anys) es desplaça majoritàriament amb vehicle privat (45,7%).

Seguretat:

Conjunt de mesures que possibiliten entorns exempts de perills i riscos, influeixen en la seva percepció com a tals, en particular per part de les dones, els adolescents i la gent gran.

Entre els aspectes a estudiar caldria tenir en compte la configuració dels espais públics així com la imatge que en podrien tenir en un futur els seus usuaris.

Un altre paràmetre important és la visibilitat dels espais, entesa com el camp de visió i la possibilitat de ser vist, tant des de l'espai públic com privat.

La correcta il·luminació dels carrers, assegura una percepció de seguretat del teixit urbà tant per els homes com per les dones..

La seguretat: estudi dels punts sensibles de les àrees urbanes, en relació amb el delictes i la sensació d'inseguretat.

Indicadors:

Densitat edificadora mesurada en nombre d'habitants per ha, o en m² edificat per m² de sòl (les densificacions mitjanes afavoreixen la sensació de seguretat).

Canyelles com a municipi té una densitat de població de 365,50 Habitants / Km². La distribució per sexes de la densitat de població (segons el % de població per sexe) és de 187,09 homes-hab./km² i de 174,74 dones-hab./km²

Així mateix la major part de la població es concentra entre els nuclis històrics i les urbanitzacions.

La nova implantació d'activitat econòmica que proposa la MpPOUM, es localitza al centre del municipi de Canyelles. En aquest sentit, els usos de nova implantació ja siguin industrials o logístics estaran vinculats a la xarxa de vida quotidiana de la població resident a Canyelles.

Ús del teixit urbà:

Característiques de l'ordenació que influeixen en la cohesió social i en la qualitat de vida urbana. Ha de garantir la diversitat social sobre el territori.

Indicador.

Les delimitacions dels diferents tipus de sòl (urbà, urbanitzable, no urbanitzable)

Indicadors:

El teixit urbà que es desenvoluparà, serà la continuïtat del teixit urbà existent?

La nova implantació d'activitat econòmica que proposa la MpPOUM, es localitza al centre del nucli de Canyelles, formant part de la trama urbana del nucli urbà. En aquest sentit, els usos de nova implantació ja siguin industrials o logístics estaran vinculats de la xarxa de vida quotidiana de la població resident a Canyelles.

La ubicació dels espais verds i lliures Indicadors:

Indicadors:

Formen una xarxa d'espais per a les persones que caminen?

Es recomana des de l'Estudi de la Mobilitat Generada de la MpPOUM que les voreres tinguin amplades mínims útils tal com requereix l'Ordre TMA/851/2021 d'1,8 m. i passos de vianants en totes les interseccions que compleixin els requisits d'accessibilitat (guals rebaixats i passos senyalitzats verticalment i horitzontalment).

El carril bici es proposa que sigui segregat de la calçada amb elements de protecció

Per tal de fomentar i millorar la mobilitat a peu entre l'àmbit d'estudi i la resta del municipi, es proposen diferents actuacions:

- Senyalització per a vianants des dels diferents vials de Canyelles fins als camins que tenen connexió amb la nova zona futura, arribant al parc i zona verda.
- Instal·lació de mobiliari urbà en l'entorn de l'àmbit d'estudi, com per exemple bancs, papereres i punts d'enllumenament, elements que fan que la mobilitat a peu sigui més confortable.

Indicadors:

Formen els espais verds i els espais lliures urbans, espais que fomentin la trobada i la relació de les persones?

La franja perimetral en contacte amb l'Autovia C-15 situada a l'est del sector i tota la franja en contacte amb el Torrent del Pla del Bosc es destina a espais lliures amb una doble funció, una primera de coixí i filtre del sector, i per un altre de gaudi i de connectivitat amb la xarxa de camins existents.

6. MILLORES PROPOSADES PEL PLA

6.1 Mesures o determinacions previstes en el Pla

A continuació es mostren les mesures i determinacions contingudes en la MpPOUM bé sigui en la seva ordenació, descripció o en la seva normativa, així com en els documents annexos com poden ser l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, l'Informe Ambiental o l'Estudi d'Impacte i integració paisatgística, en relació als diferents aspectes valorats en la present memòria de gènere de la MpPOUM.

- **Sostenibilitat ambiental / serveis ecosistèmics:**

Els serveis ecosistèmics són aquells beneficis que un ecosistema aporta a la societat i que milloren la salut, l'economia i la qualitat de vida de les persones. Un servei ecosistèmic deriva de les funcions pròpies dels ecosistemes.

La natura sustenta totes les activitats i la vida dels éssers humans. Els béns i serveis que proporciona són vitals per al nostre benestar i el desenvolupament econòmic i social present i futur. D'aquests béns i serveis, en diem serveis ecosistèmics.

Els espais verds com a espais ecosistèmics, incorporen múltiples beneficis al territori i als seus habitants. Com espais verds, es poden incorporar en diferents tipologies de servei ecosistèmic

- Els **serveis de regulació** són aquells que es deriven de les funcions clau dels ecosistemes, que ajuden a reduir certs impactes locals i globals (per exemple la regulació del clima i del cicle de l'aigua, el control de l'erosió del sòl, la pol·linització...).
- Els **serveis culturals** són aquells que estan relacionats amb el lleure, l'oci o aspectes més generals de la cultura.
- Els **serveis de suport**, com la biodiversitat i els processos naturals de l'ecosistema, que garanteixen bona part dels anteriors.

Els beneficis físics i psicològics que els espais verds urbans ofereixen a les persones han quedat demostrats en diferents estudis socioambientals.

Són també espais per a la trobada i la cohesió social del territori, des de la perspectiva d'espai de lleure

L'impacte que tindrà en la vida quotidiana, la creació d'un espai verd, tipus parc urbà amb una doble funció, una primera de coixí i filtre del sector, i per una altra de gaudi i de connectivitat amb la xarxa de camins existents, serà molt positiu, tant pels usuaris del nou assentament industrial, com pels veïns de Canyelles.

Es considera positiu l'establiment de criteris de sostenibilitat, entre els quals es troben la utilització de materials no contaminants (en la seva producció, ús o eliminació), de producció sostenible i reciclable, reciclatge del material d'enderroc, reutilització de les terres excavades i l'ús d'energies renovables i incorporació de mesures d'estalvi en el consum energètic i d'aigua. Totes aquestes mesures ajudaran a pal·liar els efectes de la construcció en el medi ambient, i per tant l'efecte d'aquests sobre la vida de les persones.

- **El projecte del verd i dels espais lliures:**

Un dels objectius de la MpPOUM es crear una estructura de verd urbà a l'entorn de la nova implantació d'activitat econòmica..

La xarxa del verd urbà genera espais saludables i de millora de la qualitat de vida. En aquest sentit la MpPOUM proposa una franja de verd, relligant l'espai entre la zona industrial i l'autovia, alhora es planteja la renaturalització del torrent del Pla del Bosc en el context urbà i el nou assentament industrial a amb uns camins d'ús i gaudi de la ciutadania i connexió amb els nuclis urbans.

Junt a aquesta zona comentada, la MpPOUM proposa una infraestructura verda urbana que en el seu disseny haurà de tenir en consideració les mínimes barreres possibles, assegurant bon camp de visió i evitant racons i culs-de-sac. Cal que el seu tractament permeti diferents usos, com ara passeigs, àrees enjardinades, àrees per a l'esbarjo i el repòs, etc.

Les àrees de trobada i relació han de tenir en compte la insolació i, per tant, han d'estar concebudes amb elements per donar zones d'ombra, tant materials com vegetals, alhora que permetin caminar, fer altres activitats i una adequada visibilitat.

En qualsevol cas, s'ha de dotar els carrers i totes les zones urbanes amb prou il·luminació nocturna, amb llums compatibles amb els arbres i altra vegetació.

- **Mobilitat quotidiana:**

Degut a les característiques de localització, topogràfiques del territori, l'àmbit s'ubica dins de la trama urbana de Canyelles, a més és molt important el pas d'infraestructures lineals importants com poden ser el pas de l'autovia C-15, que és molt important pel desenvolupament econòmic del sector.

Desplaçar-se a peu el centre del municipi no presenta cap tipus de dificultat a la zona industrial logística, i per tant, afavoreix l'autonomia i la seguretat per a realitzar les tasques quotidianes per al sosteniment de la vida (alimentació, cura d'altres persones, socialització, etc.), especialment per a persones amb mobilitat diversa. Així mateix s'ha d'entendre la implantació un espai més d'aquesta quotidianitat, per part de la població. Així el fet de treballar en un centre laboral, com el que es pretén implantar, igualment ha de poder vincular el seu espai quotidià amb el laboral.

La mobilitat urbana a peu és continua a causa de la poca distància a les infraestructures i els principals equipaments del municipi, així que no se'n desprèn una fragmentació respecte l'entorn immediat. Així doncs, les condicions de desplaçament es compleixen favorablement, d'acord amb els termes de seguretat oportuns ja que es presenten separacions entre l'espai per vehicles i vianants, i el situar-se en un tram urbà resulten està del tot il·luminats.

- **Estructura de la vialitat per una mobilitat sostenible, segura i accessible:**

Per les característiques del pla, no és necessari construir noves vies que donin accés al sector industrial. Tot i això, es proposen actuacions de millora de l'accés amb contacte amb l'avinguda de Vilafranca i el carrer del Pou, a fi de resoldre i pacificar la intervenció amb mesures d'accessibilitat i connectivitat, i alhora, introduir elements vegetals per integrar l'actuació amb l'entorn.

La MpPOUM promou formes de mobilitat més sostenibles, a través del reforç de l'espai reservat per a vianants.

- **Seguretat (velocitat dels vehicles):**

Una mesura fonamental per garantir la seguretat i la salut de la ciutadania és el control i límit de la velocitat dels vehicles. En aquest sentit la MpPOUM i els futurs projectes d'urbanització han d'apostar per promoció de la mobilitat amb modes de transport sostenibles, la disminució del trànsit privat en benefici del transport públic, i la reducció de la velocitat del vehicle privat en tots els carrers interns de públics i privats de la nova implantació.

- **La connectivitat:**

La MpPOUM proposa un model d'ordenació que pretén conformar un espai industrial més compacte en l'ordenació i més permeable respecte l'entorn immediat, millorant l'accessibilitat i la connectivitat de l'àmbit de la MpPOUM amb el nucli urbà i l'entorn natural immediat.

Un dels aspectes fonamentals és evitar les barreres que dificulten la connectivitat i, per tant, la vida quotidiana. En aquest sentit la MpPOUM té com objectiu afavorir la permeabilitat de l'àmbit d'actuació respecte l'entorn immediat. És per això, que es proposa crear itineraris per a vianants al voltant del torrent

del Pla del Bosc, en relació als equipaments que s'hi projecten, de tal manera, que la circulació no presenti barreres ni límits.

La modificació ordena una franja de zona verda perimetral a la parcel·la en contacte amb el Torrent del Pla del Bosc, amb un doble funció, una primera de coixí i filtre del sector, i per un altre de gaudi i de connectivitat amb la xarxa de camins projectades.

- **Distribució de l'espai per a la connectivitat:**

La mobilitat quotidiana és essencial i passa per situar la mobilitat a peu/ciclable al centre; per tant, l'amplitud de les voreres i l'espai dedicat als vianants és un factor clau.

En aquest sentit, la MpOUM proposa unes actuacions a la calçada lateral de l'avinguda de Vilafranca limítrofa amb la parcel·la, tals que afavoriran la connectivitat tova de l'àmbit de la MpOUM amb la trama urbana de Canyelles.

- **Infraestructura ciclista:**

L'entorn de l'àmbit d'estudi no compta amb carrils bici i ancoratges d'estacionament per a bicicletes.

L'únic carril bici del municipi s'ubica al c. Can Xum, entre els carrers Puig de les Forques i el pg. de la Zona Esportiva.

Tot i que els carrers amb un sol sentit de circulació i una velocitat màxima de 30 km/h permeten la convivència entre vehicles, bicicletes i VMP, a l'entorn de la parcel·la d'estudi no hi ha cap via amb aquestes característiques que es pugui classificar com a via ciclable.

L'ús de la bicicleta per part de les dones és un bon indicador de la qualitat de les polítiques de gènere en matèria de mobilitat i espai públic. En aquest sentit la MpPOUM garanteix les infraestructures necessàries per aquest model de mobilitat sostenible i pacificat, d'acord amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la MpPOUM, i en garanteix un espai segur i quotidià.

Per tal de fomentar i millorar la mobilitat en bicicleta i VMP des de l'Estudi de la Mobilitat Generada de la MpPOUM es proposen diferents actuacions:

- Reforçar la senyalització vertical de Zona 30 (senyal S-30) al llarg de l'eix de l'av. Vilafranca
- Instal·lar senyalització horitzontal amb el pictograma de la bicicleta
- Realització de campanyes d'informació i promoció de l'ús dels mitjans de transport actius (compartit amb la mobilitat a peu).
- Estacionament per a bicicletes i reserva d'aparcament de VMP, situats dins de les parcel·les de l'àmbit d'estudi.

- **Infraestructura de transport públic:**

Actualment l'àmbit d'estudi queda cobert per les parades de bus interurbà que donen servei al municipi.

Així mateix, tal i com s'ha indicat en els apartats precedents, el nombre total de desplaçaments en transport públic és de 248 v/dia, en els dos sentits. Tots ells de connexió amb el municipi.

A partir de la distribució horària s'identifica que l'hora punta és de 8h-9h amb 28 v/hora, en els dos sentits (factor d'hora punta de l'11,4%). Així doncs, en hora punta la línia de bus incrementaran un 21,8% la seva demanda, per tant si la demanda actual del servei no supera el 78,2% de la seva capacitat, no es preveuen problemes de capacitat al conjunt del transport públic.

Per tant, no es proposen millores en el servei de transport públic. No obstant, es recomana que la web de l'equipament disposi d'informació sobre l'accessibilitat en transport públic: línia i ubicació de parades.

- **Accessibilitat:**

Els espais públics han de ser accessibles per a tota la ciutadania (per a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets, infants, etc.). En aquest sentit la materialització d'aquesta accessibilitat inclusiva haurà d'anar vinculada amb els projectes d'urbanització i enjardinament que es redactin per a l'execució de la

MpPOUM i d'acord amb la normativa relativa a aquesta (Llei de supressió de barreres arquitectòniques, ordenances municipals, etc.).

- **Multifuncionalitat:**

Com equipaments, l'àmbit de la MpPOUM incorpora dos equipaments, situats al nord de l'àmbit, amb accés des de l'avinguda de Vilafranca i el carrer del Pou. Es preveu que l'ús dels equipaments sigui, per una banda, una espai destinada als serveis municipals de l'Ajuntament, i per altra banda, es projecta el nou Hotel d'Entitats. Aquest darrer, possibilita l'augment de la reserva d'equipaments que preveia l'antiga ordenació.

La multi funcionalitat es completa amb l'ús social de la zona verda a l'entorn del Torrent del Pla del Bosc en relació a l'Hotel d'Entitats, que a banda de la seva funció social i de connectivitat social, aplica diferents funcions de regulació del cicle de l'aigua i serveis ecosistèmics.

6.2 Propostes de mesures i determinacions a incorporar en les diferents fases d'implantació

Quant a l'espai públic

En general, els criteris d'ordenació de l'espai públic han de respectar els paràmetres per garantir l'accessibilitat, la mobilitat i la seguretat de les persones que van a peu.

Parcs i jardins i altres vies arbrades i enjardinades

1. En el disseny dels parcs intercalar espais per a funcions diverses i àrees obertes, de manera que el seu tractament permeti diferents utilitzacions, com ara passeigs, miradors, àrees enjardinades o boscoses, àrees per a l'esbarjo i el repòs, etc.
2. Configurar vies per passejar d'amplades superiors als 3 m i d'una alçada lliure superior a 4,5 m sota les copes dels arbres que les limiten per facilitar la circulació de vehicles d'emergència i de manteniment.
3. Col·locar els bancs descans de manera que permetin posar cadires de rodes o cotxets d'infants als costats.
4. Els itineraris pavimentats han de ser construïts amb enrajolats antilliscants.
5. Les àrees de trobada i relació han de tenir en compte la insolació i, per tant, han d'estar concebudes amb elements per donar zones d'ombra, tant materials com vegetals
6. Dotar els passeigs i les àrees de pas amb prou il·luminació nocturna, amb llums compatibles amb els arbres i altra vegetació.

Els espais públics per a l'oci cultural i d'esbarjo

7. Cal considerar la necessitat d'habilitar àrees d'aparcament a prop d'aquestes àrees.
8. Cal considerar la necessitat d'accés amb transport públic a menys d'una distància de 10 minuts de recorregut a peu.

Tractament específic de la seguretat als parcs i jardins:

9. La seguretat urbana s'incrementa amb la concepció dels parcs amb una estructura dividida en sectors i una clara indicació de la jerarquia dels camins interiors, de manera que els itineraris a l'interior del parc siguin ben clars.

Els carrers, i altres vies per a vianants

10. Fer que els itineraris per a les persones que caminen siguin tranquils, agradables, segurs i sense entrebancs.
11. Tenir cura de la pavimentació: El material triat de pavimentació ha de ser variat, amb ornamentació, d'acord amb la funció o l'ús de cada part
12. Col·locar lloses o paviment antilliscant a les parts per als vianants.
13. Evitar la creació de desnivells que dificultin la visibilitat dels recorreguts, tant per a l'orientació com per a la sensació de seguretat.

14. Traçar els itineraris per als vianants de manera que els desnivells puguin ser utilitzats per persones amb mobilitat reduïda
15. Dissenyar les voreres amb les amplades mínimes per al pas de persones amb mobilitat reduïda (Coma a mínim amb una amplada d'entre 1,8 i 2,2 metres)
16. Crear els passos zebra convenientes per a les persones que caminen a distàncies no gaire separades, d'acord amb la dimensió i la importància de les voreres.
17. És important considerar el disseny de les cantonades, per millorar la Intervisibilitat de les persones que van a peu i de les que condueixen.
18. Cal situar els aparcaments pròxims a les parades de la xarxa del transport públic.

Quant a la xarxa d'espais verds

19. Els espais verds han de fer agradables els espais públics, però s'ha de procurar que no restin visibilitat, ja que potencia la sensació d'inseguretat.
20. El tractament dels punts verds s'ha de fer utilitzant al màxim els arbres i les espècies autòctones, i no s'han de triar arbres les arrels dels quals poden trencar paviments o jardineres, per a una conservació i un manteniment millors, més sostenibles i més econòmics.

Accessibilitat i mobilitat

21. Redissenyar els recorreguts per a vianants per alliberar-los de qualsevol obstacle que dificulti el pas, com ara cotxes, motos, faroles, pals, etc
22. Crear llocs per ubicar-hi contenidors d'escombraries a la xarxa de recorreguts per a vianants, però en andanes pròpies segures i protegides del trànsit rodat.

Aparcaments

23. Estiguin ben il·luminats de manera racional, és a dir, posant els punts de llum sobre les places d'aparcament i als camins de comunicació amb l'exterior,
24. Siguin projectats amb una configuració clara i sense obstacles.
25. Siguin fàcilment identificables els accessos de vehicles i persones.
26. Tinguin instal·lació de càmeres de seguretat i també punts de trucada d'emergència

Seguretat i sensació de seguretat/inseguretat

- **De disseny i condicionament de l'espai públic i del mobiliari urbà**

Lectura clara de la ruta

27. Carrers, places, etc., han de tenir contorns clars, fàcilment identificables per poder construir una imatge mental del conjunt de l'espai.
28. Poder llegir els noms dels carrers
29. Veure els límits de les cantonades, no tenir obstacles que impedeixin de tenir una perspectiva total de l'espai que es té al davant.

Visibilitat

30. Des de l'espai públic s'han de poder veure totes les persones de l'entorn; les transparències permeten observar
31. S'ha d'evitar la col·locació de les parades d'autobús lluny d'àrees habitades i freqüentades

Il·luminació

32. Cal il·luminar les voreres dels carrers, a més de les calçades
33. cal il·luminar bé els accessos i els elements de comunicació vertical.
34. cal il·luminar bé els jardins ubicats en carrers o avingudes o places i els parcs

- **Mobiliari urbà (bancs, llums, papereres, etc.), fonts i vialitat**

Ubicació dels bancs

35. La col·locació dels bancs en qualsevol espai públic ha de ser pensada amb sensibilitat cap a diferents elements, com la insolació, la relació amb la circulació dels vianants, la relació entre ells, les perspectives possibles, etc

Tipus i ubicació dels altres elements del mobiliari urbà

36. Els elements del mobiliari urbà no han de ser obstacles a la bona circulació de les persones que van a peu.

Tractament dels materials i manteniment del conjunt del mobiliari i de les vies i dels espais públics

37. Les voreres de la via pública no han de ser ni molt amples ni molt estretes. Si són massa amples, són difícils de mantenir i de controlar, formen espais de vianants dispersos, on fàcilment es poden agrupar moltes persones i donar sensació d'inseguretat. Si són massa estretes, és difícil transitar-hi.
38. És important controlar l'estat de conservació de les vies públiques, tant l'ocupada pels cotxes com l'ocupada per les persones. Com més ben conservat i mantingut està un espai públic més es respecta davant del vandalisme.

Àrees en transformació

Terrenys buits

39. Cal un tractament específic per al seu aïllament i inaccessibilitat, tant física com visual, durant el període d'espera fins a l'adequació a un ús determinat.

Espais frontera

40. Anomenem així els carrers que tenen, a un costat, edificis d'habitatges i, a l'altre, indústries o edificis d'oficines. A partir d'una hora de la tarda, en un costat del carrer deixa d'haver-hi circulació de persones, ja que ha acabat la jornada laboral, els edificis no solen tenir gaire il·luminació i les voreres són fosques; són espais del tot insegurs. S'imposa un tractament específic de les façanes d'aquests edificis i una atenció especial als materials, als colors i a la il·luminació nocturna, perquè, encara que no siguin utilitzats, presentin un ambient alegre i clar.

7. CONCLUSIONS

Es considera que la proposta d'actuació resoldrà un dels principals problemes detectats en relació amb el col·lectiu de les dones que és l'alta taxa d'atur. La implantació i promoció de noves activitats econòmiques crearà llocs de treball no especialitzats i no vinculats únicament a l'època estival. D'altra banda, l'àmbit es troba ben connectat amb el nucli i les parades de transport públic pel que facilitarà l'accés al recinte del col·lectiu de les dones, les quals com ja s'ha indicat tenen una major dependència del transport públic. Aquest fet afavorirà que les dones puguin treballar-hi.

Finalment, es proposen millores en l'ús del teixit urbà pel que fa als espais públics i la seva relació amb l'entorn, així com millores en la mobilitat que permetran connectar el costat nord i sud de les vies del tren i apropant el parc de les Salines i la platja als residents de la part nord del municipi.

Per tant, es pot concloure que l'actuació prevista tindrà un impacte positiu sobre el gènere donat que ha tingut en compte les necessitats dels diferents col·lectius pel que fa a l'accessibilitat, la mobilitat, la seguretat i l'ús del teixit urbà. Aquesta actuació representa una millora per col·lectiu de les dones respecte la realitat existent i el planejament vigent.