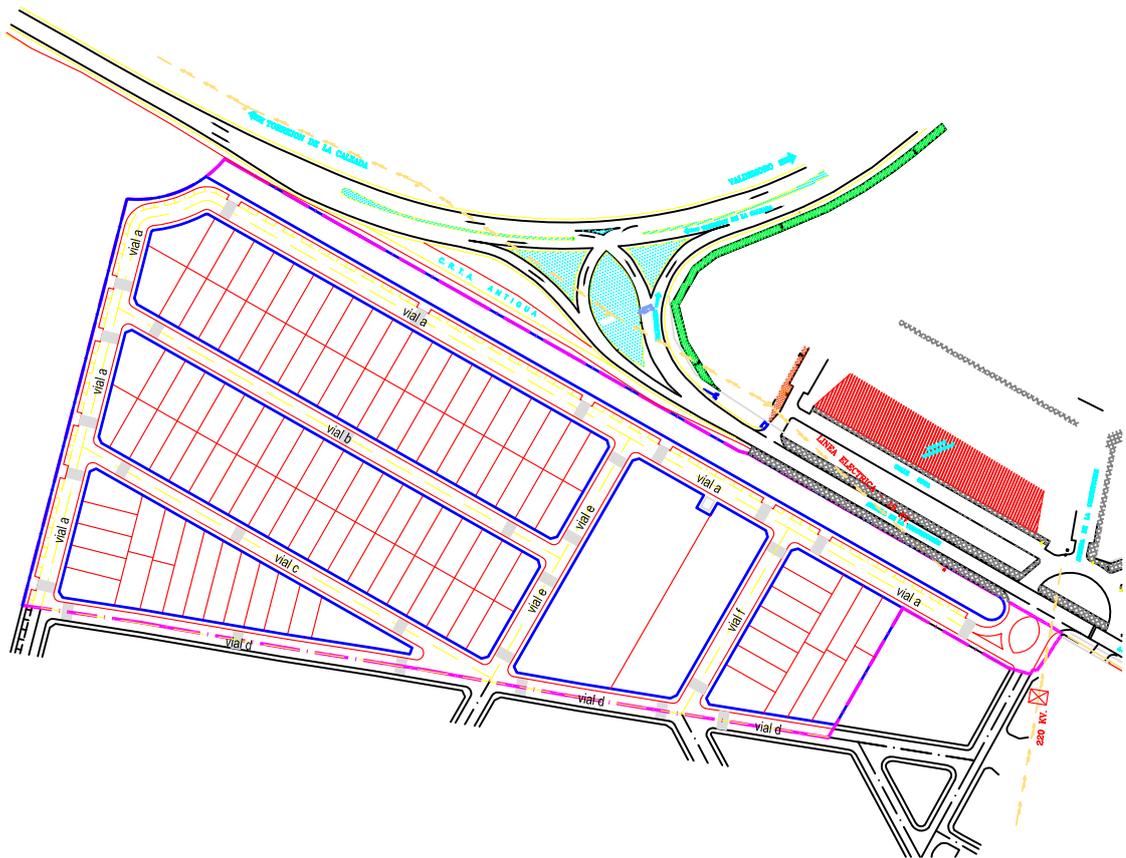


MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6



SECTOR S-6 DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO (MADRID)

TOMO III

Promotor:

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Arquitecto:

Inmaculada Polo Velázquez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:

Carlos Sotomayor Muñoz

- Documento 9 - **ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD**
Documento 10 - **PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y
SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS
CATASTRÓFICOS**
Documento 11 - **EVALUACIÓN DE IMPACTO DE
GÉNERO**
Documento 12 - **IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA
ADOLESCENCIA**
Documento 13 - **ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE
BARRERAS**
Documento 14 - **PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA
LA LGTBIFOBIA**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Parte 4

Documento 9 - **ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD**
Documento 10 - **PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y
SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS
CATASTRÓFICOS**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Parte 4

Documento 9 - ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Índice Estudio de Tráfico y Movilidad

- 1. Introducción y Antecedentes**
- 2. Objeto**
- 3. Cálculo de los Niveles de Servicio**
 - 3.1. Datos de Aforo
 - 3.2. Generación de Tráfico por el Nuevo Sector
 - 3.3. Cálculo de la IMD Resultante
- 4. Cálculo del Firme según la IMD**
- 5. Movilidad y Capacidad**
- 6. Otras Formas de Movilidad**
- 7. Conclusión**

Página en blanco

1. Introducción y Antecedentes

El presente Estudio de Tráfico y Movilidad complementa la documentación que forma parte de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 para el desarrollo del Sector S-6 en Torrejón de Velasco (Madrid) por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

La actual M-404 (Navalcarnero-Chinchón) discurre por el límite Norte del ámbito del Sector, siendo este el principal eje de movilidad de la zona y, por tanto, el acceso principal tanto al casco urbano como al Sector.

Este documento constituye un estudio del tráfico y de la movilidad generada en el que se van a estimar las intensidades de tráfico previstas (en función del entorno y de las nuevas construcciones) en los futuros viales de la urbanización y accesos al Sector (conexiones con los sistemas viarios existentes).

La primera utilidad de este tipo de estudios es la ayuda a la planificación territorial. Igualmente, la recopilación de información sobre los medios de transporte empleados para esta movilidad obligada permite profundizar en otros aspectos tanto sociales como territoriales.

El análisis de la movilidad aparece, así como una parte esencial del análisis territorial. No sólo porque su misma existencia y paulatino crecimiento está ligada a otros procesos territoriales (movilidad residencial, descentralización productiva y de servicios, desarrollo de redes de transporte) sino también porque sus pautas determinan importantes procesos sociales y territoriales (funcionamiento del mercado de trabajo, impacto ambiental del transporte, o situaciones de exclusión social de determinados grupos).

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc.; principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícitamente o implícitamente a unos u otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc.

Página en blanco

2. Objeto

El Estudio de Tráfico y Movilidad tiene como objetivos principales:

- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva implantación en el territorio.
- Garantizar la fundamentación técnica de las decisiones sobre transporte y diseño de la vía pública en el planeamiento de desarrollo y en el Proyecto de Urbanización.
- Comprobar el dimensionamiento de los accesos (enlaces e intersecciones) de las nuevas actuaciones a las arterias principales de comunicación.
- Obtener los valores de tráfico considerado de puesta en servicio del nuevo Sector.
- Determinar la categoría de tráfico que corresponde a los viales que integran la urbanización en Proyecto, a fin de diseñar adecuadamente la sección de firme a ejecutar en la obra.

El último de los objetivos tiene una finalidad totalmente práctica. En cumplimiento de este objetivo, este estudio va a realizar una prognosis del tráfico al año previsto de puesta en servicio, que se estima en 4 años desde la fecha de redacción de este documento (el año estimado para la puesta en servicio es 2.021).

En efecto, la estructura del firme deberá adecuarse, entre otros factores, a la acción prevista del tráfico, fundamentalmente del más pesado, durante la vida útil del firme. Por ello dependerá de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMD_p) que se prevea en el año de puesta en servicio.

METODOLOGIA:

Primeramente, se estudiará el tráfico de la zona afectada, para conocer las características del tráfico que circulará por la carretera que se está proyectando, será necesario para ello, realizar medidas y estudios pertinentes en aquellas carreteras que rodean la zona de estudio, y que, por sus características, darán una idea cualitativa y cuantitativa del tráfico esperable en la carretera e intersección objeto del Proyecto.

El dato básico para la realización del estudio es la intensidad de circulación. Los datos se han tomado de la estación de aforo situada en el p.k. 25,17 de la carretera M-404 entre los municipios de Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco:

- Primero se tendrán en cuenta los datos de los últimos seis años de forma que se puedan obtener los valores de incremento anual de tráfico. A continuación, se estimarán estos valores para la prognosis de 4 años, año de puesta en servicio al completo de la urbanización.
- Finalmente se determinará la categoría de tráfico pesado.

Página en blanco

3. Cálculo de los Niveles de Servicio

3.1. Datos de Aforo

A continuación, detallamos los datos obtenidos de la estación de aforo cercana a la zona de estudio, en el periodo comprendido entre 2011 y 2016, de los vehículos totales.

Carretera	Estación	IMD 2011	IMD 2012	IMD 2013	IMD 2014	IMD 2015	IMD 2016
M-404	p.k. 25,17	15.865	14.815	14.278	14.660	16.392	15.548

Y a continuación, detallamos los datos obtenidos de la estación de aforo cercana a la zona de estudio, en el periodo comprendido entre 2011 y 2016, de los vehículos pesados.

Carretera	Estación	IMD 2011	IMD 2012	IMD 2013	IMD 2014	IMD 2015	IMD 2016
M-404	p.k. 25,17	1.520	1.486	1.376	1.217	2.283	1.418

3.2. Generación de Tráfico por el Nuevo Sector

La urbanización proyectada no cuenta con centros singulares como hipermercados, cines, campos de fútbol, hospitales, etc. por lo que el tráfico generado es únicamente equivalente a un residencial (máximo 112 viviendas). Tan solo es por mencionar que existe una parcela con uso dotacional dentro del sector cuyo uso se prevé que sea deportivo (pabellón-polideportivo cubierto). Los viales de la nueva urbanización sólo van a ser utilizados por los usuarios de esta nueva zona, es decir, que los nuevos viales no servirán, en un principio, de tramo intermedio de ningún itinerario que no tenga principio o fin en el propio sector.

Entonces, el uso de estos futuros viales vendrá determinado por:

- Los propios residentes.
- La actividad comercial y de otros usos terciarios permitidos en el ámbito.
- Usuarios y visitantes del futuro pabellón-polideportivo cubierto.
- Usuarios y visitantes de los futuros parques y jardines públicos.

En este apartado se va a cuantificar el número de vehículos que se moverá cada día en la urbanización del **Sector S-6**, cuando esté ya consolidado y totalmente ocupado.

Uso Residencial

Se deberán destinar a plazas de aparcamiento público al menos 1,5 plazas de coche cada 100 m² de edificabilidad. En este caso, considerando una edificabilidad de 17.542 m², corresponde reservar 263 plazas de aparcamiento para coches.

Se deberá destinar, además, en cada parcela privada 1 plaza de coche, lo que suponen 112 plazas de aparcamiento más. A continuación, se van a hacer unas hipótesis sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento:

- ✓ Cada vehículo desplaza a propietarios que suelen realizar 2 desplazamientos diarios al trabajo: uno de ida y otro de vuelta.
- ✓ Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado (por el análisis de otras zonas residenciales), en el 45% para las públicas y del 80% para las privadas.

Uso Dotacional

Se deberán destinar a plazas de aparcamiento público al menos 1 plaza de coche cada 100 m² de edificabilidad. En este caso, considerando una edificabilidad de 4.200 m², corresponde reservar 42 plazas de aparcamiento para coches.

A continuación, se van a hacer unas hipótesis sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento:

- ✓ Cada vehículo desplaza a propietarios que suelen realizar 2 desplazamientos diarios al trabajo: uno de ida y otro de vuelta.
- ✓ Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado en el 65%.

Con estas premisas, en la nueva zona residencial se producirá un número de desplazamientos de vehículos que será el siguiente:

$$2 \times (0,45 \times 263 + 0,80 \times 112 + 0,65 \times 42) = 471 \text{ veh./día}$$

Una vez urbanizado, el **Sector S-6** contará con 6 nuevos viales denominados desde la letra A hasta la F (en los planos correspondientes de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 se puede apreciar la distribución de los nuevos viales). Uno de estos viales funcionará como la avenida principal que articulará todo el tráfico en el interior de la urbanización (se corresponde con el Vial A). Este vial unirá el Sector con el acceso al mismo desde la Avenida de la Constitución que es la calle de entrada al municipio desde la carretera M-404.

3.3. Cálculo de la IMD Resultante

Los movimientos estimados de vehículos en el Sector siempre saldrán o entrarán a los viales de la urbanización, puesto que ésta no tiene entidad suficiente (superficie) para justificar trayectos internos (el porcentaje de estos casos se considera despreciable).

Con esta información, y teniendo los datos de la ordenación y distribución de las edificabilidades por manzanas, se puede realizar la hipótesis siguiente:

Del total de movimientos estimados anteriormente, en cada una de los nuevos viales de la urbanización se acogerá el siguiente porcentaje de tráfico:

- Vial A (avenida principal): 80% - Doble sentido.
- Vial B (secundaria y longitudinal): 25% - Único sentido.
- Vial C (secundaria y longitudinal): 20% - Único sentido.
- Vial D (principal, longitudinal y periférica): 30% - Doble sentido.
- Vial E (principal y transversal): 35% - Doble sentido.
- Vial F (principal y transversal): 20% - Doble sentido.

En la sección más desfavorable (Vial A) se esperan del orden de 377 (0,80 x 471) vehículos diarios. Se trata de la avenida principal de la nueva urbanización, compuesta por dos calzadas (una para cada sentido). Si se estima que el reparto del tráfico por sentido es de 50/50, se obtiene un resultado de la intensidad media diaria de vehículos en los carriles más transitados de este vial, que es igual a 0,5 x 377 = 189 vehículos al día. La IMD del Vial A (en sus dos carriles) es de 377.

En nuestro caso se supone que el 10% del tráfico de la urbanización va a ser de vehículos pesados. Esto supone que la IMD_p (vehículos pesados) en el Vial A será igual a 19 ($0,10 \times 189$).

Según la Instrucción 6.1-I.C. Secciones de firme, las categorías de tráfico se clasifican en:

CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO	I.M.D. _p
T00	$IMD_p \geq 4.000$
T0	$4.000 > IMD_p \geq 2.000$
T1	$2000 > IMD_p \geq 800$
T2	$800 > IMD_p \geq 200$
T31	$200 > IMD_p \geq 100$
T32	$100 > IMD_p \geq 50$
T41	$50 > IMD_p \geq 25$
T42	$IMD_p < 25$

En nuestro caso en concreto los viales de la urbanización y el acceso a la misma se corresponden con una categoría de tráfico pesado T42, que indica que esta categoría de tráfico es para $IMD_p < 25$.

El tráfico de paso por la M-404 será el mismo puesto que no se crea ninguna infraestructura nueva que haga aumentar el tráfico de dicha carretera.

Página en blanco

4. Cálculo del Firme según la IMD

INTRODUCCIÓN

Siguiendo las especificaciones establecidas en la Instrucción 6.1-I.C. Secciones de firme, la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden FOM/3460/2003 de 28 de noviembre, se procede al dimensionamiento del firme en función, por una parte, de las intensidades medias diarias del tráfico pesado esperado para el año de puesta en servicio de la obra, y por otra parte de las características exigibles a la explanada sobre la que se ubicará el citado firme.

CLASIFICACIÓN DEL TRÁFICO

Según lo expuesto anteriormente, se adopta, por una parte, para los viales interiores a la urbanización una categoría de tráfico T42.

Por otra parte, para el vial principal de acceso al Sector, aun previniendo un uso más intensivo durante la fase de construcción se ha adoptado igualmente una categoría de tráfico T42.

CATEGORÍA DE EXPLANADA

Según los estudios geotécnicos realizados en la zona, la clasificación del terreno según el PG-3, una vez quitada la capa de tierra vegetal, es de suelos adecuados.

Siguiendo las indicaciones de la O.C. 10/2002 sobre secciones de firme y capas estructurales de firme que revisa la Instrucción 6.1 y 2 I.C. para conseguir una explanada tipo E1, se proyecta coronar el terraplén con 20-25 cm. de suelo estabilizado con cal (S-EST 1) según el PG-3.

Firmes de nueva ejecución Vial-Principal e interiores al sector

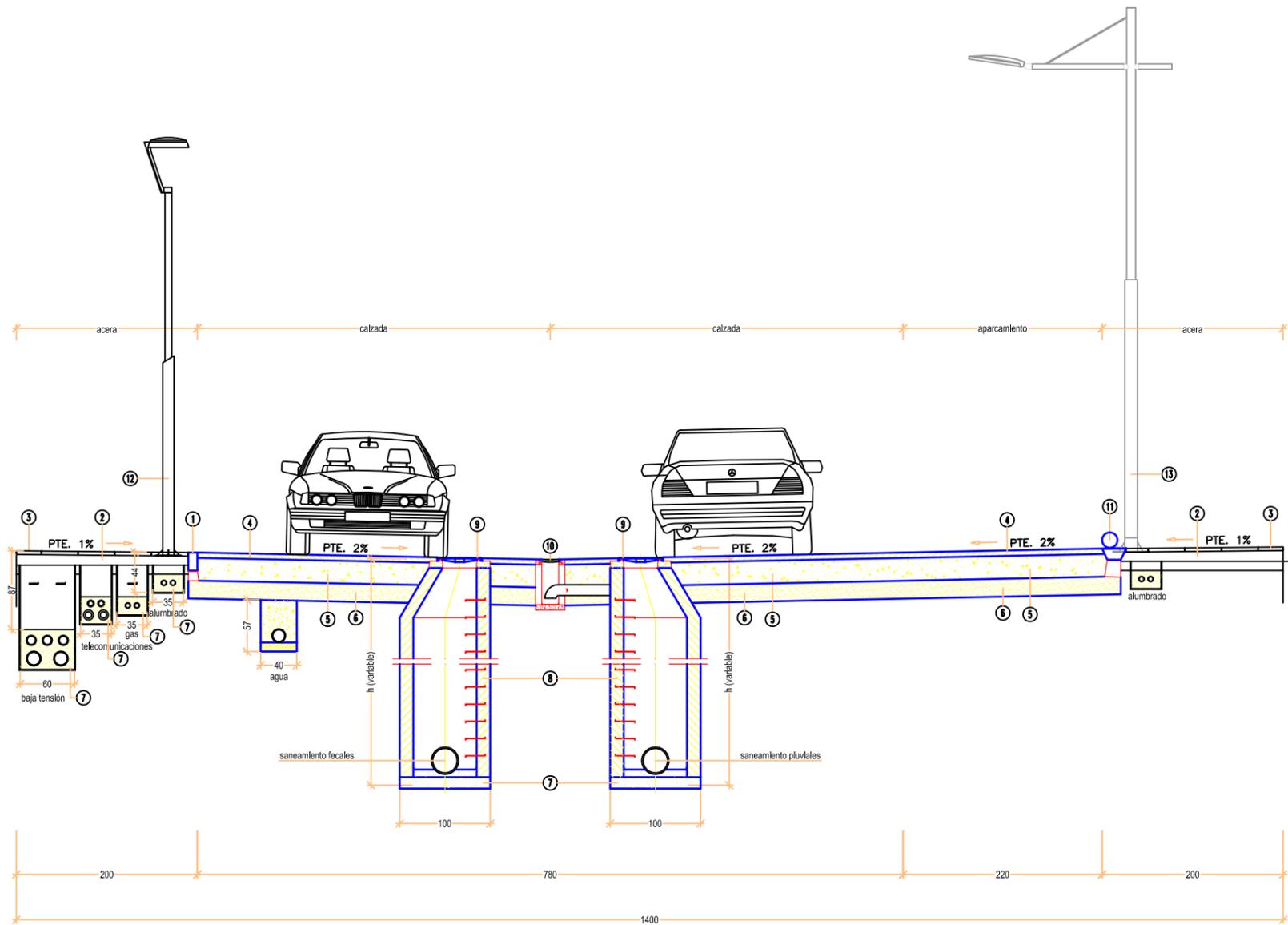
Para la elección de este tipo de firme, y en función del tipo de explanada y del tráfico previsto, siguiendo las recomendaciones de dicha O.C. se ha seguido la siguiente disposición de capas: Tráfico T42 (IMD_p<25 vehículos pesados/día).

Explanada E1 Sección 4212

El paquete de firme estará compuesto por:

- Base formada por capa de 25 cm. de espesor de hormigón en masa HM-20.
- Riego de imprimación tipo EAR-0.
- Capa de rodadura formada por 5 cm. de mezcla bituminosa en caliente tipo AC16 surf S, con árido calizo.

A continuación, se adjunta plano con la sección tipo a realizar en todos los viales de la urbanización tomando como tipo el del Vial A por ser el de mayor tráfico de todo el Sector.



- ① Bordillo prefabricado de hormigón, tipo tablón, color gris, bicapa, de dimensiones 10 cm. de base inferior y superior y de 20 cm. de altura, en piezas de 1 metro de longitud, colocado sobre cimiento de hormigón HM-20/P/20/I.
- ② Base de hormigón HM-20/P/20/I de 10 cm. de espesor para apoyo de solado de baldosa de terrazo, acabado superficial en árido de granito.
- ③ Acera conformada por solado de baldosa de terrazo, acabado superficial en árido de granito de 40x40x5 cm., sentada y recibida con mortero de cemento.
- ④ Capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente tipo AC-16 surf 50/70 s de 6 cm. de espesor, incluso riego de imprimación.
- ⑤ Base de apoyo de la capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente de hormigón HM-20/P/20/I de 25 cm. de espesor.
- ⑥ Sub-base granular para apoyo de la base de hormigón compuesta por suelo estabilizado con cal de 20 cm. de espesor mínimo.
- ⑦ Cama de arena de río de 10 cm. de espesor para apoyo de las instalaciones y relleno de zanjas de instalaciones con terreno procedente de la excavación.
- ⑧ Pozo prefabricado de hormigón de 100 cm. de diámetro formado por base, aros y cono asimétrico prefabricados de hormigón.
- ⑨ Tapa de pozo realizada en fundición dúctil y diseñada para soportar tráfico suave, de 800 mm. de diámetro.
- ⑩ Reja de imbornal para centro de calzada realizada en fundición dúctil y diseñada para soportar tráfico suave, de dimensiones 60x40 cm.
- ⑪ Pieza prefabricada de hormigón de separación entre la zona peatonal y la de vehículos, color gris, bicapa, de dimensiones 15 cm. de base inferior y 26,5 cm. de base superior y de 30,2 cm. de altura, en piezas de 1 metro de longitud, colocado sobre cimiento de hormigón HM-20/P/20/I cada 5 metros.
- ⑫ Columna SIDNEY de acero galvanizado de 4 metros de altura para alumbrado de calzada y zonas verdes o similar, con arqueta de 40x40x40 cm., luminaria DECO LIRA LED o equivalente, totalmente instalada incluso con cimentación y toma de tierra.
- ⑬ Columna STYLUM de acero galvanizado de 6 metros, brazo superior de 1,50 metros para alumbrado de calzada o similar, con arqueta de 40x40x40 cm., luminaria ELIUM LED o equivalente, totalmente instalada incluso con cimentación y toma de tierra.

sección tipo vial principal

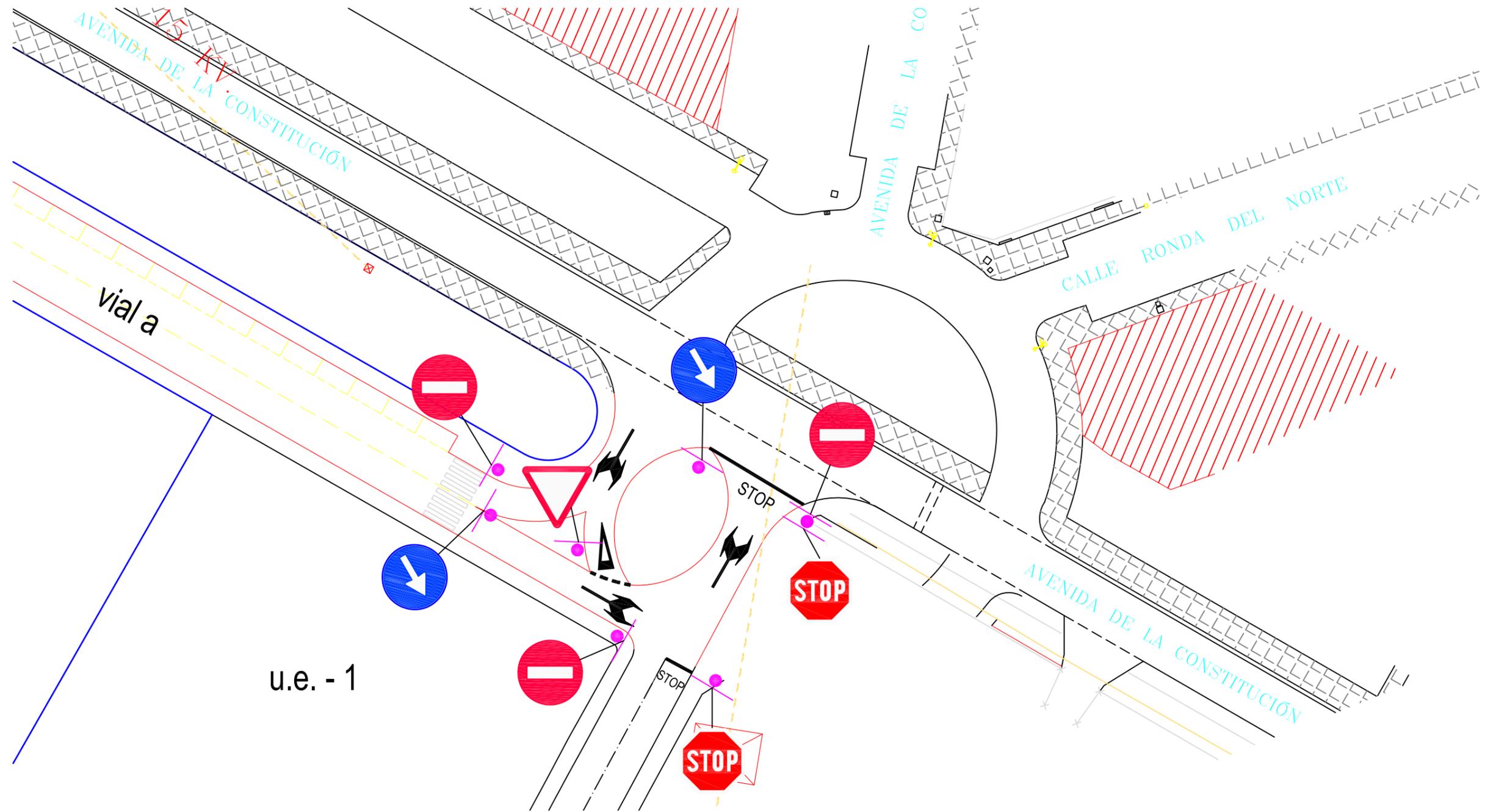
 <p>modificación puntual con ordenación pormenorizada del p.g.o.u. de torrejón de velasco en el ámbito del sector 6 estudio de tráfico y movilidad</p>	<p>propiedad</p> <p>ayuntamiento de torrejón de velasco</p>	<p>firma</p>	<p>escala</p> <p>s.e.</p>
	<p>plano</p> <p>sección tipo vial principal</p>	<p>número</p> <p>1</p>	<p>fecha</p> <p>febrero 2.019</p>
	<p>situación</p> <p>sector s-6 del p.g.o.u. en 28.990 torrejón de velasco madrid</p>		
	<p>Inmaculada Polo Velázquez</p> <p>Arquitecto</p>  <p>Carlos Sotomayor Muñoz</p> <p>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos</p>		

Página en blanco

5. Movilidad y Capacidad

Atendiendo a la capacidad de la Avenida de la Constitución y la pequeña IMD producida por el **Sector S-6**, se ha estudiado la alternativa de la intersección en T con todos los movimientos permitidos entre la Avenida de la Constitución y el Vial A de acceso a la urbanización, ya que garantiza la movilidad y accesibilidad al sector en cualquier circunstancia y no se incrementa el posible nivel de accidentalidad toda vez que la visibilidad es buena y la velocidad en la Avenida de la Constitución es reducida (50 Km/h).

Se adjunta a continuación, plano en detalle de la intersección en T con todos los movimientos permitidos entre la Avenida de la Constitución y el Vial A de acceso a la urbanización.



u.e. - 1



modificación puntual con ordenación pormenorizada del p.g.o.u. de torrejón de velasco en el ámbito del sector 6 estudio de tráfico y movilidad

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto

propiedad	firma	escala
-----------	-------	--------

ayuntamiento de torrejón de velasco	1:500
-------------------------------------	-------

plano	número
-------	--------

señalización y movilidad	2
--------------------------	---

situación	fecha
sector s-6 del p.g.o.u. en 28.990 torrejón de velasco madrid	febrero 2.019

Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

6. Otras Formas de Movilidad

Además del vehículo particular, los residentes y/o visitantes de la futura urbanización utilizarán otras formas de movilidad: desplazamientos peatonales, bicicleta y autobuses de servicio público, si llegan a existir en dicha zona.

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

7. Conclusión

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco

Parte 4

Documento 10 - **PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS CATASTRÓFICOS**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Índice Plan de Alarma, Evacuación y Seguridad Civil en Supuestos Catastróficos

1. Introducción

2. Marco Legal

3. Plan de Emergencia Municipal

- 3.1. Plan de Actuación en el caso de Inundaciones
- 3.2. Plan de Actuación ante Inclemencias Invernales
- 3.3. Plan de Actuación en el caso de Incendios Forestales
- 3.4. Otras Actuaciones

4. Conclusión

5. Anexo I. Plano de Alarma, Evacuación y Seguridad Civil en Supuestos Catastróficos

Página en blanco

1. Introducción

Para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 48, punto 2, letra e de la Ley 9/01 se desarrolla el siguiente Plan de Alarma, Evacuación y Seguridad Civil en Supuestos Catastróficos.

Los posibles riesgos catastróficos que se pudieran presentar en el ámbito de desarrollo son múltiples, y desde el planeamiento la prevención ante ellos nos plantea el examen de los recursos disponibles ante dichas situaciones.

Todos estos recursos han de manifestarse en un Plan de Emergencia con señalamiento expreso de los Organismos de contacto directo que coordinen las acciones necesarias en cada caso.

La Comunidad de Madrid ha elaborado el Decreto 85/1992, de 17 de diciembre, por el que se aprueba, con carácter de Plan Director, el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM), que se basa en la Ley 2/1985, de Protección Civil del Estado y en la Norma Básica de Protección Civil Real Decreto 407/92.

El objetivo de dicho Plan es hacer frente a las emergencias generales que se puedan presentar en cada ámbito territorial; es un plan multirisgo de carácter preventivo que se activa en caso de grave riesgo colectivo, catástrofe o calamidad pública.

El PLATERCAM contempla supuestos de actuación definidos en base a criterios de ámbito territorial, capacidad de respuesta de las Administraciones afectadas y "puesta en juego" de intereses superiores y que, en función de su gravedad potencial, constituyen los siguientes niveles:

- Nivel 0: Emergencias de ámbito municipal controladas mediante respuesta local, en las que el Plan Territorial de la CAM realiza funciones de seguimiento, evaluación y garantiza, en su caso, la prestación de los apoyos correspondientes.
Asimismo, corresponden a este nivel emergencias que, sin tener carácter municipal, están controladas por servicios dependientes de la CAM.
- Nivel 1: Emergencias de ámbito municipal que requieren una respuesta coordinada por parte de la CAM.
Esta respuesta se materializa con la intervención de medios y recursos propios o asignados a la CAM, o bien asumiendo el Director del PLATERCAM la coordinación de todas las acciones.
En este nivel pueden activarse planes de carácter sectorial y/o iniciar las acciones correspondientes a los Planes Especiales, tanto de aquellos que figuran como tales en la Norma Básica u otros elaborados por la CAM.
- Nivel 2: Emergencias que por su naturaleza o gravedad y/o extensión de riesgo, sobrepasen las posibilidades de respuesta de la Administración local.
- Nivel 3: Emergencias en las que se presenten circunstancias en las que está presente el interés nacional con arreglo a los supuestos previstos en la Norma Básica, capítulo 1, apartado 1.2.

El Plan prevé la logística necesaria que permita la movilización de recursos humanos y materiales. En el caso de Torrejón de Velasco, no existe un Cuerpo de Voluntarios ni Grupo de Búsqueda y Salvamento con perros.

Página en blanco

2. Marco Legal

Legislación estatal:

- **Ley 2/1985, de 21 de enero**, sobre Protección Civil (BOE núm. 22, de 25 de enero de 1985).
- **Ley 17/2015, de 9 de julio**, del Sistema Nacional de Protección Civil (BOE núm. 164, de 10 de julio de 2015).
- **Real Decreto 407/1992, de 24 de abril**, por el que se aprueba la Norma básica de Protección Civil (BOE núm. 105, de 1 de mayo de 1992).
- **Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo**, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia (BOE núm. 72, de 24 de marzo de 2007).
- **Real Decreto 1378/1983, de 1 de agosto**, sobre Medidas Provisionales para la actuación en situaciones de emergencia en los casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública (BOE núm. 191, de 10 de agosto de 1985).

Legislación autonómica:

- **Decreto 85/1992, de 17 diciembre**, por la que se aprueba el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM), que incluye las directrices para la elaboración de los Planes de Protección Civil de Ámbito Local que se derivan del propio PLATERCAM (BOCM núm. 12, de 15 de enero de 1993, corrección de errores BOCM 17 de febrero de 1993).
- **Orden 1647/1996, de 29 de noviembre**, por la que se aprueba el Plan de Protección Civil ante Inclemencias Invernales en la Comunidad de Madrid, modificado por Orden 1656/1997, de 9 de diciembre, y posteriormente por Orden 1624/2000, de 18 de abril (BOCM nº 301, de 19 de diciembre de 1996).

Página en blanco

3. Plan de Emergencia Municipal

Tanto en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, como en el Real Decreto 1378/1983, de 1 de agosto, sobre Medidas Provisionales para la actuación en situaciones de emergencia en los casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública, se establece la responsabilidad de todas y cada una de las administraciones en la organización de la Protección Civil, en las competencias, servicios y ámbito territorial que les corresponda, aplicando frente a riesgos las medidas correctoras de previsión, prevención, planificación y actuación.

Dicha Ley, en su artículo 14, habla de las actuaciones preventivas que corresponden a los Municipios, como Administración Pública:

- La realización de pruebas o simulacros de prevención de riesgos y calamidades públicas.
- La promoción y control de la autoprotección corporativa y ciudadana.
- Asegurar la instalación, organización y mantenimiento de servicios de prevención y extinción de incendios y salvamento.
- Promover, organizar y mantener la formación del personal de los servicios relacionados con la Protección Civil y en especial, de mandos y componentes de los servicios de prevención y extinción de incendios y salvamento.
- La promoción y apoyo de la vinculación voluntaria y desinteresada de los ciudadanos a la Protección Civil, a través de organizaciones que se orientarán, principalmente a la prevención de situaciones de emergencia que puedan afectarlos en el hogar familiar, edificios para uso residencial y privado, en la montaña, barrios y distritos urbanos, así como el control de dichas situaciones, con carácter previo a la actuación de los servicios de Protección Civil o en colaboración con los mismos.
- Asegurar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de riesgos, mediante el ejercicio de las correspondientes facultades de inspección y sanción en el ámbito de sus competencias.

El **Sector S-6** de Torrejón de Velasco, deberá cumplir lo establecido en la Ley 2/1985, de Protección Civil del Estado y en el PLATERCAM, Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid. Teniendo en cuenta la situación geográfica y los usos previstos en el sector, se establecerán en los siguientes apartados los planes de actuaciones en función de su riesgo.

3.1. Plan de Actuación en el caso de Inundaciones

La zona de estudio se localiza en la zona Oeste del término municipal de Torrejón de Velasco.

En el **Sector S-6** no discurre ningún curso de agua, siendo el más cercano el arroyo La Peñuela a unos 175 metros, que discurre de Oeste a Sur del término municipal de Torrejón de Velasco.

Por tanto, no se considera necesario el establecimiento de medidas preventivas específicas.

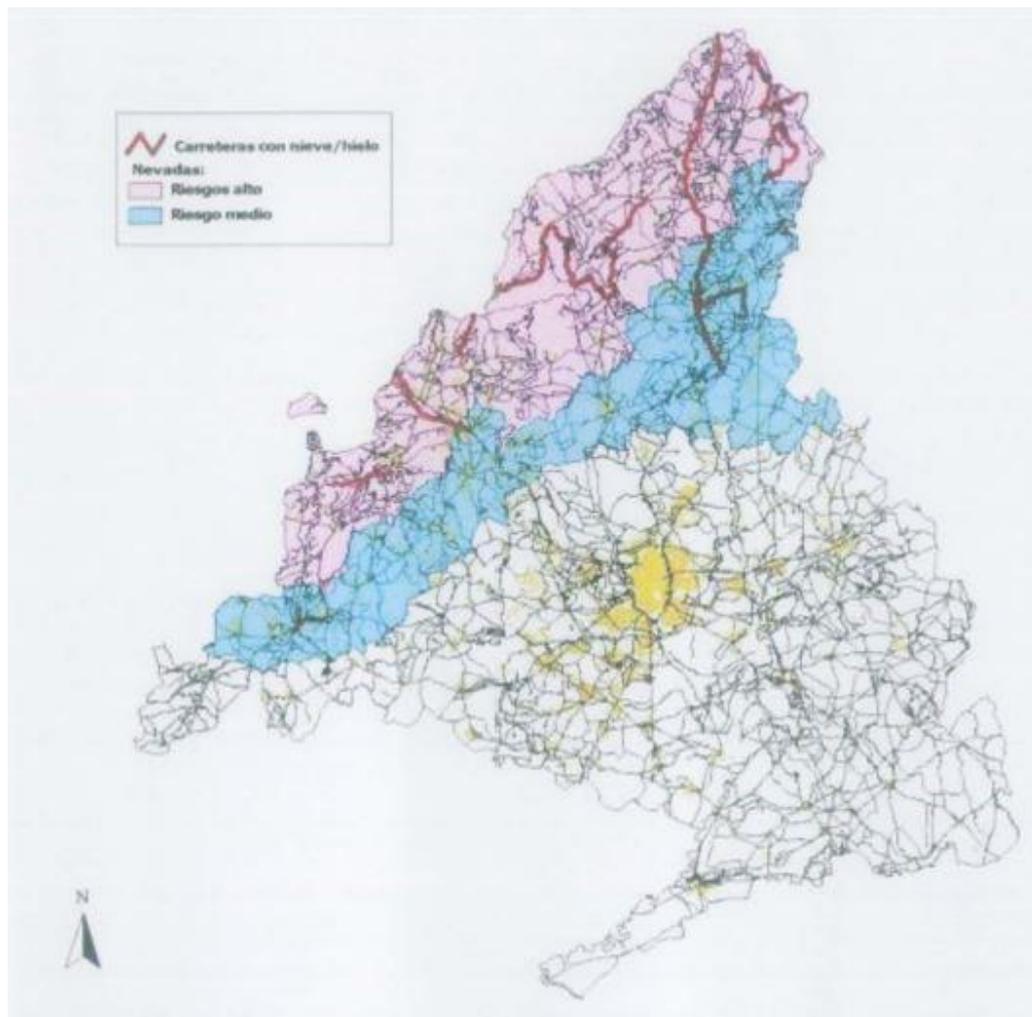
3.2. Plan de Actuación ante Inclemencias Invernales

Los riesgos se refieren a los efectos de grandes nevadas y temperaturas extremadamente bajas. Los efectos pueden ser los siguientes:

- Aislamiento de poblaciones o núcleos de población.
- Personas desprotegidas con riesgo de congelación.
- Averías en la red de abastecimiento de agua y gas.
- Rotura de líneas eléctricas y telefónicas.

- Interrupción de comunicaciones por carretera y ferrocarril.
- Aumento de la accidentabilidad.
- Aumento de contaminación atmosférica por el incremento del uso de combustibles para calefacción y aparición de fenómenos de inversión térmica.

De acuerdo con el mapa de riesgos de inclemencias invernales, elaborado por Protección Civil, el municipio de Torrejón de Velasco se localiza en una zona de riesgo bajo, lo que supone una media de menos de 5 días de nieve al año.



El **Sector S-6**, que se encuentra a una altitud aproximada de 605 m., se localiza al Oeste del término municipal y su comunicación es óptima toda vez que cuenta con la conexión a la A-42 a través de la M-404.

Teniendo en cuenta la situación del Sector en el entorno de la Comunidad de Madrid y la ausencia de problemas de accesibilidad, no se considera necesaria la adopción de medidas especiales contra las inclemencias invernales, salvo asegurar la calefacción y los aislamientos térmicos.

3.3. Plan de Actuación en el caso de Incendios Forestales

El Plan de Protección Civil ante Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid (INFOMA), calificado como Plan Especial por la Norma Básica de Protección Civil (Real Decreto 407/1992, de 24 de abril), tiene por objeto el recoger todos aquellos aspectos más importantes que, de forma directa o indirecta, afectan a la población y a las masas forestales de la Comunidad, con la finalidad de prevenir o hacer frente de forma ágil y coordinada a los distintos supuestos que puedan presentarse en relación a eventos relacionados con incendios forestales, estableciendo para ello un marco orgánico-funcional específicamente adaptado a la prevención y a la limitación de los efectos del riesgo en cuestión.

Por otra parte, este Plan Especial concreta los adecuados mecanismos de coordinación e integración de todos los medios y organizaciones intervinientes bajo una dirección única, con objeto de asegurar la necesaria eficacia operativa entre los mismos y evitar que puedan darse situaciones disfuncionales.

En el territorio de la Comunidad de Madrid se consideran tres tipos de situaciones de peligro de incendios forestales, las cuales quedan definidas de la siguiente manera:

- Época de peligro alto: Desde el 15 de junio hasta el 30 de septiembre. Durante este tiempo se aplican las medidas preventivas establecidas en el Anexo 2 y la Comunidad de Madrid refuerza gradualmente los medios para la lucha contra incendios forestales.
- Época de peligro medio: Del 16 de mayo al 14 de junio y del 1 al 31 de octubre. Las medidas limitativas que correspondan según el Anexo 2 serán de aplicación también en este período.
- Época de peligro bajo: Del 1 de noviembre al 15 de mayo. No se adoptarán medidas o precauciones especiales, pero las medidas preventivas que correspondan según el Anexo 2 serán también de aplicación.

No obstante, las fechas de las épocas descritas podrán modificarse por orden del Consejero competente en materia de protección ciudadana cuando se compruebe o se puedan prever circunstancias meteorológicas que así lo justifiquen, empleándose para ello los valores objetivos aportados por las observaciones y predicciones del índice dinámico de riesgo meteorológico de la Comunidad de Madrid, así como por el análisis de la variación de los índices de frecuencia, gravedad o causalidad de incendios.

Los medios y recursos del Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid son los siguientes:

1.1. Consejería competente en materia de protección ciudadana

1.1.1. Dirección General de Protección Ciudadana.

- a) Parques de Bomberos de la Comunidad de Madrid
sitios en Alcobendas, Tres Cantos, Lozoyuela, Coslada, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Arganda del Rey, Parla, Villaviciosa de Odón, Aranjuez, Aldea del Fresno, Getafe, San Martín de Valdeiglesias, Valdemoro, Las Rozas, Collado Villalba, El Escorial, Navacerrada, Pozuelo de Alarcón.
- b) Brigadas forestales.
- c) Puestos de vigilancia: puestos fijos distribuidos por la geografía madrileña, con las funciones de vigilancia y

detección de incendios y los puestos móviles que se establezcan.

d) Bases de helicópteros.

e) Medios auxiliares: autobombas nodriza, equipos de maquinaria pesada, puesto de mando, ...

f) Otros medios: Todos los medios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid disponibles y adecuados para la extinción de los incendios forestales y, como mínimo, los establecidos en los procedimientos de activación de medios.

g) CECOP: Centro de Coordinación Operativa.

Anualmente, antes del inicio de la época de peligro alto de incendios forestales se actualizará y difundirá el catálogo de recursos de la Dirección General de Protección Ciudadana asignado al Plan Especial INFOMA a las organizaciones implicadas en este plan.

1.1.2. Dirección General de Seguridad.

- Todos los medios humanos y materiales del Cuerpo de Agentes Forestales.

- Central de Coordinación ECAF del Cuerpo de Agentes Forestales, situada en Pozuelo de Alarcón.

- Todos los medios humanos y materiales del Cuerpo de Agentes Forestales, repartidos por toda la geografía de la Comunidad de Madrid.

1.2. Consejería competente en materia de Sanidad

Los representantes que correspondan en el Comité Asesor y en el Puesto de Mando Avanzado, además de los medios de la Consejería de Sanidad asignados a situaciones de emergencia, definidos en el portal corporativo de la Comunidad de Madrid www.madrid.org/summa/.

- Centro de Coordinación de Urgencias y Emergencias del SUMMA 112, situado en sede del SUMMA112 en la calle Antracita (Madrid).

- Vehículos de intervención rápida (VIR), UVIs (ambulancias móviles medicalizadas), y ambulancias de transporte sanitario, ubicadas en la red de bases repartidas por toda la geografía de la Comunidad de Madrid.

- 2 helicópteros medicalizados, situados en Las Rozas y Lozoyuela.

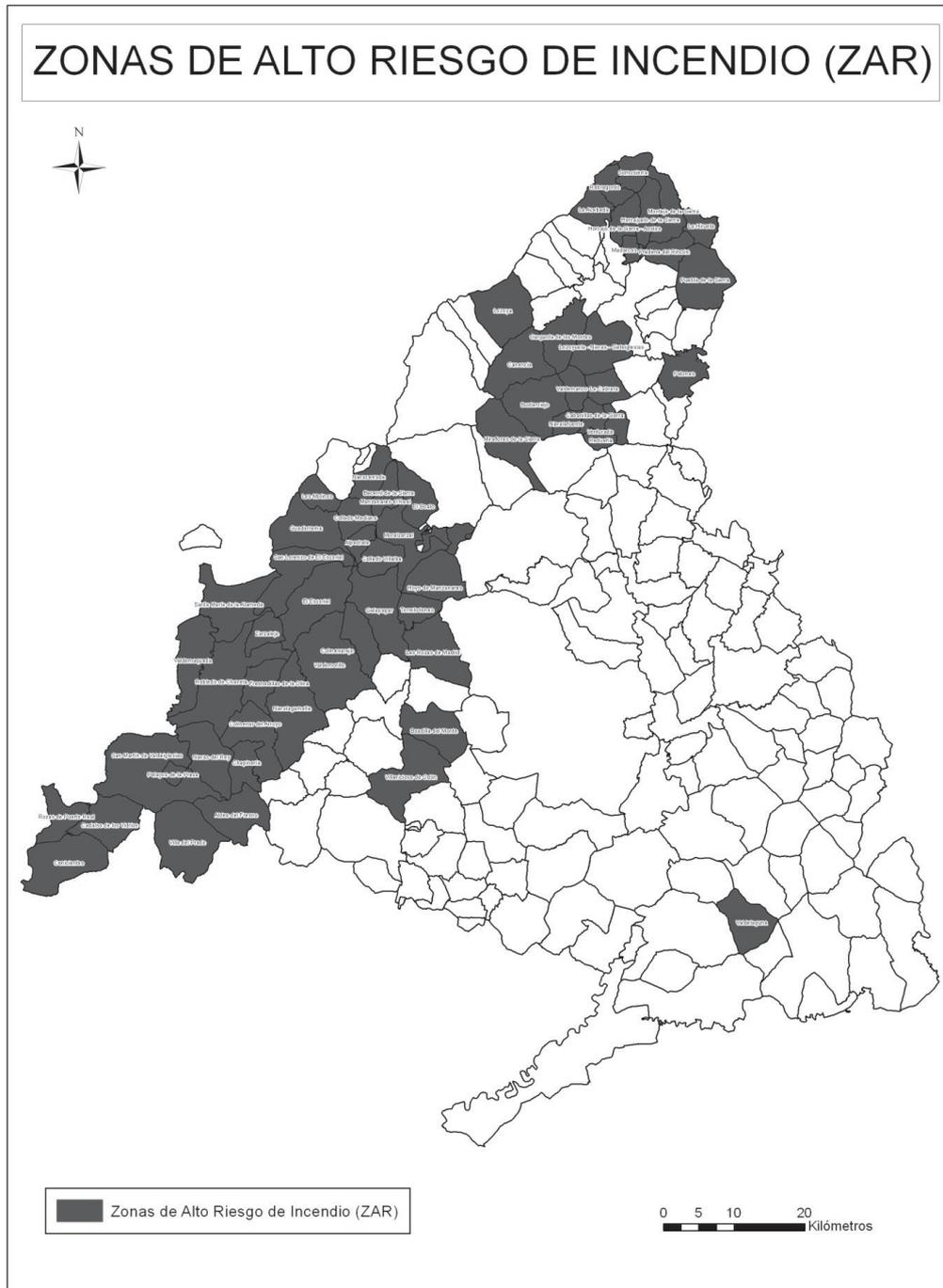
- Además, los servicios de urgencias de atención primaria ubicados en los centros de salud y centros de especialidades, y los servicios de urgencia hospitalaria ubicados en los hospitales de la red pública.

El **Sector S-6** se encuentra rodeado por su lado Norte por la carretera M-404, por su lado Este por parcelas urbanizadas y por sus lados Sur y Oeste por parcelas cultivadas en secano y mayoritariamente en estado de erial. En la siguiente imagen se puede observar la vegetación presente en la zona:



Como puede observarse la ausencia de vegetación arbórea y arbustiva en el sector es total, así como en sus inmediaciones. Además, al Este limita con suelo urbano clasificado como suelo urbano con uso residencial.

Además, el término municipal de Torrejón de Velasco no se encuentra dentro de los municipios definidos como Zonas de Alto Riesgo de incendio forestal (ZAR).



Fuente: Servicio de Incendios Forestales. Dirección General de Protección Ciudadana

Como se observa, el ámbito del **Sector S-6**, de uso residencial, se localiza en una zona que presenta un riesgo bajo de ocurrencia de incendios. No obstante, debido al uso del ámbito y a la cercanía de la autovía A-42 se aplicarán las siguientes medidas preventivas:

- En los viarios de circunvalación e interiores del Sector se instalarán los hidrantes correspondientes.
- Establecimiento de vías de evacuación a través de los viarios principales.
- Limpieza periódica de la zona verde del Sector.

3.4. Otras Actuaciones

A continuación, se exponen otras medidas de actuación a nivel urbanístico que deberán tenerse en cuenta en el planeamiento:

- El diseño del viario y las edificaciones deberá tener en cuenta las condiciones de accesibilidad y protección establecidas en la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción y Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- La urbanización de las vías públicas, parques y demás espacios de uso público deberán ser accesibles a todas las personas, incluidas las que tengan movilidad reducida.
- La urbanización deberá contemplar la accesibilidad de vehículos especiales a las edificaciones (ambulancias, bomberos, policía, ...).
- Toda edificación deberá estar señalizada exteriormente para su identificación de día y de noche.
- El acceso a los edificios deberá realizarse desde la vía pública.
- Los huecos horizontales en los edificios deberán estar protegidos mediante barandillas para evitar las caídas.
- Además de las normas contra incendios que se establecen en el Documento Básico, Seguridad en Caso de Incendio (DB-SI), del Código Técnico de la Edificación (CTE), se deberá instalar un aparato extintor en cada una de las viviendas, además de garantizar la evacuación del edificio en caso de urgencia.

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

4. Conclusión

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco

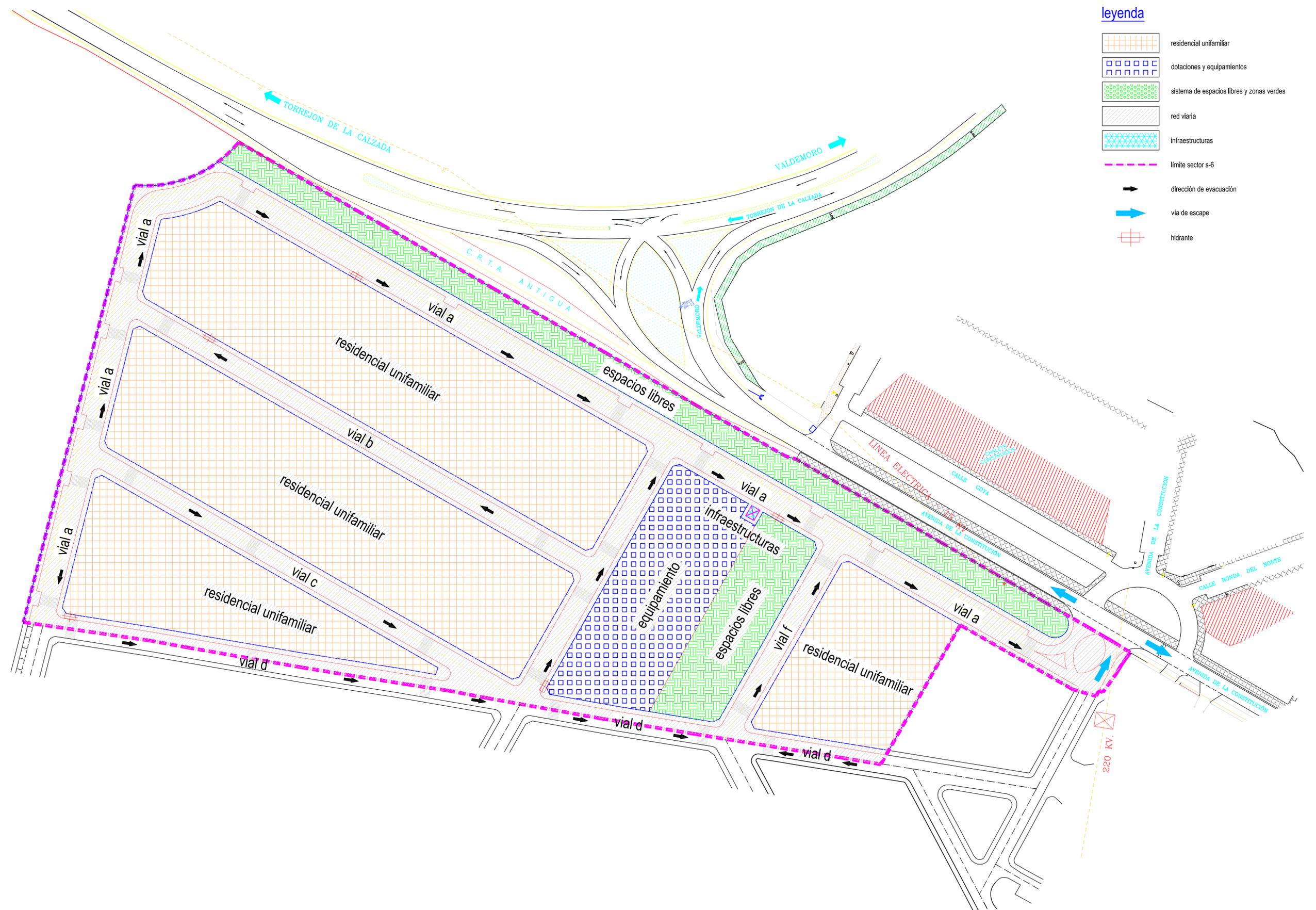
Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

5. Anexo I. Plano de Alarma, Evacuación y Seguridad Civil en Supuestos Catastróficos

Se adjunta a continuación plano de Alarma, Evacuación y Seguridad Civil en supuestos catastróficos del **Sector S-6** del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco.

Página en blanco



- leyenda**
- residencial unifamiliar
 - dotaciones y equipamientos
 - sistema de espacios libres y zonas verdes
 - red viaria
 - infraestructuras
 - limite sector s-6
 - dirección de evacuación
 - vía de escape
 - hidrante

alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos

escala 1:750



 Inmaculada Polo Velázquez Arquitecta	modificación puntual con ordenación pormenorizada del p.g.o.u. de torrejón de velasco en el ámbito del sector 6 plan de alarma, evacuación y seguridad civil	
	propiedad ayuntamiento de torrejón de velasco	escala 1:750
 Carlos Sotomayor Muñoz <small>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos</small>	tema alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos	
	número 1	fecha febrero 2.019
sector s-6 del p.g.o.u. en 28.990 torrejón de velasco madrid		

Parte 5

- Documento 11 - **EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO**
- Documento 12 - **IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA**
- Documento 13 - **ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS**
- Documento 14 - **PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA LA LGTBIFOBIA**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Parte 5

Documento 11 - **EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Índice Evaluación de Impacto de Género

- 1. Introducción**
- 2. Objetivo del Informe**
- 3. Justificación del Informe**
- 4. Antecedentes Legales y de Planeamiento**
- 5. El Urbanismo con Perspectiva de Género**
- 6. Planificar desde la Perspectiva de Género**
- 7. Reflexiones sobre la Posible Incidencia de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 en el Uso de la Ciudad**
- 8. Conclusiones**

Página en blanco

1. Introducción

La presente Evaluación de Impacto de Género complementa la documentación que forma parte de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** para el desarrollo del **Sector S-6** en Torrejón de Velasco (Madrid), por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

El género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo reproductivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y reconfortables para el encuentro. El urbanismo con perspectiva de género no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se le han asignado a la mujer, actualmente también desempeñados por los hombres. Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, y no piensa exclusivamente en la parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo, como ocurre todavía hoy en la mayoría de los casos.

Se entiende por integración de la perspectiva de género la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todas sus fases de planificación, ejecución y evaluación.

Organismos internacionales como Naciones Unidas y la Comisión Europea han señalado el urbanismo y la ordenación del territorio como campos de política pública claves para avanzar hacia la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

A nivel mundial, en la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible en septiembre de 2015, la Organización de Naciones Unidas definió 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, **siendo uno de ellos "alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas"**. Por otra parte, en el objetivo de *"lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles"*, se establece como meta *"proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad"*.

La Nueva Agenda Urbana de la ONU aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) que tuvo lugar en Quito, del 17 a 20 de octubre de 2016, reorienta la manera en que se planifican, se diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos. Entre los objetivos que se persiguen está el *"lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible (...), asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones (...) y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados"*. De igual modo se refuerza este objetivo transversal, especificando en muchos de los temas que se abordan, que se harán *"teniendo en cuenta la edad y el género"*.

La **Agenda Urbana de la UE** adopta la dimensión de género para introducirla en el desarrollo urbano, tanto a nivel nacional y regional como en las propias ciudades. En el Pacto de Ámsterdam, firmado el 30 de mayo de 2016, entre las cuestiones transversales de los temas prioritarios seleccionados para la Agenda urbana de la UE está las del *"Impacto sobre el cambio social, incluido el cambio de comportamiento, promoviendo, entre otras cosas, igual acceso a la información, igualdad de género y empoderamiento de las mujeres"*.

El **Acuerdo de Asociación de España** para el período de programación 2014-2020 establece como uno de los objetivos transversales básicos, la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

El **Programa Operativo de Crecimiento Sostenible** de este periodo, en su eje de Desarrollo Urbano Integrado y Sostenible precisa que "*apoyará proyectos urbanos integrados que puedan actuar transversalmente, entre otros, sobre la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres*". Este principio se ha formalizado en los criterios de puntuación de la selección de las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) para financiar con fondos FEDER. De esta manera, se ha fomentado que todas las estrategias de ciudad financiadas con fondos europeos tengan en cuenta criterios de perspectiva de género en sus líneas de actuación.

La igualdad entre mujeres y hombres es un principio universal reconocido jurídicamente en todos los textos internacionales sobre derechos humanos, entre los que destaca la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 1979 y ratificada por España en diciembre de 1983.

Según datos de la Encuesta CIS-3000, sobre "Percepción de la discriminación en España", realizada por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) en colaboración con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, publicados en diciembre de 2014, la discriminación por razón de sexo es la más extendida en la sociedad española.

Un 2,5 % de la población señala haberse visto discriminada muchas veces por este motivo y el 8,9 % en alguna ocasión. Es decir, que el 11,4 % de la población se ha visto alguna vez discriminada por razón de sexo a lo largo de su vida.

Ahora bien, centrando el análisis en la evaluación del impacto de género en el uso de la ciudad, debemos saber de qué hablamos, de dónde partimos. Las mujeres y los hombres tenemos distintas formas de vivir y de percibir nuestra ciudad, o mejor dicho los roles desempeñados, así como el poder económico, social y político, independientemente del sexo, establece distintas formas de vivir y percibir la ciudad.

Es un previo paso conocer y reconocer estas diferencias y carencias para poder proponer políticas que mitiguen las desigualdades. No es la cuestión planificar o diseñar una ciudad para las mujeres, lo que se debe buscar es un cambio de actitudes para incorporar una nueva manera de mirar y de intervenir en el espacio urbano.

El género es una categoría sociológica que se refiere al conjunto de atributos socioculturales construidos históricamente que son asignados a las personas a partir de su sexo. Es un concepto que permite poner de manifiesto las relaciones desiguales entre mujeres y hombres, entendidos no como seres biológicos, sino como sujetos sociales.

2. Objetivo del Informe

El objetivo del presente documento es ofrecer un marco de apoyo para mejorar la capacitación técnica, formación y concienciación en la perspectiva de género aplicada al urbanismo y la arquitectura, a fin de incorporar el objetivo de la igualdad entre mujeres y hombres en los espacios urbanos y en la ordenación urbanística.

Con este documento, se pretende impulsar la obligación de integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento.

Las medidas propuestas tienen un efecto demostrativo. El alcance de las mismas es ejercer no sólo un papel didáctico y ejemplar, sino hacer práctica y visible la perspectiva de género aplicada al ámbito de las políticas públicas en materia urbana. El resultado final redundará a su vez en la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía.

La planificación urbana de la ciudad y el modelo de crecimiento han priorizado facilitar las tareas productivas y las actividades económicas, en detrimento de las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad que no se han valorado ni favorecido. Se carece, por tanto, de un análisis multidisciplinar, a distintas escalas y de carácter transversal, previo a la toma de decisiones en el ámbito urbano.

Así, y a modo de ejemplo, la incompatibilidad y lejanía de la localización entre la vivienda, el empleo y las actividades cotidianas urbanas tiene como consecuencia un importante consumo de los recursos de tiempo y dinero, dificultando las tareas reproductivas y del cuidado. Estas tareas las llevan a cabo un porcentaje importante de las habitantes de la ciudad que no están integradas en el modelo productivo tradicional.

En efecto, dichas tareas, según todos los estudios realizados, las siguen realizando mayoritariamente las mujeres. Por lo tanto, son ellas las que sufren en mayor medida esta problemática del modelo de ciudad, lo que supone uno de los principales obstáculos para que las mujeres logren su autonomía y disfruten de su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.

Se trata de llegar a cumplir una serie de objetivos y metas tales como:

- Mejorar la calidad de vida de las personas que tienen responsabilidades de cuidado y, en especial, tener en cuenta las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas.
- Orientar la planificación hacia un **modelo de ciudad compacta**, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público y espacios públicos seguros y de calidad, que responda mejor a las necesidades de cuidado.
- Planificar los espacios públicos, equipamientos y viviendas desde la perspectiva de género y en función de los roles de género, de manera que sea posible **compatibilizar las tareas cotidianas del cuidado y el trabajo remunerado** en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles.
- **Acceso de las mujeres a los servicios públicos**, con mejora de calidad, distancias, horarios, costes, ...
- Establecimiento de una red de **espacios públicos de escala más pequeña y cercana**.

Página en blanco

3. Justificación del Informe

El alcance del presente documento no aspira a más de lo que podría situarse entre una memoria de análisis y reflexión y un informe sobre un documento como la Modificación Puntual, que reflejará brevemente la incidencia de las cuestiones que son objeto de análisis.

Una memoria de análisis y reflexión, centrada en la reflexión sobre las discriminaciones sociales que pudieran ser afectadas o agravadas por un Plan Parcial, basada fundamentalmente en la bibliografía y estudios sobre la cuestión y un informe, para analizar qué aspectos del documento de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 inciden positiva o negativamente en lo reflexionado, desde la perspectiva de que es posible repensar la ciudad existente y planificar la futura.

Además, merece la pena trascender y ampliar estas reflexiones más allá de las identificadas como discriminaciones por razón de género y tratar de aportar con este documento una contribución para lograr la progresiva sensibilización de las decisiones administrativas centradas en la ordenación urbanística, sobre la gran diversidad de necesidades y dificultades de los destinatarios últimos de toda normativa pública, que es el conjunto de la ciudadanía, y no restringir estas reflexiones a la sola diferencia de sexo, origen o situación de algún tipo.

Es importante mencionar que no es usual encontrar este tipo de informe sobre evaluación de impacto de género en el uso de la ciudad, acompañando a un Plan Parcial, a pesar de que se está tratando de un aspecto tan básico como es la igualdad que propugna la Constitución española, igualdad que es objetivo y obligación de los poderes públicos en todos sus niveles.

El presente documento se centra en el nivel de recomendaciones y propuestas para el propio documento de la Modificación Puntual, así como para el desarrollo posterior en la paulatina ejecución de los instrumentos más particulares de planificación y urbanización.

En este punto, se pretende analizar y desarrollar en todos los ámbitos posibles la calidad de vida de los ciudadanos de la urbanización, entendida desde el equilibrio económico, social y medio-ambiental, y en concreto, que en el caso del documento que nos ocupa, en el análisis fundamentalmente del ámbito de la equidad o justicia social.

Este documento no constituye por lo tanto ningún informe o análisis cerrado, ni tampoco se pretende que aborde la totalidad de una cuestión que tendría pendiente un desarrollo y ampliación del debate. Y, sobre todo, no se pretende la validez absoluta ni relativa de los contenidos expuestos; solamente debería lograr ser un documento de trabajo y de práctica, para ir perfeccionando y divulgando en el futuro las medidas concretas y eficaces que se sugieren o que puedan derivarse más adelante.

En este sentido se trataría de un documento, que como aquellos otros documentos que se han considerado complementarios y explicativos durante la redacción de la Modificación Puntual, que inician su andadura en un momento preciso para luego poder ir evolucionando al ritmo y medida de la evolución de la propia sociedad y de sus demandas.

Página en blanco

4. Antecedentes Legales y de Planeamiento

El presente documento de Impacto de Género en el uso de la ciudad, se elabora y redacta como informe complementario y explicativo al documento de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6.**

El municipio de Torrejón de Velasco cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana aprobado Definitivamente por resolución de la Consejería de Urbanismo de la Comunidad de Madrid el 25 de julio de 2.000 (BOCM nº 207 de 31/08/2.000).

La dinámica del sector inmobiliario, el desarrollo urbanístico debido a procesos de renovación de algunos suelos del municipio y la demanda de infraestructuras, servicios y dotaciones debido a la nula realización de las mismas durante los últimos 10 años, provoca que se redacten nuevos proyectos urbanísticos para el desarrollo de los sectores delimitados en el P.G.O.U. de Torrejón de Velasco.

Por tanto, se redacta el informe de valoración de impacto de género en el interés de mejorar la calidad y eficacia de esta Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 y para tratar de ampliar y perfeccionar las futuras repercusiones positivas en los habitantes y ciudadanos, en los proyectos y ejecuciones de urbanización y en los proyectos y ejecuciones de construcción de edificios residenciales, de actividades económicas y de equipamientos.

Marco Normativo

La igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres también constituye un valor fundamental de la Unión Europea (UE), recogido en los artículos 2 y 3 del Tratado de la Unión Europea, en los artículos 8, 153 y 157 del Tratado de Funcionamiento de la UE y en los artículos 21 y 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales.

Desde su creación, la, por entonces Comunidad Económica Europea y ahora Unión Europea ha adoptado un importante número de normas que, en su conjunto, constituyen un pilar fundamental de la política de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Se deben citar, en particular, la Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación (refundición); la Directiva 92/85/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia; la Directiva 2004/113/CE, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro; y la Directiva 2010/18/UE del Consejo, de 8 de marzo de 2010, por la que se aplica el Acuerdo marco revisado sobre el permiso parental, celebrado por BUSINESSSEUROPE, la UEAPME, el CEEP y las CES, y se deroga la Directiva 96/34/CE.

En marzo de 2010, para conmemorar el 15º aniversario de la Declaración y de la Plataforma de Acción de Pekín y el 30º aniversario de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, la Comisión Europea adoptó la Carta de la Mujer, en la que renueva su compromiso por la igualdad entre mujeres y hombres e insiste en la necesidad de incorporar la igualdad de trato y oportunidades, de forma transversal, en todas sus políticas.

En mayo de 2011, el Consejo de la UE, consciente de la necesidad de reafirmar y apoyar la estrecha relación entre la Estrategia de la Comisión Europea para la igualdad entre mujeres y hombres (2010-2015) y la Estrategia Europa 2020, reafirmó su compromiso de cumplir las ambiciones de la UE en materia de igualdad

de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres y adoptó un segundo Pacto Europeo por la Igualdad de Género (2011-2020). En este Pacto, el Consejo insta a los Estados miembros y a la Unión Europea a adoptar medidas para cerrar las brechas de género en el empleo, luchar contra la segregación en el mercado laboral, promover una mejor conciliación de la vida para las mujeres y los hombres a lo largo de toda su vida y combatir todas las formas de violencia contra las mujeres.

En marzo de 2015, la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer de Naciones Unidas, coincidiendo con la conmemoración de Beijing+20, aprobó una declaración política que, bajo el lema "50.50 en 2030", aboga por la meta de alcanzar la igualdad de género en 15 años.

En la actualidad, todas las instituciones nacionales, europeas e internacionales vienen realizando un gran esfuerzo para garantizar el derecho de las personas a no sufrir discriminación por razón de sexo. Este esfuerzo se materializa, fundamentalmente, a través de tres vías de intervención:

1. El desarrollo del principio de igualdad a través de la eliminación en el ordenamiento jurídico de las discriminaciones por razón de sexo.
2. Las acciones positivas, que consisten en medidas específicas de intervención que actúan sobre las barreras sociales que dificultan la igualdad entre las personas, con el fin de compensar las desigualdades sociales.
3. El mainstreaming de género, que supone la integración de los objetivos de igualdad en la elaboración y evaluación de las políticas públicas. Supone la integración de la perspectiva de género en el conjunto de las políticas públicas.

En nuestro ordenamiento jurídico, la Constitución española consagra, en su artículo 14, el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Además, el artículo 9.2 establece la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas, y de remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos en la vida política, económica, cultural y social.

El desarrollo de estos derechos se ha materializado en la aprobación de leyes y la implantación de políticas públicas encaminadas a conseguir la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.

Efectivamente, han sido numerosas las leyes que se han promulgado desde la proclamación de la Constitución, fundamentalmente en los ámbitos civil, penal y laboral, introduciendo la igualdad de trato en las relaciones familiares y laborales. Entre ellas destacan la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras o la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno; y, posteriormente, normas que pretenden dar una respuesta integral al problema de la violencia de género y de las desigualdades que aún persisten entre mujeres y hombres, como la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de medidas de protección integral contra la violencia de género y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres (en adelante LOIEMH).

Por otra parte, la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, introdujo la obligación de que todo proyecto normativo vaya acompañado de un informe de impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo.

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

Complementariamente, la LOIEMH, estableció, en su artículo 19, que los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.

En el ámbito autonómico, se aprobó la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid que tiene como objetivo la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres.

La Comunidad Autónoma de Madrid ha venido desarrollando una ingente labor para promover el papel de las mujeres en los distintos ámbitos de la vida social, educativa, cultural, laboral, económica y política, a fin de favorecer la igualdad y el pleno ejercicio de sus derechos de ciudadanía.

Página en blanco

5. El Urbanismo con Perspectiva de Género

El urbanismo es una actividad de transformación del territorio que ha ido evolucionando a lo largo del tiempo, adaptándose a los problemas que la sociedad entiende como prioritarios y se deben (entre otros) solucionar desde los documentos de ordenación del territorio que se han ido adaptando a diferentes problemáticas como la creciente actividad industrial o las necesidades de vivienda. Hoy en día, los principales problemas del urbanismo, son otros: controlar un crecimiento disperso que consume recursos naturales escasos, genera polución y tienen grandes costes económicos de mantenimiento y extensión de sus infraestructuras; promover la calidad de vida, respondiendo a nuevas necesidades sociales de poblaciones diversas (por género, edad, etnia, etc.) y en rápida transformación (envejecimiento, inmigración, nuevas estructuras familiares, nuevas formas de exclusión); facilitar la creación de las infraestructuras espaciales necesarias para sustituir a las antiguas bases de economías industriales por nuevas actividades productivas, dando prioridad a la reurbanización de los espacios urbanos obsoletos frente a la ocupación de nuevos territorios; potenciar la participación de la ciudadanía para acercar la administración a las necesidades de las personas y fortalecer los procesos democráticos.

De este modo podemos afirmar que la problemática del urbanismo actual se presenta en términos de **sostenibilidad**, entendida esta como un **equilibrio** entre objetivos de eficiencia **económica**, equidad o justicia **social** y conservación o protección del **medio ambiente**.

Por tanto, en este contexto del urbanismo actual, definimos como objeto del presente documento de Informe de Evaluación de Impacto de Género en el uso de la ciudad, el de analizar la incidencia que pudiera ejercer el documento de Plan Parcial de Ordenación con Delimitación del Suelo en la discriminación sobre los distintos grupos y personas, en busca del equilibrio desde el punto de vista de equidad o justicia social.

La noción de **sostenibilidad** aparece estrechamente ligada a la noción de **calidad de vida**, que también reúne aspectos económicos, sociales y ambientales. La calidad de vida se refiere al bienestar de las personas, es decir, al grado en que las personas o grupos que componen una población pueden satisfacer sus necesidades y aspiraciones. Es un concepto que se puede considerar de modo subjetivo, si lo examinamos a través de las propias percepciones de la población sobre su propio bienestar, pero también se puede medir a través de indicadores. En la calidad de vida confluyen aspectos como la renta, la salud, la educación, el alojamiento, las condiciones de trabajo, la seguridad, el ocio, la estética del entorno, el uso del tiempo, las condiciones ambientales, etc., factores todos ellos que tienen una dimensión espacial.

Prácticamente desde los años 50 del pasado siglo, que como consecuencia de la generalización del debate de sensibilización y reivindicación de las diferencias de oportunidades y comportamiento entre mujeres y hombres en una sociedad que había estado organizada y dirigida casi exclusivamente por éstos últimos, se ha comenzado a reflexionar sobre la desigualdad de la incidencia de las políticas, leyes, reglamentos, etc., entre ambos grupos de ciudadanas/ciudadanos. Es lo que comúnmente se ha venido denominando como las discriminaciones por razón de género.

Es en base a esta progresiva toma de conciencia que los gobiernos han ido adoptando medidas, bastante más recientemente, y sobre todo de tipo legislativo o reglamentario, para paliar, reducir o evitar directamente la persistencia de este tipo de discriminaciones.

Sin embargo, determinados colectivos, fundamentalmente de mujeres, han comenzado hace años, dentro y fuera de nuestro país, a reflexionar sobre la posible incidencia del urbanismo, y más en concreto de las decisiones de planeamiento, en relación a las distintas formas de ver y vivir la ciudad, a las oportunidades que se reparten de modo desigual entre mujeres y hombres, y a la discriminación que ello provocaría en la parte femenina de la sociedad. Se trata de una situación que estaría impidiendo dar

cumplimiento al mandato constitucional de aplicar y buscar la igualdad de la persona por encima de cualquier diferencia, en este caso, la de género.

Había que matizar qué se puede considerar como "el género" en un ámbito urbanístico y a efectos del presente Informe de Impacto de Género. El género no radica en el sexo, no consiste en ser hombre o mujer; el género consiste en cumplir los roles que culturalmente se le han asignado a cada sexo, a saber: los roles que se le han asignado a la mujer han sido el cuidado de la familia y las tareas domésticas, y el que se le ha asignado al hombre es el trabajo productivo (el que se realiza a cambio de un salario), o el trabajo y el empleo.

En nuestra cultura, estos roles han estado asociados al sexo durante muchos años, pero en estos tiempos de igualdad ambos sexos han comenzado a compartir roles; así, los hombres cuidan de los niños o preparan la comida, y las mujeres forman parte del trabajo productivo (aunque en la mayoría de los casos las mujeres cumplen los dos roles). Por tanto, el género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más comfortable el trabajo productivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y reconfortables para el encuentro.

El urbanismo con perspectiva de género no es un urbanismo exclusivo de las mujeres, es un urbanismo que propone un diseño y una ordenación que tiene en cuenta los roles que se le han asignado a la mujer, actualmente también desempeñados por los hombres. Esta forma de urbanismo tiene en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, y no piensa exclusivamente en la parte social que se encuentra en la etapa del trabajo productivo, como ocurre todavía hoy en la mayoría de los casos.

De este modo, las reflexiones que se han realizado, y que se han estudiado para este Informe, van acompañadas muchas veces de propuestas concretas con el ánimo de mejorar la situación que se detecta, otras veces se vinculan a una situación más amplia de discriminación, que afectaría también a otros grupos de la sociedad con independencia de su sexo, como los niños, los mayores, los económicamente más frágiles, los discapacitados, etc.

Pero independientemente de estas distintas líneas de reflexión que emanan de las diferentes visiones por razón de género, y del libre criterio que cada uno pueda tener en cuanto a su coincidencia con realidades urbanísticas verificables y cuantificables, hay una que parece incuestionable y que emana directamente de este proceso de sensibilización, y es la constatación de que en la ciudad se producen realmente discriminaciones.

Es decir que no todas las personas pueden disfrutar de igual manera, ni moverse con igual grado de libertad, ni apropiarse con igual derecho de los barrios donde habitan, de las calles, de los espacios libres y los equipamientos públicos. Y en este sentido, hay que reconocer que es gracias a la inicial contribución del debate sobre urbanismo y el género que se puede hablar hoy de urbanismo y discriminación en sentido más amplio.

Las personas tienen distintas necesidades en relación al espacio urbano derivadas de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. Muchas veces se visibiliza a las mujeres sólo cuando se analiza la exclusión social, la pobreza, la precariedad laboral, la brecha digital o la violencia de género. Con ello, no se consideran las desigualdades existentes en otros ámbitos cotidianos que no implican situaciones vulnerables, como la conciliación de la vida personal y laboral o la utilización diferenciada del espacio por **distinción de género y características físicas.**

Estadísticamente, la mayor parte del trabajo de cuidado no remunerado es asumido por mujeres. Sin embargo, ha habido un incremento de la participación femenina en el sector productivo. **La duplicidad de trabajo** remunerado y no remunerado

determina las necesidades de las mujeres en relación al espacio público, el transporte, los equipamientos, los lugares de empleo y comercio y la vivienda.

Las personas que no asumen tareas de cuidado hacen un uso más limitado de la ciudad, concentrado en acudir a los lugares de empleo y ocio en determinados horarios fijos. Mientras que las mujeres, al cargo de las tareas de cuidado, se encuentran más habitualmente con los **obstáculos y dificultades** cotidianas que presentan las ciudades, como son los temas de **accesibilidad**.

Para intentar solventar esta serie de obstáculos podemos:

- Crear infraestructuras, espacios urbanos y equipamientos que respondan mejor a las necesidades de las personas según sus **roles de género y características físicas**.
- Facilitar la **conciliación familiar y laboral**, creando una ciudad que dé respuestas a las necesidades de la vida cotidiana.
- Ofrecer equipamientos, espacios y servicios que faciliten la **conciliación familiar y laboral** y mejoren la compatibilidad de horarios y lugares.
- Resolver la **accesibilidad** en los entornos urbanos para facilitar las **tareas de cuidado** de las mujeres, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas; respondiendo a una realidad tanto física como social.
- Aumento de **espacios de recreo** para menores, seguros, agradables y que respondan a los distintos juegos de niñas y niños.
- Creación de **espacios de recreo "neutros"** que respeten la evolución sociopedagógica de los menores en los parques públicos.
- Diseño de **mobiliario urbano** adecuado y distribuido pensando en la cercanía a zonas infantiles, con posibilidad de elección de estancias en sombra o sol.
- Creación de **espacios de relación** inclusivos, pensando en todas las edades. Por ejemplo, con zonas de descanso en los recorridos urbanos y suficientes bancos (para poder sentarse más allá de las sillas y mesas de los locales de restauración) y con fuentes de agua para prevenir golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.
- Ampliación de las **aceras** para el paso del coche de bebés, de sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y de carros de la compra.

Las investigaciones realizadas hasta la fecha en diversos países coinciden en un hecho: las pautas de movilidad de mujeres y hombres son diferentes. Las mujeres tienen un menor acceso al coche y, por ello, dependen del transporte público en mayor proporción que los hombres, realizan más desplazamientos con niños/as o cargadas y viajan más fuera de los horarios punta (en parte, debido a que muchas tienen trabajos a tiempo parcial). El diseño de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento.

Además, todavía hoy, las mujeres son las que mayoritariamente asumen las tareas del cuidado, por lo que tienen mayores dificultades de desplazamiento para compatibilizar el trabajo remunerado con el doméstico y se encuentran con más limitaciones de accesibilidad en el transporte público.

Para intentar solventar esta serie de obstáculos podemos:

- Disminuir el **tiempo** dedicado por las mujeres a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.
- Mejorar **horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios** para adecuar el transporte público a una sociedad más inclusiva e igualitaria.
- Mejorar la **accesibilidad** en el transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra.
- Garantizar la **seguridad** en el transporte público.

- Aprovechar el potencial de la **experiencia** de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público fomentando la participación.
- Pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a un modelo que responda a las necesidades actuales de **flexibilización y multiplicidad** de los horarios de las personas.
- Fomento de medidas que favorezcan el **transporte público** frente al transporte privado.
- Análisis de **rutas, horarios y frecuencias de paso** del transporte público, teniendo en cuenta el trabajo no remunerado.
- Mejora de la **calidad, seguridad y características espaciales** de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas que viajan con sillas de ruedas, carros de menores o cargadas con compra.
- **Priorización de los viandantes** en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.

El urbanismo reciente da como resultado barrios de un único uso, con espacios amplios poco caracterizados, pocos servicios y comercios, sin itinerarios claros y grandes avenidas de tráfico sobredimensionadas. Estos elementos generan más percepción de inseguridad, por lo que este aspecto queda vinculado inequívocamente a las decisiones urbanísticas y al diseño de la ciudad y sus espacios públicos desde los poderes públicos.

Los estudios indican que en materia de seguridad no son tan importantes las estadísticas de denuncias policiales, como la percepción subjetiva de que un espacio sea seguro o no lo sea. Por tanto, es un aspecto que debe cuantificarse y valorarse desde la experiencia cotidiana.

La percepción de inseguridad urbana ejerce un efecto de restricción para el acceso, uso y apropiación del espacio público de la ciudad por parte de la ciudadanía. Existe evidencia empírica de que las mujeres auto limitan sus desplazamientos, y por tanto el uso y acceso a los espacios urbanos y transporte público, en función de la percepción de inseguridad. Por lo tanto, este factor constituye un obstáculo para la autonomía de las mujeres, ya que evitan salir a determinadas horas o modifican su recorrido a pie por la ciudad.

Para intentar solventar esta serie de obstáculos podemos:

- Dar visibilidad al **problema** de percepción de inseguridad en el espacio público y concienciar a la ciudadanía de los efectos del mismo.
- Garantizar la percepción de seguridad en los espacios urbanos mediante una adecuada **iluminación** y la máxima **visibilidad** en todo momento.
- **Iluminación** adecuada y suficiente en calles secundarias, pasos subterráneos y zonas despobladas. Distribución estratégica de luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.
- Vallado de solares.
- Disminución de rincones, callejones sin salida, escaleras, túneles, asegurando siempre una buena **visibilidad**. Ampliar campos de visión por ejemplo a través de espejos, incluir salidas o caminos alternativos o hacer coincidir en algunos puntos parte del transporte rodado con vías peatonales.
- **Eliminación de elementos opacos** de altura mayor a 1,60 metros que reduzcan la visibilidad en espacios públicos por su efecto barrera, como paradas de autobuses, arbustos en parques o vallas publicitarias. Utilizar siempre materiales transparentes.
- Reducción de las zonas sin actividad (zonificación). Con la **mezcla de usos** se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria. Por ejemplo, dinamizando el pequeño comercio en las zonas residenciales y fomentando el uso social del espacio público, como los parques.

- **Señalización** con elementos de orientación visibles y precisos, para la apropiación de los espacios amplios y uniformes por parte de las mujeres.

En un Informe como el presente, merece por lo tanto hacer una referencia, aunque sea sintetizada, a algunas de las ideas más señaladas dentro del conjunto de reflexiones más recientes sobre el urbanismo y el género, aquellas ideas que argumentan con fuerza el conjunto de las posiciones que se proponen como objeto de debate.

Propiciar el urbanismo inclusivo

Propiciar un urbanismo inclusivo es propiciar un espacio público en el que las mujeres y todos los ciudadanos aporten su visión y participen activamente para conjugar así en positivo las necesidades del conjunto heterogéneo de personas, de diferentes sexos, edades, culturas, estatus socioeconómicos, que compartimos las ciudades hoy en el mundo.

Conseguiremos de este modo incrementar el sentimiento de pertenencia de cada ciudadana y ciudadano a su entorno urbano; su identificación y corresponsabilidad con la gestión cotidiana de su ciudad.

Todas y todos hacemos ciudad y la sentiremos, disfrutaremos, cuidaremos y haremos prosperar y progresar si, realmente, nos sentimos a gusto en ella; la sentimos nuestra.

Roles tradicionales entre mujeres y hombres

En las reflexiones se parte de la opinión de que la división de trabajos y roles sociales hace todavía que el uso de la ciudad por parte de hombres y mujeres sea muy distinto, y aunque se espera que en el futuro esta situación cambie, se afirma que siempre seguirá habiendo diferentes modos de vivir la ciudad, que mujeres y hombres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos de la ciudad.

La principal razón de este hecho universal sería una consecuencia de la llamada división sexual del trabajo, de los papeles diferentes que ambos realizan en la esfera privada y en la esfera pública, en el ámbito del trabajo no remunerado, y en el ámbito del trabajo productivo por cuya realización se percibe una compensación económica, esto es un salario.

En este sentido la Comisión Europea ha reconocido que la realización de esas tareas se ve afectada por la estructura de las ciudades contemporáneas y que, dado que la igualdad de oportunidades en el empleo es un derecho establecido en el Tratado de Ámsterdam, las actuales directrices comunitarias en materia de igualdad de género incluyen aspectos referentes a los servicios urbanos que puedan facilitar el desempeño de esas tareas, como por ejemplo el transporte.

Distintas necesidades por razón de género

Sobre la cuestión de las distintas necesidades por razón del género, es obvio que se trata de una realidad que se va a reflejar en la forma distinta de habitar las ciudades, si bien también lo es que cada grupo generacional: niños, jóvenes, adultos, mayores, también van a tener una práctica distinta en su forma espacio-temporal, en la intensidad y en los modos de vivir en la ciudad y en el entorno natural. Y también lo van a experimentar de distinto modo por ejemplo los grupos de personas inmigrantes, o las personas con alguna discapacidad, o aquellos que tienen distintos recursos económicos, o incluso en casos extremos los grupos en razón de su ideología o pensamientos.

Podría incluso suceder que, con el actual nivel de desarrollo de nuestra sociedad, en el que, aunque no se haya logrado la total equidad se ha avanzado de manera muy importante hacia la igualdad de género, la discriminación en relación con las posibilidades de habitar plenamente la ciudad en el caso de algunos de estos últimos

grupos, fuese a efectos prácticos mayor y más difícil de superar que la discriminación por razón de género.

¿Es realmente neutro el espacio de la ciudad y el urbanismo? ¿Afecta solo a las mujeres?

Otra discusión que tiene interés es que siendo la ciudad el escenario principal de nuestro modo de vida, su diseño y forma de funcionar estarían afectando de forma sutil y continuada a nuestra forma de habitarla, y que, bajo el supuesto de la neutralidad del espacio, éste respondería con exactitud a la estructura de poderes e interacciones que rige nuestra sociedad.

En síntesis, estos razonamientos conducirían a reconocer que como consecuencia de ello el urbanismo no sería neutro desde el punto de vista del género, pues podría mejorar o perjudicar el modo en que las personas llevan a cabo sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la esfera privada y en concreto, las mujeres, al ser éstas probablemente las usuarias mayoritarias de los equipamientos urbanos y del transporte público como consecuencia de su papel garante de la reproducción social.

Siguiendo con las reflexiones que se comentan, se puede decir que, en general, el urbanismo se habría centrado en un par de objetivos claros: la producción inmobiliaria y de infraestructuras del transporte por un lado, y el reparto equitativo de los beneficios de la urbanización entre los propietarios del suelo, por otro, los aspectos más sutiles de tipo dotacional, de accesibilidad, o de diseño amable de la ciudad, habrían quedado relegados en parte, en definitiva no se había preocupado por la visión global de un urbanismo sostenible.

Este tipo de conclusiones coinciden en parte con la realidad, cuando se afirma que el espacio de la ciudad no es neutro, pues efectivamente, cada pieza es el resultado de una múltiple secuencia de intereses, decisiones, necesidades, opciones, disponibilidades económicas, oportunidades, etc. Precisamente la disciplina y práctica urbanísticas consisten en la canalización de cada uno de estos pequeños pero complejos procesos, y en la armonización de cada uno con el resto de piezas de este enorme puzzle que es el territorio objeto de ordenación.

Lo que ya no parece tan fácilmente constatable es que en esta suma de procesos intervenga el factor del género de forma determinante. Se podrá argumentar que de la mala resolución de cada una de estas piezas podría derivarse una decisión que perjudicara por ejemplo la accesibilidad, o el disfrute de un espacio libre, o la existencia de un equipamiento, pero esto va a afectar por igual a mujeres y hombres.

Sólo en la medida que haya más mujeres que necesitan moverse, pasearse por un parque o asistir a una actividad dotacional, podrá decirse que se produce una discriminación, pero ésta se deberá a una razón cuantitativa, por mayor número de mujeres que de hombres demandantes de esos servicios de ciudad, pero no cualitativa, pues no habrá intencionalidad de perjudicar a un sexo respecto del otro. Cuando un hombre necesitase cubrir esas mismas necesidades, la discriminación por la eventual falta o inadecuación de oferta por parte de la ciudad, le afectará de igual manera.

La seguridad en la ciudad y la perspectiva de género

El tema de la seguridad en las ciudades es otro punto recurrente en todas las reflexiones que se han contemplado. A este respecto es cierto que existe una clara diferenciación de género y que ésta se ha hecho más evidente según las zonas, a medida que las mujeres han ido progresivamente integrándose a la vida pública.

El incremento de la inseguridad en las ciudades, se ve como relacionado con la transformación de las relaciones de vecindad en los barrios, de manera que el continuo crecimiento y, por tanto, dispersión de las actividades en el territorio, la separación entre usos que ha sido aplicada en muchas ciudades y la necesidad que tienen las personas de desplazarse a esos lugares distantes, ha reducido la intensidad de uso del espacio público, que antes, al ser más escaso y central, acogía un número mucho mayor de desplazamientos a pie y de actividades no relacionadas con el transporte.

Las reflexiones llevan a la constatación de que la calidad y la seguridad del espacio público son fundamentales para las mujeres, pero también para la población de más edad y la infantil, los tres grupos que realizan una gran cantidad de desplazamientos a pie en el espacio próximo, que utilizan el espacio público para desplazarse y que también lo utilizan como lugar de ocio y ejercicio.

Y estiman que un entorno amable, seguro y de calidad fomentaría un mayor uso del espacio público, así como las posibilidades de interacción social en el barrio, base para el desarrollo de una red de relaciones sociales de ayuda y de apoyo. En el caso de las personas mayores un entorno de calidad alargaría el tiempo de autonomía física y de salud mental, mientras que durante la infancia y la adolescencia el entorno físico es un aspecto fundamental para el desarrollo y la adquisición progresiva de autonomía de las personas.

La accesibilidad, clave para reducir la discriminación en la ciudad

La accesibilidad es quizás el factor al que más se alude en las reflexiones, como clave para evitar que se produzcan hechos discriminatorios para unos y otros y en particular para los que más necesidad tienen de desplazarse por la ciudad. Hay que tener en cuenta que aquí se está entendiendo la accesibilidad como la facilidad de trasladarse individualmente por medios no motorizados, es decir, peatonalmente, reduciendo los impedimentos de barreras y pendientes, o también en bicicleta, o bien la accesibilidad por medios motorizados, pero de transporte público.

Este tipo de accesibilidad coexiste con la que permite el desplazamiento en vehículos privados, que lógicamente cubre los requerimientos de mayores distancias, itinerarios menos corrientes o frecuentados, transporte de mercancías, etc. Sin embargo, esta faceta de la accesibilidad privada, indispensable hoy por hoy para el funcionamiento de toda ciudad, no forma parte de las exigencias expresadas de los estudios y reflexiones que se vienen comentando, en gran parte porque se suponen suficientemente estudiadas y desarrolladas por las propuestas convencionales de las redes de comunicación y el urbanismo clásico.

Se trataría claramente de aplicar una discriminación positiva a la cuestión de la accesibilidad, cuyo objeto sería dar un protagonismo creciente a los modos de acceso no motorizados y a los de transporte público.

La mezcla de usos como posible medida correctora de la discriminación en la ciudad

Una idea que también surge con fuerza es la conveniencia de la proximidad y complejidad de todas las actividades que se desarrollan en el entorno urbano, facilitar la legibilidad y accesibilidad de los espacios, fomentar la mezcla de usos de forma que se pueda conseguir la deseada proximidad y accesibilidad para facilitar la realización de las diversas tareas que compondrían una vida compleja y completa para ciudadanas y ciudadanos. En principio se trataría de una propuesta totalmente defendible, pues es evidente que la mayor riqueza y complejidad da a la ciudad una mayor característica de urbanidad, de lugar para habitar, de espacio en el que sentirse identificado. El problema es que no se puede pretender aplicar esta técnica de asignación de usos a todo el territorio urbanizado; es más, probablemente no se puede reservar más que para las zonas centrales más significativas de una ciudad, finalmente una porción minoritaria de todo el tejido urbano.

La cuestión obvia es que las ciudades que son propias de nuestra cultura, aun siendo más densas y compactas que las tradicionales de otros pueblos como por ejemplo los de otros países también europeos que tienen más dificultad aún para llevar el movimiento de la vida cotidiana a las calles, son sin embargo claramente menos compactas que las de muchas ciudades de países más desfavorecidos y con mayores densidades de población en las que la vida se desarrolla fundamentalmente en la calle.

Además, hay que entender que el crecimiento del suelo urbanizado se hace bajo determinados estándares que acotan los umbrales de densidad máxima y ocupación del

suelo y que ese crecimiento siempre ensancha, con carácter general, el espacio urbanizado en una proporción bastante superior a la que corresponde al incremento de población.

Por otra parte, el nivel medio de vida permite que las viviendas y los lugares públicos tengan unas características de confort que permiten acoger una parte importante de nuestras actividades dejando el espacio público, aparte lógicamente de para el mero acceso y transporte, para momentos específicos de ocio y cada vez menos para el paseo, debido al incremento del estrés de los quehaceres cotidianos.

Todo ello hace que no se pueda pretender llevar la actividad a todas las zonas de la ciudad simultáneamente, y menos aún que no se pueda contar con que una actividad sea permanente, con comercios siempre abiertos, con paseantes siempre deambulando. Los límites de la bondad de la aplicación de la mezcla de usos se circunscriben a una parte de la ciudad y a unas horas determinadas.

La seguridad de las vías, por ejemplo, será necesario garantizarla con otros sistemas complementarios al de la sensación de tranquilidad que produce la mera presencia de gente en una calle. Independientemente de estas últimas reflexiones parece evidente que es necesario aplicar, en la medida de lo posible, la mezcla de usos como regla de oro urbanística, para conseguir tejidos urbanos más ricos y más amenos, y que además permitan reducir en parte los desplazamientos entre los diversos destinos.

6. Planificar desde la Perspectiva de Género

La influencia de la práctica urbanística sobre las personas

Una percepción muy extendida desde la perspectiva de género, es la de que la práctica urbanística consiste en tomar decisiones sobre la localización de las actividades en el espacio, sobre la forma del espacio público, del espacio privado y de los edificios, sobre las características de los sistemas de transporte, y que el urbanismo influye en el acceso que las personas y los grupos sociales tienen a lugares de empleo, equipamientos y servicios, en la comodidad de uso de éstos y en la necesidad de transporte para acceder a ellos.

Pasa algo muy similar con el diseño del espacio viario, desde una plaza estancial hasta una vía de tráfico de primer orden. La Modificación Puntual señala el destino principal del espacio según una categoría del mismo: viario estructurante, viario local, plazas, etc., y el Proyecto de Urbanización llega a su concreta definición o diseño.

Una ciudad sostenible es una ciudad más equilibrada

Es necesario ir hacia un modelo de ciudad que a la vez que da respuesta a las disfunciones que las ciudades actuales presentan y que aborde los retos de la sociedad actual: los relacionados con la sostenibilidad y la entrada en la sociedad de la información y el conocimiento. El modelo de ciudad compacta y diversa es el que mejor se posiciona en este proceso hacia la sostenibilidad en la era de la información. Este modelo permite concebir un aumento de la complejidad de sus partes internas, que es la base para obtener una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva. Al mismo tiempo, ahorra suelo, energía y recursos materiales, y contribuye a la preservación de los sistemas agrícolas y naturales.

Una ciudad cercana

Tal y como se ha señalado, y según se desprende de estas reflexiones, la ordenación urbana denota haber sido creada para una vida productiva. Esta forma de vida tan sólo se corresponde con una parte de la sociedad, ya que otra parte, mayor que la anterior, tiene otras necesidades en el espacio público que no han sido tenidas en cuenta. Las personas mayores y los niños necesitan tener, a doscientos metros de sus casas, unos espacios públicos adecuados que faciliten su independencia y la vida de las personas encargadas de su cuidado, donde puedan socializarse, sentarse y jugar, donde en verano encuentren sombra y en invierno refugio.

Una ciudad pausada

En las ciudades y pueblos prevalece la velocidad, y la primacía de los coches en un planeta de movilidad ha relegado a un segundo plano al viandante. Es imprescindible pensar en los viandantes en los entornos urbanos y que el viandante vaya ocupando poco a poco espacios que han pertenecido a los vehículos. El veinte o treinta por ciento de los entornos urbanos deberían tener espacios donde los viandantes gozaran de prioridad.

Una ciudad conectada

Es indispensable considerar los espacios públicos como un todo, en lugar de idearlos y analizarlos individualmente, y ver la relación y la conexión que tienen estos espacios con las dotaciones. Los espacios públicos constituyen una red, y ésta, a su vez, conecta las diferentes dotaciones, con el fin de que se pueda acceder a ellas para realizar actividades en los alrededores.

Es imprescindible entender estas redes para poder conformar un espacio público continuo, útil y confortable; esta red debe ser la parada de las dotaciones.

Al crear y/o reformar cualquier espacio público o ubicar las dotaciones, es necesario conocer bien qué conexiones guardan estos nuevos espacios con toda la red y qué necesidades deben satisfacer, qué lugar ocupan dentro de la red; hay que ofrecer respuestas tanto globalmente como localmente.

Una ciudad donde la cohesión social cobra importancia

El área de cohesión social ha cobrado protagonismo durante los últimos años ante la necesidad de planificar las actuaciones urbanísticas de forma que las estrategias de sostenibilidad puedan ser adoptadas por todos los ciudadanos, independientemente de su condición social.

En un contexto urbano la cohesión social se refiere al grado de mixticidad e interacción entre los grupos de personas de diferentes edades, culturas o rentas que viven en la ciudad, conceptos altamente ligados a la compacidad y la complejidad urbana.

La mezcla social (de culturas, edades, rentas, profesiones) tiene un efecto estabilizador sobre el sistema urbano, ya que supone un equilibrio entre los diferentes actores de la ciudad. El análisis de la diversidad nos muestra quién ocupa el espacio y la probabilidad de intercambios y relaciones entre los componentes con información dentro de la ciudad. En cambio, la segregación social que se produce en ciertas zonas de las ciudades crea problemas de inestabilidad como son la inseguridad o la marginación.

El éxito en la planificación permitirá que el espacio público sea ocupado por personas de diferente condición, facilitando la convivencia y el establecimiento de interacciones entre ellas, posibilitando de esta manera la disminución del conflicto, lo que determina la estabilidad y madurez de un sistema.

El espacio público es el elemento estructural de un modelo de ciudad más sostenible. Es el espacio de convivencia ciudadana y forma, conjuntamente con la red de equipamientos y espacios verdes y de estancia, los ejes principales de la vida social y de relación. La calidad del espacio no es sólo un indicador relacionado con el concepto de compacidad, sino que al mismo tiempo es indicador de estabilidad.

Una ciudad continua

El concepto de ciudad continua coincide con la consideración de las redes del espacio público a las que hemos hecho mención anteriormente. Desde que el urbanismo y la vivienda se han convertido en una importante actividad económica, en la ordenación urbana ha prevalecido la construcción de viviendas, hasta convertirse en la actividad económica más rentable. En muchas ocasiones, esta situación ha relegado a un segundo plano la creación de los espacios públicos, y las nuevas zonas urbanas han consistido en la creación de viviendas y no en viviendas ordenadas en torno a un espacio público adecuado.

Los nuevos crecimientos urbanos deben ordenarse en torno a unos espacios públicos adecuados, basados y creados en la red actual de espacios públicos. El espacio público debe ser la base del crecimiento y los edificios y los usos deben configurarse en función de estos espacios.

7. Reflexiones sobre la Posible Incidencia de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 en el Uso de la Ciudad

A la vista de los análisis precedentes, la conclusión global es que en lo que respecta a las distintas determinaciones urbanísticas del documento de Plan Parcial, resulta que en lo que se refiere al uso de la ciudad y el territorio municipal por los distintos grupos de ciudadanos, así como en relación a posibles discriminaciones por razón de género, el documento basa su modelo de ciudad y propuestas globales en la búsqueda de la analizada equidad social.

Ahora bien, hay un hecho físico constatable ya, que es la ciudad existente. En ella podrían efectivamente estarse dando algunas situaciones discriminatorias para algún grupo social, derivadas fundamentalmente de anteriores ordenaciones, de la forma en la que fueron concebidas algunas barriadas, de antiguas urbanizaciones viarias y del espacio público, o debidas a dificultades propias de la topografía del terreno.

Sin embargo, la Modificación Puntual no sólo evita introducir nuevos elementos que pudieran tener una repercusión en empeorar la accesibilidad, en dispersar el territorio construido, sino que más bien trata de redistribuir de forma equilibrada las distintas piezas que van a completar el mosaico de zonas residenciales, zonas de actividad económica, equipamientos, zonas verdes, así como las redes básicas de comunicación.

Página en blanco

8. Conclusiones

Se entiende que el presente Informe de Evaluación de Impacto de Género en el uso de la ciudad, complementario a la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6**, ha explorado, primero desde el punto de vista conceptual, más adelante desde los aspectos jurídico legales, después desde las experiencias y reflexiones ya formuladas en torno a la discriminación en el uso de la ciudad, pasando finalmente a intentar discernir lo que un Plan Parcial puede determinar en relación a estas posibles discriminaciones y su eventual repercusión en esta materia.

Tras ese análisis y reflexión, se puede decir que la base planteada por el mismo es acertada en cuanto al camino a seguir en busca de la equidad social y el impacto de género en el uso de la ciudad, pero quizás no es este el instrumento más adecuado para abordar en detalle la progresiva adecuación a todas y todos los integrantes de la sociedad.

Así, tras las citadas reflexiones del presente informe, se puede afirmar que no se han adoptado medidas que vayan en contra de la facilitación del uso de la ciudad, sino más bien todo lo contrario y, por tanto, no parece que haya que introducir otras precisiones en el documento de la Modificación Puntual en cuanto a los requerimientos para evitar o reducir las situaciones de discriminación.

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco

Parte 5

Documento 12 - **IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Índice Impacto en la Infancia y la Adolescencia

- 1. Introducción**
- 2. Antecedentes y Marco Normativo**
- 3. Consideraciones Generales para la Realización del Análisis de Impacto en la Infancia y la Adolescencia**
- 4. Identificación de los Derechos, las Necesidades y los Grupos de la Infancia sobre los que el Proyecto puede tener algún Efecto**
- 5. Valoración del Impacto en la Infancia y la Adolescencia**
- 6. Conclusiones**

Página en blanco

1. Introducción

El presente Informe de Impacto en la Infancia y la Adolescencia complementa la documentación que forma parte de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** para el desarrollo del **Sector S-6** en Torrejón de Velasco (Madrid), por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

La aplicación de la Convención sobre los Derechos del Niño por parte de los Estados supone numerosos desafíos tanto culturales, como económicos, sociales, políticos o legislativos y, entre otras cosas, requiere un proceso continuo de valoración de los efectos de las medidas que se adoptan desde los poderes públicos sobre los niños, niñas y adolescentes.

La implementación de sistemas y herramientas para mejorar esta valoración es una asignatura pendiente en muchos de los Estados que han ratificado la Convención, pero cada vez hay más ejemplos de buenas prácticas en muchos de ellos.

Una de estas herramientas son los análisis de evaluación del impacto en los derechos de la infancia (Child Rights Impact Assessment, CRIA, en inglés). La evaluación *a priori* de los posibles efectos de políticas y normativas, además de garantizar que las niñas y los niños son tenidos en cuenta en el proceso de elaboración y diseño de las mismas, previenen efectos negativos indeseados o potencian los positivos y contribuyen a la garantía de dos principios básicos de la Convención: el interés superior del niño y el principio de no discriminación.

Los antecedentes más directos de un informe de este tipo en nuestro país son los informes de impacto de género y las normativas generales que regulan las memorias de impacto normativo.

Página en blanco

2. Antecedentes y Marco Normativo

La Convención sobre los Derechos del Niño fue ratificada por el Estado Español en 1990, comprometiéndose a la aplicación de los derechos contenidos en ella. Previamente, la Constitución Española de 1978, en su artículo 39, ya reconoció que "los niños gozarán de la protección prevista en los acuerdos internacionales que velan por sus derechos".

Entre los principios que consagra la Convención está el del "interés superior del niño", principio que se refleja en el artículo 3.1:

En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño.

La Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de protección jurídica del menor, de modificación del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, refuerza la importancia de este principio en su artículo 2:

En la aplicación de la presente Ley primará el interés superior de los menores sobre cualquier otro interés legítimo que pudiera concurrir (...).

La aplicación de este principio jurídico indeterminado no ha dejado de ser compleja, por ese motivo, su interpretación y su aplicación han sido objeto de numerosos comentarios del Comité de los Derechos del Niño, órgano de expertos independientes que supervisa la aplicación de la Convención sobre los Derechos del Niño por los Estados Parte.

En 2010 el Comité de los Derechos de Niño de Naciones Unidas recomienda a España que adopte todas las medidas adecuadas para asegurarse de que el principio de interés superior del niño oriente todas las medidas y decisiones que adopten los gobiernos central y autonómicos en relación con las disposiciones jurídicas, así como las decisiones judiciales y administrativas, que repercutan en los niños.

Previamente a la citada recomendación del Comité de los Derechos del Niño dirigida a España en 2010, encontramos la Observación general Nº 5 (2003) sobre medidas generales de aplicación de la Convención:

Párrafo 45. Para que el interés superior del niño (párrafo 1 del artículo 3) sea una consideración primordial a la que se atienda, y para que todas las disposiciones de la Convención se respeten al promulgar disposiciones legislativas y formular políticas en todos los niveles de los poderes públicos, así como al aplicar esas disposiciones legislativas y esas políticas en todos los niveles, se requiere un proceso continuo de valoración de los efectos sobre los niños (previendo las consecuencias de cualquier proyecto de ley o propuesta de política o de asignación presupuestaria que afecte a los niños y al disfrute de sus derechos) y de evaluación de los efectos sobre los niños (juzgando las consecuencias reales de la aplicación). Este proceso tiene que incorporarse, a todos los niveles de gobierno y lo antes posible, en la formulación de políticas.

Posteriormente, el Comité de los Derechos del Niño dedica su Observación general Nº 14 (2013) al derecho del niño a que su interés superior sea una consideración primordial (artículo 3, párrafo 1 CDN), aprobada en su 62º período de sesiones (14 de enero a 1 de febrero de 2013), de la que destacamos como representativo un extracto del párrafo 6:

El Comité subraya que el interés superior del niño es (...) Una norma de procedimiento: siempre que se tenga que tomar una decisión que afecte a un niño en concreto, a un grupo de niños concreto o a los niños en general, el proceso de adopción de decisiones deberá incluir una estimación de las posibles repercusiones (positivas o negativas) de la decisión en el niño o los niños interesados. La

evaluación y determinación del interés superior del niño requieren garantías procesales. Además, la justificación de las decisiones debe dejar patente que se ha tenido en cuenta explícitamente ese derecho. En este sentido, los Estados partes deberán explicar cómo se ha respetado este derecho en la decisión, es decir, qué se ha considerado que atendía al interés superior del niño, en qué criterios se ha basado la decisión y cómo se han ponderado los intereses del niño frente a otras consideraciones, ya se trate de cuestiones normativas generales o de casos concretos.

Poniendo en valor las recomendaciones del Comité de los Derechos del Niño de 2010, en el primer informe sobre la Infancia en España de UNICEF Comité Español, de 2010, también se recoge la propuesta de un informe vinculante de impacto sobre la infancia en todas las disposiciones normativas. En 2012 Save the Children y UNICEF Comité Español hicieron la siguiente reflexión a los grupos parlamentarios en el contexto del Debate del estado de la nación:

Un mecanismo de valoración previa del impacto de las decisiones normativas sería una herramienta necesaria para tener en cuenta el interés superior de la infancia en los procesos de toma de decisiones, para mitigar o neutralizar los efectos negativos y para potenciar los positivos que estas decisiones tienen sobre ellos. Y más en estos momentos en los que las políticas de austeridad están afectando muy directamente a los niños y sus familias.

Un mecanismo de este tipo permitiría:

- *Hacer explícitos los intereses y necesidades de los niños en los procesos de toma de decisiones.*
- *Mejorar la calidad y la cantidad de la información para los tomadores de decisiones.*
- *Considerar los impactos a largo plazo de las medidas.*
- *Anticipar consecuencias negativas y costosas (también en términos económicos) antes de la aplicación de las normativas.*
- *Mejorar la coordinación de políticas, tanto sectoriales como en los distintos niveles de la administración.*
- *Involucrar a los niños, las familias y organizaciones sociales en las decisiones en una práctica de buen gobierno y transparencia.*

Acompañada de la siguiente propuesta:

Incorporar en la práctica legislativa y administrativa, con carácter vinculante, un informe de impacto sobre la Infancia en toda la legislación y las disposiciones normativas, a semejanza del Informe de Impacto de Género, que establece la Ley de Igualdad. Un informe que tenga en cuenta los principios del interés superior y de no discriminación del niño reconocidos en la Convención sobre los Derechos del Niño y la legislación española.

Algo más reciente, la Recomendación de la Comisión Europea de 20 de febrero de 2013 *Invertir en la infancia: romper el ciclo de las desventajas* hace mención, en varias ocasiones, de la importancia de evaluar el posible impacto de las políticas en los niños, las niñas y sus familias.

A estas propuestas ha respondido el Gobierno de España incluyendo en el II Plan Estratégico Nacional de Infancia y Adolescencia 2013-2016, aprobado el 5 de abril de 2013, la medida 1.2.6 con el siguiente contenido:

Incorporar en la memoria del análisis de impacto normativo que acompaña a todos los Proyectos de Ley y de reglamentos un informe sobre su impacto en la infancia.

Muy recientemente, el Proyecto de Ley de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, en tramitación parlamentaria en el momento de la publicación de esta guía, incluye el añadido de un artículo 22 *quinquies* a la Ley Orgánica 1/1996 de protección jurídica del menor en estos términos:

«Artículo 22 quinquies. Impacto de las normas en la infancia y en la adolescencia. Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia.»

También alguna comunidad autónoma ha valorado o está valorando la inclusión de este tipo de mecanismos. Tal es el caso del Plan Integral de Infancia del Principado de Asturias 2013-2016, que incluye entre sus actuaciones:

2.1. Proteger a los niños, las niñas y sus familias del impacto negativo que está ejerciendo sobre las mismas la crisis económica, estableciendo la obligatoriedad de incluir en la tramitación de los proyectos de ley y reglamentos que apruebe el Consejo de Gobierno un informe de evaluación sobre las consecuencias que pueden provocar en los niños, las niñas y sus familias.

2.2. Diseñar un modelo de informe previo sobre el impacto en la infancia de las normas de la administración del Principado de Asturias y de las administraciones municipales, para prevenir que repercutan de forma negativa en los niños y las niñas y en sus familias.

En Cataluña el *Pla d'atenció integral a la infància i l'adolescència 2015-2018* prevé en sus actuaciones incluir la evaluación previa de impacto en la infancia en los proyectos de disposiciones reglamentarias y los anteproyectos de ley y disponer de una herramienta para efectuar dichas evaluaciones, desarrollando así el compromiso recogido en el *Pacte per a la Infància* de 2013.

No cabe duda de que, como ya ocurriera cuando la Ley 30/2003 modificó la Ley del Gobierno de 1997 para incorporar la valoración del impacto de género en la memoria que acompaña a todos los Proyectos de Ley y de reglamentos, la efectiva elaboración de un informe previo de impacto en la infancia se verá facilitada si existe una guía que ayude a redactarlo, y no es otro el objeto de este documento.

Y, aunque la presente guía hace referencia específicamente a la elaboración de una memoria de impacto normativo, no hay que olvidar que el Comité de los Derechos del Niño sugiere la elaboración de un informe de impacto en los siguientes casos:

- Nuevas leyes, reglamentos o resoluciones.
- Nuevas directrices o programas.
- Presupuestos u otras estimaciones financieras a nivel nacional, regional y local.
- Los cambios administrativos o gubernamentales a diversos niveles de la sociedad.

En este sentido, un informe de impacto debería llevarse a cabo siempre que haya propuestas públicas que puedan tener un impacto significativo sobre los niños, las niñas y sus familias, incluso en áreas que no son necesariamente específicas de infancia.

Página en blanco

3. Consideraciones Generales para la Realización del Análisis de Impacto en la Infancia y la Adolescencia

Para realizar el informe de impacto en la infancia y la adolescencia conviene tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El análisis se enriquecerá cuanto más amplio sea el **horizonte temporal** que se toma como referencia para la estimación de los efectos que puede llegar a tener la aprobación del proyecto.
- Deben concentrarse los esfuerzos de análisis en aquellos efectos que previsiblemente pueden tener una **incidencia más relevante** en los niños, las niñas y sus familias.
- El impacto debe medirse como el efecto que tendría la aprobación del proyecto respecto a la **situación actual** o, desde otra perspectiva, el impacto que previsiblemente se produciría en el futuro en caso de no aplicarse la propuesta del proyecto.
- El análisis de impacto en la infancia debe centrarse de igual modo en los **beneficios** de la propuesta, en los posibles **perjuicios** y en los **costes**. Es posible que del análisis de un proyecto se concluya que pueden derivarse impactos negativos que se vean compensados por otros positivos que lleven a considerar que interese la aprobación del proyecto.

Página en blanco

4. Identificación de los Derechos, las Necesidades y los Grupos de la Infancia sobre los que el Proyecto puede tener algún Efecto

Se pretende establecer la vinculación del proyecto con los principios y derechos de la infancia, con sus necesidades básicas y con el grupo o grupos de niños, niñas o adolescentes sobre los que es previsible un mayor impacto.

La valoración del impacto del proyecto sobre las necesidades de la infancia se debe utilizar como complemento de la valoración del impacto sobre los derechos. Lo que se pretende con esto es ampliar la perspectiva de análisis, de forma que cuando se haya detectado que una norma incide sobre uno o varios derechos y se confirma que también impacta de igual manera en una o varias necesidades de la infancia, nuestro análisis queda reforzado y la información obtenida sobre el impacto que puede llegar a producir el proyecto es más completa.

A continuación, se aporta una tabla en la que se relacionan en la columna de la izquierda los derechos reconocidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño. En la otra columna se marcará con una **x** el derecho o los derechos sobre los que se considera que el proyecto puede llegar a tener algún tipo de impacto.

Derechos concretos de la infancia sobre los que el proyecto puede tener incidencia	
Definición de niño	
Principio de no discriminación	
Principio de interés superior del niño	
Dar efectividad a los derechos hasta el máximo de los recursos disponibles	
Derechos y deberes de los padres y evolución de las facultades del niño	
Derecho a la vida, la supervivencia y el desarrollo	
Derecho a un nombre y una nacionalidad	
Derecho a preservar la identidad	
La separación del niño de sus padres	
La reunificación de la familia	
Los traslados ilícitos y la retención ilícita	
El derecho del niño a ser oído	
Derecho a la libertad de expresión	
Derecho a la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión	
Derecho de asociación y de reunión	
Derecho a la protección de la vida privada	
Derecho a la información	
Obligaciones comunes de los padres y asistencia del Estado	
Derecho a la protección contra toda forma de violencia	
Derechos de los niños privados de su medio familiar	
Derechos del niño en materia de adopción	
Derechos de los niños refugiados	
Derechos de los niños con discapacidad	
Derecho a la salud	
Derecho a la evaluación periódica del internamiento	
Derecho a beneficiarse de la Seguridad Social	
Derechos de los niños privados de su medio familiar	
Derecho a beneficiarse de un nivel de vida adecuado para su desarrollo	
Derecho a la educación	
Niños de minorías o pueblos indígenas	
Derecho al esparcimiento, al juego y a participar en actividades artísticas y culturales	
Derecho a ser protegidos contra la explotación económica y el trabajo infantil	
Derecho a ser protegidos contra el uso ilícito y el tráfico de estupefacientes	

Derechos concretos de la infancia sobre los que el proyecto puede tener incidencia	
Derecho a ser protegidos contra la explotación y el abuso sexual	
Derecho a ser protegidos de venta, tráfico y trata de niños	
Derecho a ser protegidos contra otras formas de explotación	
Tortura y privación de libertad	
Derechos de los niños afectados por un conflicto armado	
Derecho a la recuperación y reintegración social de los niños víctimas de cualquier forma de abandono o maltrato	
Derechos de los niños que han infringido las leyes penales. Administración de Justicia de Menores	
No se considera que el proyecto vaya a tener impacto alguno sobre los derechos de la infancia	x

Para facilitar la valoración de las necesidades básicas de la infancia sobre las que el proyecto puede tener incidencia, se aportan unas tablas en las que se relacionan las necesidades de la infancia junto con los satisfactores correspondientes en el momento de nacer, durante la primera infancia, la etapa preescolar, la etapa escolar y en la pubertad y la adolescencia.

A través de estas 16 dimensiones, más las necesidades sexuales que tienen componentes de ambas necesidades básicas, se puede obtener un panorama bastante completo de lo que necesitan los niños y niñas para desarrollarse adecuadamente e integrarse satisfactoriamente en la sociedad.

Necesidades básicas de la infancia sobre las que el proyecto puede tener incidencia	
Alimentación adecuada	
Vivienda adecuada	
Vestido e higiene adecuada	
Atención sanitaria	
Sueño y descanso	
Espacio exterior adecuado	
Ejercicio físico	
Protección de riesgos físicos	
Protección de riesgos psicológicos	
Necesidades sexuales	
Participación activa y normas estables	
Vinculación afectiva primaria	
Interacción con adultos	
Interacción con iguales	
Educación formal	
Educación no formal	
Juego y tiempo de ocio	
No se considera que el proyecto vaya a tener impacto alguno sobre las necesidades de la infancia	x

Ahora se tratará de comprobar si existe una vinculación del proyecto con un grupo o grupos de niños, niñas o adolescentes sobre los que es previsible que tenga un mayor impacto.

En consecuencia, se aporta información para poder identificar, en su caso, al grupo o los grupos y las especiales circunstancias de niños, niñas y adolescentes, en especial de los más vulnerables, sobre los que la aprobación del proyecto es previsible que tenga un mayor impacto.

Especial impacto del proyecto en grupos concretos y circunstancias de niños, niñas y adolescentes	
No impacta en ningún grupo de forma especial	x
Sí, impacta de forma especial en el grupo/s que se indican en el apartado siguiente	

Grupos y circunstancias	
Menores de edad varones	
Menores de edad mujeres	
Niños y niñas de 0 a 3 años	
Niños y niñas de 3 a 6 años	
Niños y niñas de 6 a 12 años	
Adolescentes	
Niños, niñas y adolescentes con problemas de salud mental	
Niños o niñas con enfermedades crónicas y graves	
Consumidores de drogas	
Niños y niñas que no asisten a clase y que abandonan sus estudios prematuramente	
Víctimas de maltrato	
Niños y niñas con dificultades de aprendizaje	
Niños, niñas y adolescentes con trastornos de conducta	
Menores de edad en conflicto con la ley	
Menores de edad en el sistema de protección por riesgo o desamparo	
Niños y niñas refugiados y solicitantes de asilo	
Niños y niñas en procesos migratorios con referentes familiares adultos	
Menores extranjeros no acompañados	
Niños y niñas de etnia gitana y otras minorías	
Niños y niñas con discapacidad	
Niños, niñas y adolescentes urbanos	
Niños, niñas y adolescentes rurales	
Identidad sexual en la infancia y la adolescencia	
Otros grupos: identificar	

Como se ha podido comprobar el proyecto **no impacta en los derechos, ni en las necesidades, ni en los grupos concretos de la infancia.**

Página en blanco

5. Valoración del Impacto en la Infancia y la Adolescencia

Valoración del impacto en la infancia y la adolescencia	
Negativo. Cuando de la aprobación del proyecto no se derive la eliminación o disminución de las deficiencias detectadas o empeore la situación de partida, sea cual sea ésta.	
Nulo. Cuando de la aprobación del proyecto no se derive modificación alguna de la situación de partida.	
Positivo. Cuando de la aprobación del proyecto se derive la eliminación o disminución de las deficiencias detectadas o mejore en todo caso la situación de partida, sea cual sea ésta.	
Sin impacto	x

Tras intentar establecer una vinculación del proyecto con todos y cada uno de los derechos y necesidades de la infancia, y con los distintos grupos y circunstancias de los niños, niñas y adolescentes, se concluye que no existe tal vinculación y, en consecuencia, el proyecto no puede producir ningún impacto en la infancia.

Página en blanco

6. Conclusiones

Tal y como se ha podido ver y comprobar en los puntos anteriores, tras intentar establecer una vinculación del proyecto con todos y cada uno de los derechos y necesidades de la infancia, y con los distintos grupos y circunstancias de los niños, niñas y adolescentes, se concluye que no existe tal vinculación y, en consecuencia, el proyecto no puede producir ningún impacto en la infancia.

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco

Parte 5

Documento 13 - **ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Índice Accesibilidad y Supresión de Barreras

- 1. Introducción**
- 2. Antecedentes y Marco Legal**
- 3. La Vía Pública. Conceptos y Criterio de Diseño**
- 4. El Espacio del Vehículo**
- 5. El Espacio del Peatón**
- 6. Parques y Jardines**
- 7. Mobiliario y Equipamiento del Espacio Urbano**
- 8. Conclusiones**

Página en blanco

1. Introducción

El presente Documento de Accesibilidad y Supresión de Barreras complementa la documentación que forma parte de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** para el desarrollo del **Sector S-6** en Torrejón de Velasco (Madrid), por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

El entorno urbano es uno de los ámbitos esenciales del entorno construido y la consideración en el mismo de los conceptos, criterios, directrices, pautas y especificaciones técnicas en accesibilidad universal resulta clave por cuanto que garantizar buenas condiciones de accesibilidad en este ámbito es una condición imprescindible para el acceso, uso y disfrute en condiciones de seguridad, autonomía y confort del entorno global.

La diversidad de situaciones que se presentan en el entorno urbano exige disponer de una amplia gama de recursos que impriman el sello de la accesibilidad en el tejido urbano, siendo éste un rasgo distintivo en comparación con ámbitos como el de la edificación, en el que las soluciones tipo son más extrapolables que en las vías y espacios públicos.

Este documento tiene por objeto el buen diseño de la vía pública y de los elementos de urbanización, lo que va más allá del planteamiento tradicional de la accesibilidad. Como consecuencia de este enfoque, se ha procurado tener en cuenta los requerimientos funcionales y antropométricos de cada una de las situaciones personales que se pueden presentar, sin olvidar aquéllas que pueden condicionar en mayor medida el desenvolvimiento y uso del entorno urbano. Así, las situaciones relacionadas con distintas capacidades físicas, sensoriales y cognitivas han sido tenidas en cuenta, pero desde un enfoque de globalidad de la cuestión, primando el enfoque del diseño para todas las personas y la accesibilidad universal.

El espacio público se caracteriza por ser el soporte de dos funciones básicas del individuo en su desenvolvimiento en el entorno urbano, constituyéndose, en consecuencia, en el espacio de relación e interacción social necesario. Esas funciones consisten en favorecer:

- La **movilidad** de sus habitantes, con independencia del modo de transporte elegido.
- La **estancia** de los mismos.

Son acciones que están en la base de la definición del concepto de accesibilidad universal. Sin la posibilidad de desplazarse y mantenerse en un lugar no hay opción para el acceso, uso y comprensión de los diferentes entornos, objetos o procesos.

Calle y plaza son dos categorías del espacio público en las que se valoran con diferente intensidad las funciones de movilidad y estancia, así como sus interrelaciones. Se deduce así la singularidad de la plaza frente a la calle en base a la diferente significación social y funcional que tradicionalmente se les atribuye a una y a otra.

Esa **diferencia cualitativa** tiene su reflejo en la **diferencia morfológica** que las caracteriza, identificándose el espacio público lineal con la calle o vía urbana y el espacio público superficial con la plaza.

El diseño de calles y plazas partirá de una serie de consideraciones y condicionantes comunes para derivar en criterios particulares de aplicación específica que permitan su estudio sistemático e individualizado.

Destinados a la estancia, esparcimiento y fomento de relaciones sociales entre los ciudadanos, los **parques y jardines** se caracterizan por su ausencia total de relación con la edificación, por contraposición a la calle y a la plaza, y por la presencia indiscutible y protagonista de la naturaleza.

Página en blanco

2. Antecedentes y Marco Legal

Con el presente documento se trata de justificar la Accesibilidad Universal y la Supresión de Barreras Arquitectónicas en el desarrollo de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** que se pretende llevar a cabo en el **Sector S-6** de Torrejón de Velasco (Madrid).

El presente documento cumplimenta los siguientes marcos legales:

- **Convención de la ONU de 2006 sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**
- **Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos**
BOE 30 de abril de 1982.
- **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad**
BOE 3 de diciembre de 2003.
- **Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las Condiciones de Accesibilidad y no Discriminación de las Personas con Discapacidad para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados y Edificaciones**
BOE 11 de mayo de 2007.
- **Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados**
BOE 11 de marzo de 2010.
- **Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en Materia de Accesibilidad y no Discriminación de las Personas con Discapacidad. DB SUA y DB SI**
BOE 11 de marzo de 2010.
- **Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre Límites del Dominio para Eliminar Barreras Arquitectónicas a las Personas con Discapacidad**
BOE 31 de mayo de 1995.
- **Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas**
BOCM 29 de junio de 1993.
BOE 25 de agosto de 1993.
- **Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas**
BOCM 24 de abril de 2007.

Página en blanco

3. La Vía Pública. Conceptos y Criterios de Diseño

Las funciones básicas de movilidad y estancia del espacio público se concretan para la vía urbana en el siguiente conjunto de objetivos:

- Ser el soporte del tráfico rodado a todos los niveles.
- Ser el soporte, igualmente, de la circulación peatonal.
- Ser parte fundamental de la definición de la trama urbana y edificatoria, cualificándola y ordenándola, constituyendo los itinerarios de conexión necesarios entre sus elementos, configurando el paisaje y el entorno a las edificaciones.
- Ser el soporte para el espacio de relación social.
- Dotar de acceso rodado y peatonal a los edificios.
- Posibilitar el estacionamiento de vehículos.

Estos objetivos serán satisfechos trabajando en base a unos principios de diseño globales que deben marcar la referencia de las actuaciones en el trazado de nuevas vías. Esos principios rectores serán la **eficiencia** en la consecución de objetivos, la garantía de **seguridad** de todos los usuarios, la garantía también de la **calidad ambiental**, el **ajuste económico** de la intervención y la **accesibilidad universal** al entorno urbano.

El resultado será un espacio urbano estructurado y jerarquizado, interrelacionado con el tejido edificatorio de determinadas morfologías, que atiende las necesidades de las actividades a las que da cabida.

Son dos los elementos básicos que pueden configurar la vía urbana, con diferente asimilación de las funciones descritas, dando lugar a la amplia casuística de ejemplos y configuraciones características. Son los siguientes:

- El **espacio del vehículo o calzada**, destinado al movimiento del tráfico rodado y al estacionamiento de vehículos.
- El **espacio peatonal**, constituido por todos aquéllos ámbitos destinados a la estancia y circulación de los peatones, entre los que destacan las **aceras, bulevares, calles peatonales o sendas** de zonas ajardinadas.

Existe un tercer elemento singular que debe ser considerado independientemente por su interacción con los anteriores destinado a ser el soporte de otros medios de transporte específico. Es el ámbito reservado, de diseño específico, para los autobuses y bicicletas, principalmente. No es el caso de este proyecto.

El planteamiento y diseño de cada uno de estos ámbitos, aun respondiendo a objetivos y detalles específicos que se irán desgranando, debe partir de una concepción del conjunto que relativice las prioridades de cada uno a favor de un espacio público urbano de integración.

Existen elementos externos que condicionan la definición de las variables que intervienen en el diseño final de la vía urbana entre los que cabe señalar:

- El entorno físico, ya sean sus condiciones topográficas, climatológicas o ambientales.
- El tipo de población (grandes metrópolis, pequeñas o medianas poblaciones, cascos históricos, ...).
- El entorno urbano y arquitectónico de tipología «abierta o cerrada».
- Los diferentes tráfico y actividades, principales y secundarias.

La acción de todos esos elementos externos que intervienen en el diseño de los espacios para el vehículo y el peatón generan numerosos tipos de vías. Sin embargo, no existe una única clasificación de la vía pública. Los ejemplos resultantes pueden ser ordenados atendiendo a distintos criterios, de tal suerte que todos ellos son condiciones necesarias a ser consideradas, pero no suficientes para conocer la definición final de una determinada vía y sus características. No obstante, de todos ellos, los que se basan en la

jerarquización de las funciones y los tráficos quizá sean los más representativos. Destacan los siguientes criterios:

- En función del tráfico rodado (principales, distribuidoras o locales).
- En función de una jerarquía de funciones y de la relación entre los diferentes tráficos.
- En función de la actividad predominante en la vía (residencial, comercial, industrial u otros).
- En función de la anchura.
- En función del entorno urbano (calles de núcleos históricos, de pequeñas poblaciones, de diferentes ensanches, de entornos de edificación abierta u otros).

Examinando esta casuística de situaciones se intuye la dificultad de poder asignar un tipo y sus características a un ejemplo determinado. De hecho, no sirve hacer una única clasificación en base, por ejemplo, a la anchura, pues hay numerosas variables que cualificarán el tipo de forma muy distinta, y así, por ejemplo, no es posible estudiar de idéntica manera una calle ancha de uso industrial o una calle ancha de una gran población en zona de ensanche.

Antes de describir pormenorizadamente los detalles, características y pautas de diseño de la calzada y la acera, es necesario plantear unas premisas de diseño que se derivan del planteamiento conjunto de ambos elementos y los factores externos que los condicionan. En general, el criterio básico es llegar a situaciones de compromiso que deriven en un equilibrio eficaz entre peatón y vehículo, basado en los siguientes puntos:

- Evitar el protagonismo de unos tráficos respecto de los otros, salvo en situaciones indispensables donde sea la solución más idónea (calles peatonales o vías de intenso tráfico de vehículos de distribución en la ciudad) en las que se admite la asimetría de los tráficos. En todo caso, el espacio peatonal nunca deberá ser marginal (salvo en vías de alta capacidad que se escapan del entorno urbano y pertenecen a la red general de infraestructuras); por el contrario, sí se contempla factible la expulsión casi total del vehículo respondiendo a criterios de revitalización y recuperación de áreas donde el vehículo privado es parte fundamental del proceso de degradación del entorno (salvo el destinado a servicios de emergencia, residentes o servicios a los comercios).
- Minimizar los recorridos de los vehículos, buscando la eficiencia en los trayectos (no siempre es imprescindible llegar a todos los lugares).
- Definir una trama ordenada, lógica y comprensible, tendente a la ortogonalidad y modulación, con hitos de referencia, de la que se deduzca una parcelación práctica y económica según la tipología edificatoria correspondiente.
- Evitar excesivas intersecciones, cruces y accesos, que representan los puntos de contacto entre los ámbitos del peatón y del vehículo, disponiendo de la mínima regulación semaforzada. De esta manera se minimizan los conflictos vehículo-peatón, se garantiza el acceso, permeabilidad y accesibilidad del entorno y se explotan sus oportunidades.
- Localizar las pendientes más suaves en la topografía preexistente para el trazado de la red viaria, relegando a usos singulares zonas de relieve complejo.
- Jerarquizar los diferentes usos en función de las distintas actividades, definiendo para cada ámbito las predominantes y estableciendo las relaciones con las restantes.
- Integración ambiental con el entorno existente, dando continuidad a la red ordenada de calzadas y espacios peatonales.
- Controlar la escala de los ámbitos a través de una justa y equilibrada valoración de los recursos y de las necesidades, dando lugar a los espacios peatonales necesarios y verdaderamente usables.

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

- Valorar la intensidad del tráfico peatonal que, análogamente a la de los vehículos requiere de una jerarquía en sus trazados.

Página en blanco

4. El Espacio del Vehículo

Seguidamente se describen las variables que se deben considerar en el diseño específico de las calzadas, cuyas consecuencias en los resultados finales están estrechamente ligadas a los espacios peatonales y a sus condiciones de accesibilidad.

Si bien se van a ir detallando los distintos elementos a considerar no debe perderse de vista que la calzada es un conjunto armonizado de elementos físicos integrados en un entorno determinado.

El diseño de esos elementos y variables es la respuesta a una serie de objetivos primordiales que se asignan a la calzada:

- Distribución ordenada y canalización del flujo de vehículos. Deducido de un empleo principalmente rectilíneo del viario, con cierta adaptación a la topografía y pendientes poco pronunciadas o encuentros progresivos en los cambios de nivel, lo que determina un rango de posibles velocidades.
- Encaje recíproco en la trama urbana. Las necesidades de cada ámbito urbano determinan los parámetros de capacidad y velocidad de las vías, sus dimensiones y pendientes, así como su equipamiento y relación entre los distintos modos de transporte.
- Control de la contaminación acústica producida por los vehículos. El trazado y pendiente de la calzada incide significativamente sobre la velocidad de circulación, el trabajo de los motores y las posibilidades de atenuación sonora a través de barreras acústicas más o menos naturales.
- Dar continuidad a los itinerarios, tanto funcionales como formales. La conjunción adecuada de los elementos de la calzada, el número de carriles necesarios, su posible separación con medianas o la relación que se establezca con las posibles bandas de estacionamiento y los carriles especiales para otros transportes.

La calzada se compone de unos elementos básicos concretados en los **carriles de circulación** y sus espacios de servicio, ya sean arcenes o **medianas**, las **plazas de estacionamiento** y los **carriles exclusivos** para otros modos de transporte.

Tanto su trazado en planta como su perfil longitudinal y su sección transversal se determinan por una serie de parámetros geométricos relativos a sus **dimensiones**, sus **pendientes** y sus **radios de giro**.

El tipo de calzada viene determinado por la relación que se establece entre los **elementos** y sus **parámetros**, la **velocidad** máxima de circulación y la **función** atribuida a las distintas vías, sean estas de comunicación, distribución o acceso a la edificación. Así, se establece la siguiente relación de situaciones:

- Las elevadas velocidades asignadas a las vías interurbanas de comunicación requieren de radios de giros muy amplios (entre 120 y 600 m.) y pendientes muy bajas pero sostenidas (entre el 6 y el 8% en longitudes máximas de 3000 a 300 m.). Implica la presencia de varios carriles, arcenes y medianas, y comúnmente, no se acompaña de acera.
- En vías de distribución ya propiamente urbanas los valores de radio de giro afectan directamente a los bordillos perimetrales de la calzada, con un valor de 10 m., y pendientes que pueden llegar al 10%. Disponen de varios carriles también, pero la mediana tiende a configurarse en bulevar y surge la posibilidad de estacionamiento junto a la calzada, en especial vinculado a vías de servicio ajardinadas.
- En vías locales de acceso a la edificación en la trama urbana, donde las velocidades se fijan en 20-40 km/h los radios de giro se fijan en 6 m. pudiendo llegar hasta los 4 m. con reservas, y las pendientes pueden alcanzar el 12%. Es este punto donde se producen los mayores conflictos de correspondencia con los espacios peatonales y sus itinerarios. Los carriles se reducen a la mínima

expresión a favor de amplias zonas peatonales y espacio destinado al estacionamiento y mobiliario urbano.

Los carriles de circulación rodada son bandas longitudinales destinadas a la circulación en fila de vehículos. Pueden ser de uso general o exclusivo (ya sea para autobuses, bicicletas u otras modalidades de transporte, constituyentes de las plataformas reservadas).

La previsible capacidad de la vía, condicionada por el número de intersecciones planteadas, determinará en primer lugar las necesidades del número y distribución por sentidos de circulación de los carriles, para después ser equilibrados y ponderados de acuerdo a los numerosos condicionantes externos que influyen en el diseño final.

La anchura del carril se determina en función del tipo de vehículo que debe acoger y la velocidad de circulación, variando entre 2,75 y 3,25 m. El número de carriles es variable, habitualmente par y en ambos sentidos, si bien es habitual encontrar calzadas con un número asimétrico de carriles en función de las necesidades, o con usos singulares de doble sentido reversibles. En vías de prioridad peatonal puede preverse un único carril de circulación, pero su anchura deberá ajustarse a los mínimos necesarios para la circulación de vehículos de emergencia (en torno a los 4,5 m.). Su pendiente transversal mínima será del 2%, habitualmente con imbornales en ambos extremos.

Las bandas de estacionamiento se sitúan entre la acera y los carriles de circulación, es una reserva y acondicionamiento específico de la calzada destinadas al estacionamiento de vehículos.

Sus variables y especificaciones propias son su disposición y localización, sus dimensiones y los vehículos a los que se destina.

La disposición posible respecto de la acera es en línea (paralelo al bordillo), en batería (perpendicular al bordillo) o en oblicuo (formando un ángulo entre 30° y 60° con el bordillo). Su relación con la acera es fundamental por lo que se deberá cuidar que exista en ésta un espacio libre que permita el acercamiento al vehículo.

Debe evitarse disponer plazas de estacionamiento junto a las intersecciones, para mejorar la visibilidad durante la conducción, facilitar las maniobras de estacionamiento sin afectar a la circulación de la intersección y permitir la ocupación de su ámbito por parte de los vados peatonales y de vehículos, ubicando las plazas entre 6 y 10 m. respecto de las intersecciones.

En vías de escasa anchura el ámbito del estacionamiento se ocupa también con el mobiliario urbano destinado a la iluminación y al ajardinamiento.

Su anchura depende del tipo de vehículo. En particular, para vehículos ligeros se estima suficiente el siguiente rango de valores:

- En línea entre 2,00 / 2,25 m.
- En batería entre 4,50 / 5,00 m.
- En oblicuo entre 4,00 / 5,50 m.

En nuestro caso en concreto y siguiendo las especificaciones del P.G.O.U. las vías se han dimensionado de la siguiente manera:

a) Viales estructurantes:

- **VIAL A** de **14,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, con aparcamiento de **2,20 m.** en uno de sus lados junto a la zona verde lineal paralela a la Avenida de la Constitución y carretera de circunvalación M-404 de acceso al municipio.
- **VIAL D** de **12,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.** Solo se realiza la mitad ya que la otra mitad pertenece al Sector S-10.
- **VIAL E** de **14,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, con aparcamiento de **2,20 m.** en uno de sus lados junto a la linde de los Sistemas Generales del Sector S-17, concretamente en la circunvalación que en este sector se

iniciaría, tras la construcción de una rotonda en la carretera de circunvalación M-404, tal y como fija el P.G.O.U.

- **VIALES F y G** de **12,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, que delimitan la parcela dotacional y de zona verde interior del Sector.

b) Viales interiores:

- **VIALES B y C** de **11,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, que sirven para resolver los accesos a las parcelas interiores de la urbanización.

Todos los viales se realizan en plataforma única disponiendo en la separación entre zona de peatones y zona de vehículos de elementos que eviten la intrusión de los vehículos en la zona peatonal y con elementos que puedan ser detectados por personas con discapacidad visual.

Página en blanco

5. El Espacio del Peatón

Actualmente el diseño de la calle no parte de la prioridad del vehículo privado y sus características sobre los demás, sino que la movilidad del automóvil pasa a ser un criterio más junto a la movilidad peatonal, la movilidad del transporte o el uso estancial de la vía urbana. En este sentido el espacio peatonal adquiere un protagonismo no alcanzado hasta la fecha.

De nuevo, es importante dilucidar qué funciones ha de cumplir el espacio del peatón para poder conocer sus requisitos de partida y necesidades y responder con un diseño adecuado que dé respuesta, satisfaga y facilite la movilidad peatonal y el desarrollo de las múltiples actividades que en la calle realiza el peatón.

Seguidamente se destacan cuáles son las principales funciones del espacio peatonal que marcan los criterios específicos de diseño o puntos de partida al proyectar y concebir una calle:

- Favorecer la multifuncionalidad y flexibilidad del espacio. Sus funciones básicas de movilidad y estancia abarcan un amplísimo abanico de posibilidades y coexistencias. El comportamiento del peatón no debe ser reglado, sino que se debe favorecer su libertad y espontaneidad, por contraposición a los condicionantes de la movilidad del vehículo.
- Favorecer las relaciones humanas, a través de una escala adecuada, de una armonización con el entorno, combinando la funcionalidad y efectividad del trazado con la estética ambiental.
- El trazado y diseño de los espacios peatonales debe favorecer la orientación y comprensión visual del entorno, partiendo de una trama ordenada y continua en la que se insertan hitos y puntos de relevancia.
- Debe garantizar la seguridad, tanto ante posibles delitos, como la derivada del conflicto con el tráfico rodado.
- La efectividad en el diseño garantizará su buen uso, que debe ir acompañado del análisis de las condiciones climatológicas particulares.
- Disponer de zonas ajardinadas complementarias a los ámbitos específicos de parques y jardines, con un mínimo mantenimiento y adecuación a las condiciones ambientales.

Conocidos estos primeros criterios, se definen a continuación las primeras variables o componentes esenciales del espacio del peatón que tienen capacidad para cumplir y satisfacer esas funciones.

Las variables a considerar en su diseño serán:

- Dimensiones antropométricas del peatón, tanto en reposo como en movimiento. Se estima que las condiciones ideales atribuyen un espacio de 1,50 m² para el individuo en reposo, que se puede ir recortando hasta 0,80 m² e incluso menos, dependiendo de las circunstancias. Por el contrario, las necesidades se amplían estando en movimiento. Así, la distancia entre individuos caminando debe ser mayor que 2,0 m. por ser ésta la distancia que garantiza la visión completa de la persona que marcha delante.
- En cualquier caso, las diversas situaciones personales generan una variedad en las necesidades de espacio que se intuye al comparar a una persona con otra con bastones o muletas, o portando un carro de bebé o equipaje, paraguas u otros elementos, o usando silla de ruedas en su desplazamiento.
- De aquí se deducen los conceptos de "banda libre de paso" e "itinerario peatonal".

Las pendientes sostenidas o puntuales del itinerario no deben superar el 6%. Pendientes superiores son empleadas para cambios de nivel de mayor entidad a través de rampas que pueden llegar a admitir hasta el 10% en tramos de muy corto desarrollo.

- La pendiente transversal no será mayor al 2%, porcentaje suficiente para garantizar una correcta evacuación y recogida de pluviales.
- Se estima que la velocidad de marcha del peatón, variable según sus circunstancias peatonales, está entre 1,00 y 1,25 m/s.
- La intensidad de circulación peatonal en función de las actividades previstas en la vía que determina la capacidad que debe tener ésta y el nivel de comodidad de movimiento del peatón o, por el contrario, el nivel de saturación.
- La relación con el tráfico rodado y el volumen de éste, que dará como resultado diferentes anchos de acera, u otros tipos de soluciones como son los bulevares, las sendas o las calles peatonales.

El análisis de la funcionalidad de la acera permite deducir la existencia de unos ámbitos determinados en los que el peatón desarrolla su actividad o interactúa con el entorno; entendiendo bien que son sólo abstracciones que permiten evaluar las condiciones en que se produce la movilidad del peatón.

La banda de circulación es el ámbito de la acera por el que preferentemente discurre la circulación peatonal y cuyas características están enfocadas a favorecer la movilidad del peatón. Es el soporte natural del concepto "banda libre de paso".

Su trazado será lo más rectilíneo posible, lejos de itinerarios caprichosos, y se caracteriza fundamentalmente por la ausencia de obstáculos en todo su recorrido con una pavimentación que facilite el desplazamiento.

Sus dimensiones estarán en función de la capacidad prevista para la acera en su conjunto, con un mínimo recomendable de 1,50 m. superior a la definición estricta de la "banda libre de paso" fijada en 1,20 m. No obstante, al menos en nuevas intervenciones y trazados *ex novo*, la tendencia es a marcar nuevos anchos para la banda libre de paso de 1,80 m. con mínimos de 1,50 m., que dota a los espacios peatonales de verdadero protagonismo.

Las aceras son los principales protagonistas entre los diferentes espacios del peatón, sirven de patrón de comparación para todos los demás. Los componentes esenciales y características básicas que a continuación se van a detallar están, de un modo u otro, en los demás espacios a considerar. Estos son:

- **Las relaciones dimensionales con el entorno del viario y la edificación.** Debe existir una proporcionalidad entre calzadas y aceras y servicios a la edificación. A modo de aproximación se puede establecer la siguiente relación de dimensiones:
 - Anchura mínima: 1,50 m., correspondiente al itinerario accesible sin posibilidad de equipamiento, a no ser que se aloje en la banda de estacionamiento.
 - Entre 2,00 y 3,00 m. para vías en tejido residencial o industrial, con la mínima dotación de equipamiento.
 - Entre 3,00 y 5,00 m. para vías distribuidoras en tejido residencial o terciario y de importante actividad comercial, con una dotación amplia de equipamiento, con bastante libertad en su diseño y amplia funcionalidad y flexibilidad de sus componentes.
 - Por encima de 5,00 m. se plantean las aceras de las grandes avenidas distribuidoras soporte de las mayores actividades peatonales. Adquiere gran valor la función de estancia, el equipamiento lúdico estable, amplio ajardinamiento y los pequeños parques infantiles. Equivalen a bulevares adosados a la edificación.
- **Sus elementos integrantes (equipamiento):**
 - Instalaciones urbanas y servicios.
 - Mobiliario urbano.
 - Arbolado y ajardinamiento.

- **Relación entre sus elementos:** composición de los espacios funcionales del peatón.
- **Los distintos condicionantes externos** relativos a la topografía, el soleamiento y las condiciones ambientales que dan como resultado la valoración asimétrica entre las dos aceras de una vía, tanto en dimensiones como en dotación y tipo de equipamiento necesario.

Todo itinerario peatonal requiere de la utilización de pavimentos tactovisuales destinados a orientar, dirigir y advertir en distintos puntos del recorrido sin que constituyan molestia para el tránsito peatonal.

El pavimento táctil debe fabricarse con material no deslizante y su principal cualidad es que sea fácilmente detectable por el pie y por el bastón blanco (con su textura) y sea advertido por las personas con resto visual (con su contraste cromático).

Los tipos que se utilizan son los siguientes:

- **Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro.** Baldosas con tratamiento superficial a base de botones de forma troncocónica y de altura máxima 5 mm dispuestos en retícula ordenada. Constituirán franjas en sentido transversal al de la marcha y de 80/120 cm de ancho para la señalización de los pasos peatonales o bandas longitudinales de 40/60 cm de señalización de determinados bordes. Contrastará cromáticamente respecto del resto del pavimento.
- **Pavimento táctil indicador direccional.** Baldosas con superficie de acanaladura en alto relieve de altura no mayor a 5 mm. Se utilizará con la acanaladura dispuesta en sentido longitudinal al de la marcha para constituir los encaminamientos en el itinerario, y en sentido transversal para indicar los cambios de nivel. Estas baldosas serán de color contrastado con el resto de pavimento.

De este modo el pavimento táctil va actuar como un elemento de orientación o como señalización de diferentes elementos.

Los caminos y sendas peatonales suponen una rara singularidad dentro del trazado de la ciudad, como elementos que, por definición, están totalmente segregados de los distintos tráfico y también de la edificación, y sin necesidad de dar respuesta al buen número de actividades que se han ido atribuyendo al espacio del peatón hasta ahora.

Se encuadran más bien dentro del ámbito de los parques y jardines, por lo que sus características y criterios de diseño serán tratados en el correspondiente apartado.

En nuestro caso en concreto y siguiendo las especificaciones del P.G.O.U. las vías se han dimensionado de la siguiente manera:

a) Viales estructurantes:

- **VIAL A** de **14,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, con aparcamiento de **2,20 m.** en uno de sus lados junto a la zona verde lineal paralela a la Avenida de la Constitución y carretera de circunvalación M-404 de acceso al municipio.
- **VIAL D** de **12,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.** Solo se realiza la mitad ya que la otra mitad pertenece al Sector S-10.
- **VIAL E** de **14,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, con aparcamiento de **2,20 m.** en uno de sus lados junto a la linde de los Sistemas Generales del Sector S-17, concretamente en la circunvalación que en este sector se iniciaría, tras la construcción de una rotonda en la carretera de circunvalación M-404, tal y como fija el P.G.O.U.
- **VIALES F y G** de **12,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, que delimitan la parcela dotacional y de zona verde interior del Sector.

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

b) Viales interiores:

- **VIALES B y C** de **11,00 m.** de ancho, con aceras de **2,00 m.**, que sirven para resolver los accesos a las parcelas interiores de la urbanización.

Todos los viales se realizan en plataforma única disponiendo en la separación entre zona de peatones y zona de vehículos de elementos que eviten la intrusión de los vehículos en la zona peatonal y con elementos que puedan ser detectados por personas con discapacidad visual.

Además, en las zonas de pasos de peatones para el cruce en una calzada de una acera a otra se dispondrán pavimentos tactovisuales.

6. Parques y Jardines

La topografía va a determinar la accesibilidad territorial con la que cuenta la superficie donde se ubique el parque. Se recomienda intentar minimizar los movimientos de tierras y proteger aquellos suelos de mayor valor, pero en cualquier caso se ha de garantizar al menos un itinerario accesible, complementado con áreas de estancia, que presente pendientes longitudinales de forma general de no mayores del 6% y en casos particulares de no más del 10%.

Se ha de tener en consideración los espacios próximos y los modos de conexión con el tejido urbano. Se ha de facilitar la accesibilidad y la movilidad dotando a la zona verde de aparcamientos que incluyan estacionamientos reservados. Se deben fomentar los desplazamientos a pie, proyectando itinerarios peatonales resueltos de tal modo que garanticen la accesibilidad en los accesos al recinto.

La extensión de la zona verde y los usos a los que se destine se verán fuertemente condicionados por la situación del parque en relación al núcleo urbano.

La forma y la superficie con la que cuenta un parque para su emplazamiento están condicionadas por el área de acogimiento. La extensión de un parque condiciona directamente qué equipamientos va a incluir y qué funciones va a cumplir. En cualquier caso, todos los servicios que una zona verde ofrezca a la población han de ser accesibles a todas las personas.

Se recomienda la utilización de colores oscuros, vegetación o presencia de agua en el tratamiento de superficies de paramentos para que la radiación se vea reducida al disminuir la reflectividad de las superficies. Evitar la utilización de metales pulidos y cristales en superficies, ya que poseen alta reflectividad.

Es imprescindible que existan áreas de estancia en parques y zonas verdes al cobijo de la sombra. Para ello se puede optar por:

- Especies vegetales (ejemplares semimaduros con copas que proporcionen sombra). Es necesario tener en cuenta la dirección en la que inciden los rayos solares.
- Cubrirlos, pudiendo utilizar cubiertas múltiples (tipo pérgolas) o cubiertas vegetales, que evitan el sobrecalentamiento. Es muy importante considerar factores como la orientación y radiación solar sobre los materiales y colores utilizados para que la solución tenga un buen comportamiento.

En zonas en las que se dé una probabilidad de precipitaciones durante todo el año es especialmente necesario contar con un correcto funcionamiento del sistema de drenaje y evacuación de agua. Las inundaciones localizadas por incapacidad de gestión de la cantidad de agua hacen inaccesible un entorno.

El sistema de drenaje se encuentra dentro de las nuevas estrategias empleadas para mejorar el funcionamiento de pavimentos que favorecen la accesibilidad. Una de las problemáticas existentes en la actualidad en los parques es la incapacidad de gestionar el total de la cantidad de agua de lluvia que reciben, dando lugar a formación de inundaciones localizadas.

Esta situación imposibilita la accesibilidad del recinto.

En estas situaciones se recomienda que la evacuación de aguas se haga hacia los laterales del camino peatonal, evitando siempre que las aguas confluyan en el centro del itinerario.

La colocación de imbornales o rejillas será enrasada, de modo que no supongan resaltes mayores de 5 mm. ni separaciones superiores a 1 cm. en el pavimento. Dispondrá de aberturas en cuadrícula que permitan la inscripción en su interior de un círculo de 1 cm. de diámetro como máximo. En el caso de aberturas lineales, es igualmente preciso que sus aberturas tengan una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm. de diámetro como máximo. En caso de que este tipo de rejillas lineales tengan que ubicarse en el pavimento del itinerario peatonal por imposibilidad de estar en los laterales, sus aberturas serán perpendiculares al sentido de la marcha.

Asegurar una iluminación correcta para facilitar el desplazamiento de las personas, las actividades nocturnas en el parque y mostrar elementos de interés, implica considerar parámetros de intensidad y distribución lumínica, así como de ubicación de instalaciones luminotécnicas.

Los niveles y tipos de iluminación de los elementos serán los siguientes:

- El alumbrado general o de fondo ha de ser de 10 lux en parques próximos a zonas con alto nivel lumínico (en parques urbanos, de barrio o de bolsillo) y de 5 lux de no ser así (parques forestales, metropolitanos, lineales y de pantalla).
- En itinerarios peatonales, como mínimo, ha de ser de 20 lux (se incluyen caminos, escaleras, rampas y cambios de nivel). En puntos de importante confluencia del parque se debe aumentar hasta 100 lux. El tipo de iluminación ha de ser uniforme haciendo completamente visible el recorrido.
- En la iluminación de balizamientos, escalones y rampas se recomienda utilizar lámparas fluorescentes a distancia media.
- En la señalización direccional e identificativa se recomienda utilizar rótulos con iluminación interna para facilitar la visualización y la localización. Las señales o carteles iluminados desde el exterior mediante luminarias deben de contar con 50 lux los que tengan superficies claras, y con 150 lux los de superficies oscuras. Se recomienda utilizar lámparas fluorescentes con flujo de luz dirigido de arriba hacia abajo.
- Aquellos elementos a destacar (se incluyen áreas de estancia, bancos, papeleras, fuentes, juegos infantiles) deben disponer de 50 a 100 lux.
- Las áreas de actividad (se incluyen áreas de estancia, juegos infantiles, parques intergeneracionales e instalaciones deportivas) han de contar con una iluminación uniforme, evitando puntos focales de luz.
- Las vías de acceso necesitan entre 20 y 35 lux dependiendo del tipo de vía (las de tráfico rodado necesitan los mayores niveles).

La distribución de la luz será la siguiente:

- En la iluminación general no han de darse contrastes bruscos. Hay que evitar la iluminación directa de elementos a favor de la indirecta.
- Se han de evitar diseños de luminarias que distribuyan la luz hacia todas direcciones, ya que provocan reflejos. Se recomiendan luminarias apantalladas que limiten la proyección de luz.
- En caminos peatonales es recomendable disponer de iluminación rasante, además de la de fondo, a fin de conseguir una mejor percepción de la superficie. Son apropiados sistemas de poca altura que impidan el deslumbramiento de los peatones, además de funcionar como elemento de orientación al disponerse en el desarrollo longitudinal del itinerario. Las farolas han de estar a una altura entre 2,5 y 4 m en función de la anchura del vial.

La ubicación de los elementos de iluminación cumplirá las siguientes indicaciones:

- La ubicación de luminarias e instalaciones luminotécnicas no han de suponer un obstáculo en el itinerario peatonal accesible.
- Las luminarias enrasadas en el suelo no han de suponer resaltes mayores a 0,5 cm.
- El diseño de la estructura de luminarias e instalaciones luminotécnicas ha de permitir su fácil detección por personas con discapacidad visual.

Deberán cumplirse las siguientes medidas de seguridad:

- Las luminarias e instalaciones luminotécnicas accesibles a los usuarios han de estar protegidas para evitar posibilidad de descarga.
- Considerar que una adecuada iluminación reduce el riesgo de accidentes provocados por tropiezos o caídas. Además, incrementa la vigilancia natural de

los usuarios ofreciéndoles mayor sensación de seguridad favoreciendo el uso y disfrute del parque.

Todos los accesos a una zona verde deberán ser accesibles.

Ámbito de acceso. Los espacios adyacentes al acceso, tanto en el interior como en el exterior del recinto, han de ser horizontales o sensiblemente planos. En ellos se ha de poder inscribir una circunferencia de 1,50 m. de diámetro. En caso de que el pavimento cuente con pendiente, se recomienda que en los accesos no se supere una pendiente longitudinal del 2%. En caso de que esto no pueda cumplirse, se ha de intentar que sea siempre inferior al 6%, y, en cualquier caso, nunca superará el 8%. El hueco de paso en el acceso, con o sin puerta, no será inferior a 2x0,80 m. Es recomendable otorgar dimensiones holgadas a los accesos siempre que se pueda.

El pavimento del acceso y de su envolvente ha de permitir el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin que se ocasionen deslizamientos ni hundimientos. Ha de estar garantizado un drenaje óptimo en el acceso en caso de lluvia, evitando estancamiento de agua en forma de charcos o presencia de barro. Como ya se ha indicado, el sistema de drenaje o evacuación de agua no supondrá resaltes mayores de 0,5 cm. ni separaciones superiores a 1 cm. en el pavimento.

Un parque es un espacio público en el que no se establece un aforo limitado. Esto hace que reciba muchos visitantes; visitantes que buscan cierto sosiego, una ruptura con lo urbano, la naturaleza al alcance de la rutina. Es necesario proyectar parques considerando las expectativas de las personas que acuden a estos. Han de ofrecer el disfrute durante su estancia, ya sea de actividad o de esparcimiento, pero no podemos olvidar que las características del parque condicionarán sus cualidades en materia de accesibilidad, pudiendo existir zonas que no serán accesibles.

Otros aspectos, tales como la localización o la extensión de un parque, determinarán las funciones que éste ofrecerá y los usos a los que será sometido por la población. En relación a ello dotará de un equipamiento específico a tales efectos, que se recomienda se caracterice por su accesibilidad. A continuación, se expone una tipología de parques que viene determinada por las funciones habituales de las zonas verdes en relación a su localización y extensión.

Parques zonales o de barrio

Son parques más pequeños que los urbanos, con extensiones que van de 5 a 10 hectáreas y que están pensados para dar cobertura a la población del barrio o distrito en el que se encuentren. Están orientados a satisfacer necesidades de ocio cotidiano teniendo un uso activo y continuo (actividades de recreo, culturales, deportivas, juegos infantiles, paseo y estancia).

Generalmente, están dotados de instalaciones de juegos infantiles, aparatos de gimnasia al aire libre, asientos, caminos y zonas de jardín cultivado. Además, son espacios potenciales para sedes y eventos de arte público y otras actividades de la zona.

Parques de bolsillo

Se trata de pequeños parques (con entre 0,2 y 0,5 hectáreas) destinados a la población en general, cuyos objetivos son la reunión y la relajación; además aprovechan lotes baldíos o residuales, en donde son implantados. Están pensados para fines recreativos. Estos parques, normalmente, son zonas verdes que no tendrán un uso específico designado por las personas, excepto para uso informal y pasivo y, en algunos casos, proporcionarán oportunidades para juegos infantiles o ejercicio a través de la dotación de equipamiento de gimnasia al aire libre.

El trazado de los itinerarios peatonales se hará de tal forma que resulten transitables para cualquier persona. Serán accesibles todos los itinerarios posibles del recinto del

parque. Cuando la topografía y el relieve no lo permitan, habrá al menos uno que conecte con los centros de información, áreas de interés y aseos públicos.

Es necesario establecer una jerarquía dentro de los itinerarios de un parque. El itinerario principal es el más amplio y conecta de modo lineal el acceso principal con las instalaciones y áreas de interés del parque. Los itinerarios secundarios, (más estrechos que el itinerario principal, que suelen nacer y volver a éste) se conciben para un mayor interés en el recreo del parque, aunque indudablemente conectan los puntos de interés. Las sendas de paseo o itinerarios terciarios suelen ser los más angostos; están pensados para actividades contemplativas y de esparcimiento, discurren por zonas de vegetación más frondosa y no están vinculadas a áreas de interés del parque.

No todos los parques contarán con los tres tipos de itinerario, sino que el tipo de parque determinará la jerarquía y las diferentes combinaciones de itinerarios existentes.

Se recomienda que la anchura del itinerario peatonal en un parque sea tan generosa como posibiliten sus características, especialmente en aquellos tramos de mucha afluencia de paso. En caso de que esto no sea posible, el itinerario tendrá un ancho libre mínimo de 120 cm. para permitir el tránsito en un solo sentido. Para doble sentido de circulación, se recomienda un ancho libre mínimo de 180 cm. No ha de existir ningún obstáculo a una altura inferior de 220 cm. del suelo. La pendiente longitudinal ha de ser inferior al 6% y la transversal no superior al 2%. La superficie del pavimento del itinerario será dura, antideslizante en seco y mojado, lisa y firme no habiendo resaltes mayores a 0,5 cm. ni separaciones superiores a 1 cm. en todo el recorrido.

Si el pavimento sobre el que discurre el itinerario peatonal se encuentra enrasado, estará diferenciado en su recorrido lateral del resto de modo que sea detectable por personas con discapacidad visual. Esta diferenciación se hará mediante color y textura distintos.

En caso de existir un desnivel entre el pavimento del itinerario y el resto se llevarán a cabo las siguientes actuaciones en función de la altura del desnivel:

- Desnivel ≤ 5 cm.: No sería estrictamente necesaria la implantación de algún sistema de seguridad si el recorrido lateral del itinerario está bien diferenciado con color y textura.
- Desnivel entre 5 y 15 cm.: Es recomendable optar en estos casos, como buena práctica, por un talud de tierra compactada.
- Desnivel entre 15 y 50 cm.: Es necesaria la presencia de un bordillo de color contrastado en el recorrido lateral del itinerario de entre 10 y 15 cm.
- Desnivel ≥ 50 cm.: Es necesaria la implantación de una valla protectora de 95 cm. de altura. Si el desnivel es ≥ 6 m., la valla protectora alcanzará los 110 cm. de altura.

El acceso a las áreas de estancia desde el itinerario peatonal debe asegurar el cumplimiento de los parámetros de ancho y alto libre de paso y en ningún caso presentarán resaltes o desniveles. Además, todas las instalaciones y servicios disponibles de las áreas de estancia deberán estar conectadas mediante, al menos, un itinerario peatonal accesible y garantizarán su uso y disfrute de manera autónoma y segura.

Deberán preverse áreas de estancia a lo largo del recorrido del itinerario peatonal en intervalos no superiores a 50 m. El ámbito de influencia y la disposición de elementos del área de estancia no deben invadir el itinerario peatonal. Si el ámbito del área de estancia se limita a la ubicación de un banco, éste ha de estar al menos a una separación de 0,60 m. del itinerario peatonal para evitar obstrucciones en la circulación.

Es necesario que las áreas de estancia estén al cobijo de la sombra. Se ha de cuidar su ubicación teniendo en cuenta el vínculo entre sombra y banco.

Se recomienda conseguir espacios sombríos mediante especies vegetales frondosas o la instalación de pérgolas.

Se recomienda ubicar áreas de estancia en lugares abiertos visualmente para favorecer una mayor sensación de seguridad e incrementar su utilidad.

Las áreas de estancia deberán estar dotadas de al menos un banco accesible y alumbrado artificial. Al menos, a un lado del banco se dispondrá de un área libre de iguales condiciones que el itinerario peatonal donde se inscriba una circunferencia de 1,50 m. de diámetro donde puedan ubicarse los carritos de los bebés o personas que utilicen silla de ruedas.

El pavimento del área de estancia ha de ser accesible hasta el banco. Se recomienda utilizar pavimento diferenciado mediante textura y color del área de descanso a fin de facilitar su localización y detección.

Se ha de tener en cuenta las relaciones sociales en la disposición del mobiliario urbano en las áreas de estancia. Es importante ubicar bancos enfrentados para facilitar las relaciones de los usuarios que acuden al parque. Hay que evitar la localización de mobiliario en distancias establecidas a priori sin tener en cuenta las necesidades de los usuarios (como ocurre habitualmente al alternar a una distancia determinada banco-papelera-farola).

Se recomienda variar las combinaciones del equipamiento dando lugar a diferentes usos y ofreciendo una mayor gama de alternativas (utilizar bancos de diferentes plazas de ocupación, variar la distribución entre las diferentes áreas de estancia).

Los criterios por los que se considera accesible un pavimento son los mismos para todo el espacio urbano.

El pavimento del itinerario peatonal accesible será liso, duro, estable y antideslizante en seco y en mojado. El sistema constructivo impedirá el movimiento de piezas, evitando elementos sueltos. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes mayores a 0,5 cm. ni separaciones superiores a 1 cm.

En estos itinerarios peatonales accesibles se admitirá la utilización de tierras apisonadas (con una compactación superior al 90% del Próctor modificado), que permitan el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Queda totalmente desaconsejada la utilización de tierras sueltas, grava o arena.

Se debe considerar que el pavimento empleado en itinerarios peatonales y áreas de estancia sea firme y permeable, de forma que facilite la penetración de agua superficial en el terreno y su aireación. Los pavimentos que se pueden considerar son cualquiera de los expuestos anteriormente, además de todos aquellos específicos para zonas de juego como son los pavimentos a base de caucho reciclado.

En caso de que el pavimento elegido contenga juntas con separaciones superiores a 1 cm., se ha de garantizar siempre la circulación por una senda específica integrada en el camino o área de estancia de pavimento continuo, con ancho no inferior a 1,20 m.

Se recomienda utilizar material con cambio de textura y color a modo de señalización direccional e informativa, para indicar puntos de interés (áreas de estancia, instalaciones, equipamientos, etc.), así como proporcionar aportaciones de interés estético.

Se consideran elementos de peligro tanto los desniveles superiores a 2 cm. perpendiculares a la marcha como los cruces de caminos.

En todo caso, es preciso evitar sobrecargar el pavimento del itinerario con señalización tactovisual a fin de alertar de manera eficaz.

Si el pavimento del itinerario peatonal cuenta con bordillos en su recorrido lateral, hay que considerar que la elección de bordillos enrasados o salientes, facilitará o imposibilitará el tránsito. Cuando se utilicen bordillos salientes, a modo de protección o como delimitación de jardineras, deberán ser redondeados o achaflanados, sin originar aristas vivas. Su anchura será suficiente para que no suponga un peligro de posibles caídas por tropiezos (mayor a 5 cm.).

En nuestro caso en concreto en las zonas verdes los caminos y sendas se han realizado con tierras apisonadas (con una compactación superior al 90% del Próctor modificado), que permiten el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas, y se han dimensionado del ancho suficiente para que se puedan cruzar dos personas (2,00 m. de anchura mínima) con pendiente transversal del 1% para la recogida de las aguas pluviales en sumideros.

La separación entre los caminos y senderos y las zonas de plantaciones se realiza mediante bordillos salientes redondeados y con una anchura inferior a 5 cm.

7. Mobiliario y Equipamiento del Espacio Urbano

Los criterios de diseño del mobiliario y equipamiento del espacio urbano son compartidos entre las diferentes categorías que éste contempla: calles, plazas y parques y jardines. Existen diferencias en la dotación que presenta cada categoría del entorno urbano en relación a los usos a los que se destina los diferentes espacios.

El equipamiento y mobiliario de parques y jardines se caracteriza por ofrecer elementos necesarios para el esparcimiento, el recreo y actividades al aire libre:

- Elementos de estancia: bancos, apoyos isquiáticos y mesas.
- Elementos de servicio público: máquinas de venta, servicios higiénicos, papeleras, fuentes de agua potable.
- Elementos de protección del peatón frente a los vehículos o relieve: bolardos y bordillos, vallas y barandillas, maceteros y jardineras.
- Elementos de protección frente a las inclemencias climatológicas: pérgolas y cubiertas textiles.
- Soportes de iluminación artificial, señalización y comunicación: farolas y luminarias, señalización informativa y direccional, elementos publicitarios.
- Elementos para actividades comerciales, lúdicas y culturales: quioscos y servicios exteriores de hostelería, puntos de información, parques infantiles e intergeneracionales, auditorios.
- Elementos de ornato y arte público: Fuentes y estanques, estatuas y monumentos.

En nuestro caso en concreto en las zonas verdes se ha dispuesto mobiliario urbano consistente en bancos, papeleras, fuentes, farolas y arbolado para la creación de zonas protegidas frente a las inclemencias climatológicas.

Inmaculada Polo Velázquez

Arquitecto

Carlos Sotomayor Muñoz

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid

Teléfono: 918.16.15.27

Fax: 918.16.15.50

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

8. Conclusiones

Tal y como se ha podido ver y comprobar en los puntos anteriores, se cumplen todas las premisas estudiadas en impuestas por la diferente normativa de aplicación.

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco

Parte 5

Documento 14 - **PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA LA LGTBIFOBIA**

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez FEBRERO 2019
Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

Índice Protección Integral contra la LGTBifobia

- 1. Introducción**
- 2. Antecedentes y Marco Legal**
- 3. Conclusiones**

Página en blanco

1. Introducción

El presente Documento de Protección Integral contra la LGTBifobia complementa la documentación que forma parte de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** para el desarrollo del **Sector S-6** en Torrejón de Velasco (Madrid), por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

La Constitución Española de 1978 recoge en su artículo 9 la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social, al tiempo que obliga a los poderes públicos, tanto a facilitar esa participación, como a promover las condiciones para que la libertad e igualdad del individuo y de los grupos sociales en que se integra sean reales y efectivas, con remoción de los obstáculos que impidan su plenitud. Estos valores se explicitan en el artículo 10, al disponer que la dignidad de la persona, los derechos inviolables que le son inherentes, el libre desarrollo de la personalidad, el respeto a la ley y a los derechos de los demás son fundamento del orden político y de la paz social. Además, en su artículo 14 reconoce que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

La Constitución española pretende, con ello una clara interdicción del mantenimiento de determinadas diferenciaciones arraigadas históricamente, tal y como ha reconocido el Tribunal Constitucional, y que han situado, a sectores de población en situaciones de desventaja y contrarias a la dignidad de la persona que reconoce el precitado artículo 10 de la Constitución.

Los principios de Yogyakarta, principios sobre la aplicación de la legislación internacional de derechos humanos en relación con la orientación sexual y la identidad de género, ampliamente utilizados por instituciones de todo el mundo con la finalidad de orientar la interpretación y aplicación de las normas del Derecho internacional de los derechos humanos, establecen unos estándares básicos, para evitar los abusos y dar protección a los derechos humanos de las personas lesbianas, gais, bisexuales y transexuales (LGTB) y marcan claramente como la legislación internacional de derechos humanos protege a las personas LGTB.

La Ley 3/2016, de la Comunidad de Madrid, en el marco de sus competencias, tiene por objeto regular los principios, medidas, instrumentos y procedimientos para garantizar el derecho de toda persona en la Comunidad de Madrid a no ser discriminada por razón de su orientación o diversidad sexual o por su identidad o expresión de género, reales o percibidas, a no sufrir presiones, desprecio o discriminaciones por ello, así como el derecho a su integridad física y psíquica, en todas las fases de su vida y en todos los ámbitos de actuación, tanto públicos como privados.

Todas las personas LGTBI tendrán derecho a ser tratadas en condiciones de igualdad en cualquier ámbito de la vida, en particular, en las esferas civil, laboral, social, sanitaria, educativa, económica y cultural, así como a una protección efectiva por parte de la Administración de la Comunidad de Madrid en aquellos supuestos que sean víctimas de discriminación y delitos de odio, o sufran trato discriminatorio, vejatorio o degradante por orientación sexual, identidad de género o expresión de género.

Página en blanco

2. Antecedentes y Marco Legal

Con el presente documento se trata de justificar la Protección Integral contra la LGTBifobia en el desarrollo de la **Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6** que se pretende llevar a cabo en el **Sector S-6** de Torrejón de Velasco (Madrid).

El presente documento cumplimenta los siguientes marcos legales:

- **Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas de 2014 para combatir la violencia y la discriminación por orientación sexual e identidad de género**
- **Principios de Yogyakarta**
- **Constitución Española**
BOE 29 de septiembre de 1978.
- **Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid**
BOCM 10 de agosto de 2016.

Página en blanco

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

3. Conclusiones

Por todo lo expuesto en los puntos anteriores, se solicita de la Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social, dependiente de la Consejería de Políticas Sociales y Familia, de la Comunidad de Madrid emita informe sobre esta Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco (Madrid).

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: **D. Esteban Bravo Fernández**
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: **Dña. Inmaculada Polo Velázquez**
Colegiado nº 14.438

Fdo.: **D. Carlos Sotomayor Muñoz**
Colegiado nº 12.236

Página en blanco