

REDACTORES

Esmeralda Martínez Salvador. Arquitecta
Borja de Madaria Escudero. Arquitecto

COLABORADORES

Rafael Ballester Cecilia. Abogado urbanista

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1 OBJETO DEL INFORME DE EVALUACIÓN SOBRE LA PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	4
1.2 MARCO NORMATIVO	6
2. URBANISMO Y GÉNERO.....	8
2.1 PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	8
2.2 INFORMES DE IMPACTO DE GÉNERO	9
3. EVALUACIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLAN ESPECIAL OI/2	11
3.1 METODOLOGÍA.....	11
3.2 SÍNTESIS DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA	14
Modelo global de ordenación estructural.	14
Delimitación del Sector.....	14
Función territorial y objetivos del Sector.	14
Zonas de ordenación.....	15
Red Primaria de Dotaciones Públicas.....	15
Previsión de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.	16
3.4 EVALUACIÓN	17
4. CONCLUSION.....	19

1. INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETO DEL INFORME DE EVALUACIÓN SOBRE LA PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Este informe pretende evaluar las repercusiones de las acciones previstas por la propuesta de Ordenación Estructural adaptada al TRLOTUP del Plan especial OI/2, en todos aquellos aspectos relativos la planificación con perspectiva de género, tal y como quedan reflejados en el Anexo XII del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante TRLOTUP).

El sector OI/2 es un ámbito de suelo urbano vacante, situado entre los barrios de San Blas al norte y Banalúa, La Florida y Ciudad de Asís al Sur. Supone en la actualidad un vacío urbano que fractura la ciudad e impide la conexión de los distintos tejidos urbanos que lo rodean. El ámbito está fuertemente antropizado, y se caracteriza por la presencia de infraestructuras e instalaciones relacionadas con el trazado ferroviario, la estación de viajeros y mercancías y sus edificaciones auxiliares (aparcamiento, oficinas, talleres de reparación, etc...), junto a otras infraestructuras urbanas de carácter viario (calle Ausó y Monzó, y paso elevado conocido como Puente Rojo en la Gran Vía).



Fotografía aérea ámbito

El objeto principal del documento que se evalúa es definir la ordenación estructural del sector OI/2, cuya ordenación pormenorizada se difiere a un documento posterior que definirá de manera detallada la misma. Los criterios que orientan la definición de la ordenación estructural del sector, descritos en la memoria del plan especial son los siguientes:

- Respetar las condiciones de ejecución del proyecto de acceso ferroviario y los compromisos institucionales vinculados al mismo, teniendo en consideración la fase en que se encuentra actualmente y su estado definitivo. Esto supone limitaciones tanto en superficie como bajo rasante, así como la necesidad de observar afecciones y servidumbres.
- Ofrecer soluciones a déficits funcionales (accesibilidad, dotaciones, etc...) existentes en los barrios colindantes con la actuación.
- Integrar la ordenación con las preexistencias relevantes, tanto las relacionadas con las infraestructuras (colector de pluviales), como las edificaciones susceptibles de ser preservadas y protegidas por razones culturales.

La ordenación del sector se adapta a las determinaciones del proyecto de accesos ferroviarios ejecutado por el Ministerio de Fomento.

En cuanto a la integración en su entorno, se aprovecha la liberación de los terrenos ferroviarios para generar una importante superficie de suelo dotacional perteneciente a la red primaria. Se ha establecido como criterio de ordenación que el suelo dotacional público de este sector supere holgadamente los estándares mínimos exigibles por la legislación vigente, con la finalidad de corregir los desequilibrios existentes en los barrios colindantes, especialmente en la zona de La Florida, Ciudad de Asís y Benalúa.

El Plan Especial tiene como función complementaria, y no por ello menos relevante, la de convertirse en instrumento de mejora de la calidad de vida de los vecinos de esta zona de la ciudad de Alicante.

La iniciativa de esta actuación parte de las entidades públicas integradas en AVANT (ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTE, S.A.), y especialmente el Ayuntamiento de Alicante como órgano urbanístico promotor y la Generalitat Valenciana como órgano urbanístico sustantivo, que vienen impulsando la tramitación del Plan Especial del sector OI/2 de Alicante, con amparo en el convenio interadministrativo suscrito en mayo de 2003 y modificado en 2019.

1.2 MARCO NORMATIVO

La Constitución Española establece en su artículo 14 que “los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social”

Con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, todas las políticas públicas deben asumir el compromiso de la erradicación de la desigualdad de género y la integración transversal del principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres. Su artículo 14 establece como criterios generales de la actuación de los poderes públicos:

- “1. El compromiso con la efectividad del derecho constitucional de igualdad entre mujeres y hombres.
2. La integración del principio de igualdad de trato y de oportunidades en el conjunto de las políticas económica, laboral, social, cultural y artística (...)”

Además, en su artículo 31 sobre políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda, establece que:

- “1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres.
Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.
2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.
3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”.

Esta Ley Orgánica ha ido trasponiéndose a distintas normativas y, en el caso específico del urbanismo en la Comunidad Valenciana, se ha visto reflejada en el TRLOTUP que en su artículo 1 establece, específicamente, que “tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, **desde una perspectiva de género e inclusiva**”. Además, en su artículo 13, establece, como criterios para la ocupación racional del territorio, los siguientes:

- “1. La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales.
2. Las políticas y los planes de las administraciones públicas en materia de urbanismo y ordenación del territorio deben incluir medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre las personas. En este sentido, la perspectiva de género se debe de incluir en el diseño, la definición y la ejecución del planeamiento urbanístico y cumplir con los criterios del anexo XII de este texto refundido, o disposición reglamentaria aprobada mediante Decreto del Consell que lo modifique, y, como mínimo, con los elementos clave siguientes:

a) La interrelación, proximidad y combinación de los usos para hacer confluir las cuatro esferas de la vida cotidiana –productiva, reproductiva, política y personal– y otorgarles el mismo valor.

(...)

c) Emplear el concepto de ciudad cuidadora como modelo urbano, es decir, que el espacio urbano, movilidad, transporte público, accesibilidad, seguridad, equipamiento y diseño de las viviendas están en función de las personas y la vida cotidiana.

d) Garantizar el derecho de información de la ciudadanía y de los colectivos afectados, así como fomentar la participación ciudadana en todas las fases, teniendo especial cuidado de incluir tanto la paridad como la diversidad en todas las vertientes, incluida la participación de la infancia. Hay que priorizar criterios inclusivos y favorecer la equidad en el acceso a los servicios e infraestructuras urbanas.

e) El uso de lenguaje inclusivo en la redacción de los documentos y la adaptación del lenguaje en los procesos participativos para fomentar la inclusión”.

El anexo XII del TRLOTUP establece los criterios y reglas que deben regir la planificación con perspectiva de género, a los que debe acogerse cualquier desarrollo urbanístico que se prevea en el ámbito de la Comunidad Valenciana. Estos criterios y reglas se estructuran en los siguientes aspectos:

- Urbanismo para las personas
- Red de espacios comunes
- Proximidad de actividades de la vida cotidiana
- Combinación de usos y actividades
- Seguridad en el espacio público
- Habitabilidad del espacio público
- Equipamientos
- Vivienda
- Movilidad
- Transversalidad

2. URBANISMO Y GÉNERO

2.1 PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

La perspectiva de género aplicada al urbanismo significa poner en igualdad de condiciones todas las demandas que la población tiene sobre la ciudad, desde la diferencia que existe entre todas las personas, pero no desde la desigualdad.

En los procesos de desarrollo urbano, tradicionalmente ha predominado el factor económico en favor de los objetivos sociales y medioambientales, relegados a un segundo lugar. El urbanismo inclusivo trata de reequilibrar esta tendencia, de tal modo que se equiparen las exigencias derivadas del mundo productivo con aquellas del mundo reproductivo, es decir, con las necesidades cotidianas de atención a las personas.

Los planteamientos básicos del urbanismo con perspectiva de género pueden sintetizarse del siguiente modo:

- Potencia la función social del urbanismo, que se entiende como una herramienta para corregir desigualdades sociales, desplazando el foco del interés económico para centrarlo en las personas.
- Incorpora nuevos planteamientos a la hora de intervenir en la ciudad con el objetivo de promover y acoger la transformación social derivada de los principios de igualdad entre las personas.
- Sin perder la óptica global que debe regir los procesos de intervención en el territorio, se refuerza la observación de la vida cotidiana tratando de permitir una aproximación a la realidad de abajo a arriba, de lo pequeño a lo grande.
- La escala de barrio cobra protagonismo y se convierte en la referencia para ordenar la ciudad, en tanto que espacio vital de grandes grupos sociales (infantes, adolescentes, adultos, personas mayores...)
- La participación ciudadana se convierte en una herramienta básica del proceso de planificación y se integra en el desarrollo del trabajo técnico, de tal modo que la visión de la diversidad ciudadana pueda incorporarse al proceso de desarrollo de la ciudad.
- El concepto de “impacto social” se incorpora a las políticas urbanísticas de tal modo que se pueda conocer cómo afectan las intervenciones sobre los distintos grupos que conforman la sociedad.
- Se procura colocar en el mismo nivel de importancia las actividades económicas y los trabajos no remunerados, con la finalidad de que estos últimos puedan desarrollarse en igualdad de condiciones.
- La autonomía de todas las personas es una condición de partida para el diseño de la ciudad. Los procesos de intervención deben garantizar una accesibilidad y movilidad universal y las condiciones de seguridad, calidad y habitabilidad de los espacios públicos y privados para que todas las personas puedan hacer uso autónomo de ellos.

Estos planteamientos genéricos deben llevarse a la práctica y ser adaptados a las condiciones concretas de cada uno de los desarrollos urbanos o intervenciones que se lleven a cabo en la ciudad, introduciendo las medidas adecuadas que garanticen los siguientes objetivos:

- **MOVILIDAD:** garantizar la movilidad universal implica necesariamente diseñar una red de transporte que contemple, con la importancia que cada uno merece, todos los modos posibles: motorizados, ciclables, peatonales, públicos y privados.
- **ESPACIO PÚBLICO:** debe asegurar la calidad y seguridad del espacio común y su proximidad a las personas, contemplando la escala de barrio.
- **EQUIPAMIENTOS:** deben satisfacer las necesidades detectadas en la población mediante procesos participativos que incorporen la diversidad y repartirse de manera equilibrada, contemplando la escala de barrio.
- **USOS:** satisfacer las necesidades de abastecimiento, ocio, trabajo etc. de la población, asegurando la proximidad a escala de barrio, supone planificar núcleos compactos y polifuncionales.
- **VIVIENDA:** el hábitat ha de asegurar la mezcla y diversidad de tipologías y su flexibilidad, de tal modo que tengan cabida los distintos tipos de familia y a sus evoluciones en el tiempo.

2.2 INFORMES DE IMPACTO DE GÉNERO

Los informes de impacto de género son, según la Guía de aplicación práctica del Instituto de la Mujer para la elaboración de Informes de Impacto de Género de las disposiciones normativas elaboradas por los distintos organismos gubernamentales, de acuerdo a la Ley 30/2003, una herramienta concebida para promover la integración de los objetivos de las políticas de igualdad de oportunidades y la perspectiva de género en toda la legislación.

Su objetivo es generar la información y aportar los referentes, instrumentos y los enfoques analíticos necesarios para propiciar que se trabaje a favor de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, de modo que, tanto desde las diferentes iniciativas legislativas y marcos normativos, como desde propuestas y acciones llevadas a cabo por o con el amparo de la Administración, se eviten las consecuencias negativas o contrarias a los objetivos de las políticas de igualdad de oportunidades a los que se aspira desde la aplicación de las citadas normas.

Persiguen, por tanto, contribuir a concebir, desarrollar y visibilizar procesos de toma de decisiones que cuenten con un mayor nivel de información sobre la realidad, tanto desde un enfoque social como desde una perspectiva de género, facilitando así el trabajo de los poderes públicos en favor de la igualdad.

Colocan a los ciudadanos y a las ciudadanas en el centro del escenario de aplicación de las disposiciones normativas e incrementan el nivel de eficacia de las mismas al tener en cuenta, desde una perspectiva de género e inter-seccional, gradientes y situaciones de desequilibrio, discriminación o desposesión, no siempre identificados en el planeamiento y en el diseño espacial, material y simbólico de nuestros entornos habitados, y, por tanto, alertan sobre políticas y condiciones que afectan de manera desigual a la vida de hombres, mujeres o individuos no normativos, de personas de diferente edad, procedencia o nivel de renta, con el

propósito de contribuir a la consecución de los objetivos, en materia de igualdad de oportunidades, que deben regir en todas las políticas públicas.

De este modo, con las propuestas, recomendaciones y medidas recogidas en esta memoria se pretende reducir, evitar o eliminar la incidencia negativa de la discriminación existente sobre los diversos grupos de personas, especialmente cuando se superponen parámetros de exclusión. El compromiso con la “igualdad efectiva” de oportunidades, de acuerdo con la legislación de igualdad vigente que se propone en este documento mantiene una perspectiva inter-seccional, que incluye el género, la generación, la procedencia, la diversidad funcional, las diferentes capacidades y recursos, etc.

Desde estas premisas, las perspectivas de género como marco de análisis prestan atención, en el ámbito del planeamiento y el diseño urbano, a las diferencias que surgen o pueden surgir de una determinada producción y gestión del espacio, ya que este nunca es neutro sino el resultado de una negociación, más o menos simétrica, entre sujetos que ponen en juego una diversidad de agencias, formas de cooperación o de conflicto, es decir, un escenario que determina y es determinado por múltiples necesidades e intereses.

En este sentido, la aplicación de estos enfoques permite valorar de forma interdisciplinar la situación, por ejemplo, de las mujeres, los hombres y sus relaciones de género, del mismo modo que el análisis inter-seccional se utiliza para examinar la situación de discriminación e, incluso, de violencia que pueden sufrir las personas en razón de su identidad sexo-afectiva y cómo esta se entrelaza con los factores de clase o nivel socioeconómico. Asimismo, permite estudiar desigualdades en los sistemas de movilidad, de cuidados de la infancia o personas mayores, etc.

La transversalidad de la perspectiva de género es un principio en las políticas de igualdad que propone la integración del enfoque de género en todos los campos de las políticas públicas, de tal forma que actúen complementariamente entre sí y complementando también las acciones y medidas por la igualdad que toman organismos competentes en la materia. Esta transversalidad del enfoque de género debe producirse en todas las fases del proceso de concepción, diseño, programación, presupuesto, gestión, ejecución y seguimiento de cualquier política espacial o material con el objetivo de conseguir la igualdad de género.

Como acciones en materia de igualdad en el diseño de un espacio inclusivo para la protección de la infancia, adolescencia, familia y personas no normativas o de grupos minorizados, estas deben:

- Promover la participación infantil, favoreciendo entornos medioambientales y sociales apropiados que permitan el desarrollo adecuado de sus capacidades, defendiendo el derecho al juego, al ocio y al tiempo libre en igualdad de oportunidades y en entornos seguros, en aras de un desarrollo sostenible. El Plan debe ser sensible a la creación de espacios apropiados y seguros.
- Promover acciones de protección y medidas que garanticen los derechos de igualdad, dignidad y humanidad de las personas en los siguientes aspectos:
 1. Garantía del pleno acceso a todos los espacios
 2. Garantía de seguridad en todos los espacios
 3. Representatividad en los procesos de participación e información
 4. Facilidades en la localización de espacios de seguridad y socialización

3. EVALUACIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLAN ESPECIAL OI/2

3.1 METODOLOGÍA

La metodología para evaluar las actuaciones previstas por el Plan Especial OI/2, en lo relativo a la definición de la ordenación estructural de su ámbito, toma como referencia los objetivos básicos que persigue la planificación con perspectiva de género, antes descritos. Consiste en establecer unos indicadores sobre los que evaluar el impacto de las medidas propuestas, siempre con la consideración de que estamos evaluando únicamente la escala que permite la ordenación estructural y que la ordenación pormenorizada del sector se llevará a cabo posteriormente, mediante la redacción del plan especial que tenga por objeto ese cometido.

De manera paralela, en este apartado se procede a justificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el anexo XII del TRLOTUP, que regula los criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género.

Los indicadores escogidos son los siguientes:

1. Urbanismo para las personas

- a. Caracterización cuantitativa y cualitativa de la población
- b. Evaluación de las acciones previstas

2. Red de espacios comunes

- a. Delimitación de la red de espacios comunes del barrio
- b. Inclusión de espacios libres y parques que cubran las necesidades de relación, juego o acceso a la naturaleza con seguridad e independencia
- c. Establecimiento de normativa que fije las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización que se desarrollen en el ámbito
- d. Proceso de participación ciudadana abierto y representativo de la diversidad social

3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana

- a. Modelo de desarrollo compacto y denso que facilite la proximidad entre actividades cotidianas y la conexión con los espacios libres y equipamientos
- b. Distribución de los espacios de la red de espacios comunes con criterios de proximidad. (Distancia máx.: 10' caminando)

4. Combinación de usos y actividades

- a. Planificación que evite la zonificación de usos exclusivos y la concentración de viviendas de un único perfil
- b. Establecimiento de normativa que fije condiciones para el establecimiento de usos diversos y las condiciones de compatibilidad.
- c. Diseño que garantice la presencia de diferentes formas de desplazamiento y transporte

5. Seguridad en el espacio público

- a. Diseño de una red de espacios comunes continua y jerarquizada

- b. Establecimiento de normativa que garantice la incorporación de los criterios de seguridad, calidad y correcta señalización del espacio público

6. Habitabilidad del espacio público

- a. Diseño de una red de espacios peatonales libre de conflictos con el tráfico de vehículos, cuya superficie sea >75% de la superficie de la red viaria del sector y >60% de la superficie de la red viaria del barrio
- b. Establecimiento de normativa que fije la superficie de espacio público que puede ser ocupada por actividades comerciales

7. Equipamientos

- a. Establecimiento de reservas dotacionales diversas que cumplan las necesidades de la población o justificación de su existencia en el ámbito del barrio

8. Vivienda

- a. Establecimiento de normativa que fomente la presencia de diferentes tipos de vivienda, la flexibilidad en el uso y modificación de las viviendas para su adaptación a los ciclos evolutivos
- b. Establecimiento de normativa que regule la obligación de diseñar los espacios comunes de los edificios mediante la perspectiva de género

9. Movilidad

- a. Disponibilidad de transporte público
- b. Acceso seguro y poco distante al medio de transporte
- c. Elementos de templado de tráfico, que permita la libertad de movimiento de las personas más vulnerables y quienes las cuidan
- d. Existencia de carriles bici integrados en la trama urbana, y seguros en su diseño y utilización

10. Transversalidad

- a. Incorporación de la perspectiva de género al desarrollo del proceso de planificación en todas las escalas, desde la redacción del planeamiento hasta su gestión
- b. Participación de profesionales de distintas disciplinas y participación paritaria de la ciudadanía.

Para la evaluación de la propuesta, la mencionada Guía de aplicación práctica para la elaboración de Informes de Impacto de Género del Instituto de la Mujer sugiere, de forma orientativa, una serie niveles de valoración del impacto de género, en función de los efectos que produzca la aplicación de la norma:

Impacto de género negativo: se trata de normas que, en el desarrollo de sus medidas, contribuyen a acentuar las desigualdades entre hombres y mujeres y a reforzar estereotipos y roles.

Impacto neutral de género: En este caso, el género no es relevante para el desarrollo y aplicación de la norma, o los roles y las relaciones de género no son afectadas por ella. Se trata de normas que no contribuyen al desarrollo de la igualdad de

oportunidades y que, aunque no empeoran la situación, no cumplen con el compromiso de contribuir al desarrollo de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Por lo tanto, se trata de un grado de valoración con connotaciones negativas. Esta valoración solo es admitida como positiva en aquellas situaciones en las que las posiciones de partida están equilibradas y son equitativas y justas para mujeres y hombres.

Impacto de género positivo: La perspectiva de género es uno de los elementos fundamentales de la norma. Al contrario que en el caso anterior, se trata de normas que, en el desarrollo de sus medidas, promueven la igualdad de oportunidades.

Impacto sensible al género: El enfoque de género está presente en el desarrollo de la norma. En ella se abordan los roles y las relaciones de género en la medida necesaria para facilitar una correcta aplicación de la norma. Se trata de normas que no producen grandes cambios con respecto a la situación de partida, pero que incluyen elementos correctores relativos a cambios de actitudes y mentalidades que faciliten el inicio de un giro a favor de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, en relación con las medidas y contenidos de la propia norma.

Impacto transformador de género: En estos casos la perspectiva de género es el eje central de la norma que tiene como propósito promover la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Son normas cuya principal finalidad es una transformación en las relaciones de género y las desigualdades sociales entre mujeres y hombres. Desarrollan los objetivos de las políticas de igualdad de oportunidades que persiguen una distribución equitativa del poder y con acceso equilibrado a los recursos por parte de hombres y mujeres. Son normas que apoyan el empoderamiento de las mujeres, su mayor participación social, política, cultural y simbólica y, por ende, también su presencia en los procesos de toma de decisiones.

De acuerdo con los argumentos, recomendaciones y enunciados recogidos en los citados textos guía, en lo que se refiere a la evaluación del presente Plan Especial, se propone la posibilidad de valorar los impactos de género de la siguiente manera:

Impacto positivo: La actuación revierte de algún modo con sus determinaciones las desigualdades o situaciones de exclusión detectadas en el ámbito correspondiente. (Puntuación: +1 o +2).

Impacto negativo: La actuación agrava con sus determinaciones las desigualdades o situaciones de exclusión detectadas en el ámbito correspondiente. (Puntuación: -1).

Impacto neutro: La actuación no tiene un impacto apreciable en las desigualdades o situaciones de exclusión, o provoca efectos positivos y negativos simultáneamente. (Puntuación: 0).

3.2 SÍNTESIS DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

Modelo global de ordenación estructural.

La ordenación estructural propuesta por el Plan Especial OI/2 responde a un modelo básico de actuación de regeneración y reciclaje urbano, con la particularidad de que la infraestructura ferroviaria, que hoy ocupa gran parte del sector, no desaparece, sino que se transforma, pero permite liberar espacios de dominio público que serán susceptibles de otros usos públicos y lucrativos urbanísticos y no estrictamente ferroviarios.

La ordenación estructural respeta los condicionantes institucionales asumidos como parte del proceso de transformación de las infraestructuras ferroviarias, que básicamente consisten en respetar las condiciones técnicas del nuevo conjunto ferroviario, y en incorporar una serie de usos lucrativos compatibles con la morfología urbana del entorno del ámbito que se ordena.

Además, la ordenación adopta un criterio de funcionalidad especial, en el sentido de que, más allá de verificar el cumplimiento de estándares dotacionales y de edificabilidad en su ámbito, trata de adoptar soluciones de integración con los barrios colindantes para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Todo ello gira en torno a la creación de grandes espacios públicos dotacionales, presididos por un gran parque urbano que se incorpora como elemento vertebrador del sistema de espacios libres de la ciudad, facilitando su disfrute público a una parte de la ciudadanía que hoy soporta déficits históricos en materia de lugares de esparcimiento y usos recreativos deportivos.

Delimitación del Sector.

El sector se delimita específicamente a través de este Plan Especial, ajustándose la delimitación original del Plan General a las condiciones de desarrollo urbanístico actuales.

Se ha tomado como límite el trazado de la Vía Parque, por el oeste, y los suelos urbanos consolidados en las zonas norte, sur y este. Se incorporan en el ámbito terrenos dotacionales pertenecientes al sector PAU/1, con el objeto de tomar como lindero la avenida que cierra dicho barrio, previendo la reordenación de los citados espacios dotacionales en coherencia con las previsiones del Plan Especial. La superficie del ámbito de actuación es de 468.925 m².

Función territorial y objetivos del Sector.

Los objetivos de la ordenación del sector pueden sintetizarse del siguiente modo:

- a) Aprovechar los terrenos liberados para la creación de espacios dotacionales y nuevas funciones urbanas, como mejora de los barrios colindantes con el sector, especialmente en materia de espacios libres y equipamientos públicos, así como en materia de conectividad y movilidad sostenible.
- b) Ordenar y viabilizar urbanísticamente el proyecto total de accesos ferroviarios a la ciudad de Alicante, contemplando el soterramiento y la ejecución de la nueva Estación Intermodal, así como la extensión de las líneas del TRAM.
- c) Promover la creación de un gran Parque Público Urbano, como un elemento de referencia del sistema general de espacios libres de la ciudad, y gran factor dinamizador de la Infraestructura Verde Urbana.

- d) Posibilitar un conjunto de usos lucrativos, residenciales y terciarios, con criterios de concentración e intensidad alta, contribuyendo a dar solución urbanística a la conexión entre barrios.

Zonas de ordenación.

El sector OI/2 configura una única zona urbanizada de uso dominante residencial, con los siguientes parámetros y magnitudes:

1. Uso dominante: Residencial.
2. Usos complementarios: Terciario, Dotacional.
3. Usos prohibidos: Industrial.
4. Superficie bruta de sector: 468.925 m².
5. Superficie computable de sector (excluida vía pecuaria y equipamiento ferroviario primario): 361.112 m².
6. Densidad: media densidad 40 viviendas/Ha.
7. Intensidad de edificación residencial: 171.955 m²t, IER 0,4762.
8. Intensidad de edificación terciaria: 48.045 m²t, IET 0,133.
9. Intensidad de edificación total: 220.000 m²t, IEB 0,0,6092.
10. Población estimada: 3.583 habitantes (no superior a 4.000 habitantes).
11. Número de viviendas estimado: 1.433

En cuanto a tipologías edificatorias, se prevé la de edificación plurifamiliar.

Red Primaria de Dotaciones Públicas.

Parque Público.

En sentido estricto, es necesaria la siguiente reserva de superficie de red primaria dotacional:

$$\text{Parque Público de Red Primaria} = 5 \text{ m}^2 \text{ por habitante} = 3.582,40 \times 5 = 17.911 \text{ m}^2.$$

Este Plan Especial propone la siguiente reserva dotacional de Red Primaria de 35.297 m², duplicando las necesidades del sector.

Además, el Plan Especial introduce como criterio de ordenación para la Ordenación Pormenorizada la ubicación de la red secundaria de zonas verdes justo en el entorno del parque público, reclamando que el tratamiento del Parque Urbano será homogéneo y coherente con el resto de los espacios libres del sector, ofreciendo una imagen unitaria y ordenada.

Uno de los objetivos más importantes del Plan Especial es dotar al ámbito y a la ciudad de Alicante de un espacio verde de importantes dimensiones que cumpla una doble función: reequipar los barrios colindantes al sector, carentes de zonas verdes, y generar un espacio verde que articule la infraestructura verde local con la infraestructura verde territorial. De este modo, se propone concentrar la edificación fundamentalmente en dos fachadas, frente al PAU 1 y a Benalúa, intentando liberar el máximo de superficie del sector para este parque urbano.

Desde el punto de vista de la relación con los barrios colindantes, el parque se plantea como un espacio abierto a aquellas zonas que mayor carencia de espacios verdes tienen en la actualidad. Así, la voluntad del proyecto es vincular el parque a los barrios de Ciudad de Asís, La Florida y Alipark, más deficitarios en equipamientos.

En cuanto a su función como eje vertebrador del sistema de espacios libres de la ciudad y de conexión con la infraestructura verde supramunicipal, el parque se encuentra en una posición estratégica, al ser capaz de vincular una posible red de itinerarios verdes o ciclistas con las playas y con los espacios naturales cercanos a la ciudad, como son la rambla de Rambuchar o las Lagunas de Rabasa. Para que su función territorial sea posible, es preciso que la ciudad defina su infraestructura verde local y organice una red coherente de itinerarios verdes.

Equipamiento ferroviario.

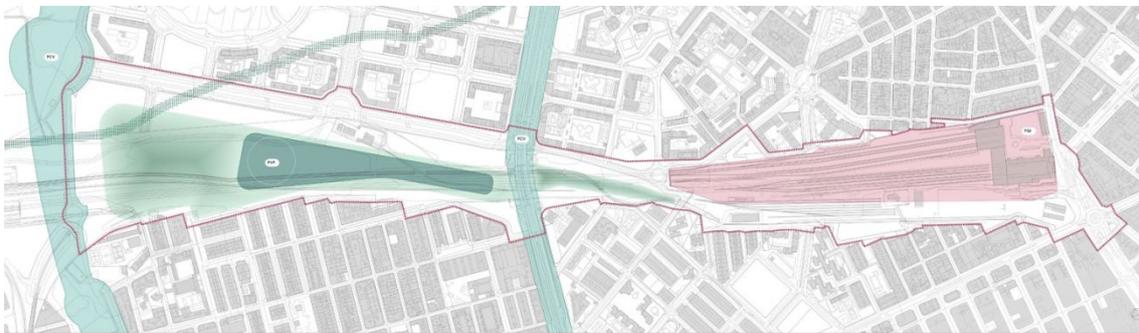
El sistema ferroviario constituye otro elemento de la red primaria de equipamientos, y será objeto de desarrollo mediante un proyecto integral respetuoso con las directivas del Plan Especial en el entorno, cumpliendo con las condiciones establecidas a tal efecto en las normas urbanísticas.

Red viaria.

Se consideran como elementos pertenecientes a la Red Primaria Viaria los relacionados con la Vía Parque y la Gran Vía, a su paso por el Sector.

Previsión de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 33 del TRLOTUP, se contempla que el 30% de la edificabilidad residencial del sector se destine a viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.



Plano de Red Primaria

3.4 EVALUACIÓN

La aplicación a la nueva ordenación estructural propuesta por el plan especial OI/2 de los indicadores descritos en el apartado 3.1 de este anexo, tomando como marco de referencia la situación actual de acuerdo al PGMO vigente, conlleva la siguiente evaluación:

INDICADOR	JUSTIFICACIÓN DE SU IMPLEMENTACIÓN	EVALUACIÓN
1. Urbanismo para las personas		
a. Caracterización cuantitativa y cualitativa de la población	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
b. Evaluación de las acciones previstas	Informe de Género	Positiva
2. Red de espacios comunes		
a. Delimitación de la red de espacios comunes del barrio	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
b. Inclusión de espacios libres y parques que cubran las necesidades de relación, juego o acceso a la naturaleza con seguridad e independencia	Memoria y planos del PE	Positiva
c. Establecimiento de normativa que fije las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización que se desarrollen en el ámbito	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
d. Proceso de participación ciudadana abierto y representativo de la diversidad social	Participación Pública realizada en etapas previas a la redacción del PE	Positiva/ A seguir implementando
3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana		
a. Modelo de desarrollo compacto y denso que facilite la proximidad entre actividades cotidianas y la conexión con los espacios libres y equipamientos	Memoria justificativa del PE/Ficha de gestión del PE	Positiva
b. Distribución de los espacios de la red de espacios comunes con criterios de proximidad. (Distancia máx.: 10' caminando)	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
4. Combinación de usos y actividades		
a. Planificación que evite la zonificación de usos exclusivos y la concentración de viviendas de un único perfil	Memoria justificativa del PE/Ficha de gestión del PE	Positiva
b. Establecimiento de normativa que fije las condiciones para el establecimiento de usos diversos y las condiciones de compatibilidad.	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
c. Diseño que garantice la presencia de diferentes formas de desplazamiento y transporte	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
5. Seguridad en el espacio público		
a. Diseño de una red de espacios comunes continua y jerarquizada	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
b. Establecimiento de normativa que garantice la incorporación de los criterios de seguridad, calidad y correcta señalización del espacio público	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
6. Habitabilidad del espacio público		
a. Diseño de una red de espacios peatonales libre de conflictos con el tráfico de vehículos, cuya superficie sea >75% de la superficie de la red viaria del sector y >60% de la superficie de la red viaria del barrio	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
b. Establecimiento de normativa que fije la superficie de espacio público que puede ser ocupada por actividades comerciales	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar

7. Equipamientos		
a. Establecimiento de reservas dotacionales diversas que cumplan las necesidades de la población o justificación de su existencia en el ámbito del barrio	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
8. Vivienda		
a. Establecimiento de normativa que fomente la presencia de diferentes tipos de vivienda, la flexibilidad en el uso y modificación de las viviendas para su adaptación a los ciclos evolutivos	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
b. Establecimiento de normativa que regule la obligación de diseñar los espacios comunes de los edificios mediante la perspectiva de género	PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
9. Movilidad		
a. Disponibilidad de transporte público.	Memoria justificativa del PE	Positiva
b. Acceso seguro y poco distante al medio de transporte.	Memoria justificativa del PE	Positiva
c. Elementos de templado de tráfico, que permita la libertad de movimiento de las personas más vulnerables y quienes las cuidan.	P Urbanización del PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
d. Existencia de carriles bici integrados en la trama urbana, y seguros en su diseño y utilización.	P Urbanización del PE de desarrollo de la OP que se redactará en un futuro	A implementar
10. Transversalidad		
a. Incorporación de la perspectiva de género al desarrollo del proceso de planificación en todas las escalas, desde la redacción del planeamiento hasta su gestión		Positiva A seguir implementando
b. Participación de profesionales de distintas disciplinas y participación paritaria de la ciudadanía.		Positiva A seguir implementando

4. CONCLUSION

En términos generales se considera que, desde la perspectiva de género, el modelo de desarrollo urbano propuesto por el plan especial OI/2, en aquello que afecta a su ordenación estructural, produce un impacto positivo. Este modelo permite una ordenación de densidad media, diversidad de usos y funciones y un índice de zonas verdes y equipamiento por encima de lo requerido estrictamente por la legislación vigente. Este puede hacer viable una ordenación pormenorizada que promueva la proximidad de las actividades cotidianas, la movilidad sostenible y la seguridad de los espacios públicos.

En el apartado 3.4 de este anexo se justifica, de manera pormenorizada, cómo inciden las distintas actuaciones propuestas y cuáles son sus repercusiones, conforme a lo establecido en el anexo XII del TRLOTUP.

Se considera que la ordenación estructural propuesta se ajusta a los criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género y que tiene un impacto de género positivo al igual que sobre la infancia, adolescencia y familia.

Se describen a continuación una serie de recomendaciones respecto de las fases siguientes de planificación y ejecución de la ordenación urbanística, que permiten mejorar o implementar esta perspectiva de género en cuestiones aún no tratadas por la ordenación estructural del plan especial, algunas de las cuáles serán definidas por el futuro plan especial que ordene pormenorizadamente el sector y sus correspondientes proyectos de urbanización del sector.

1. Urbanismo para las personas

El Plan Especial que desarrolle la ordenación pormenorizada deberá responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo cuenta su diversidad e incorporar un capítulo que evalúe las repercusiones de las acciones previstas para la diversidad de la población y en materia de género respecto de los aspectos establecidos.

Si bien, en etapas anteriores de la tramitación del plan que se evalúa, se llevaron a cabo distintos procesos participativos, se recomienda que en las fases de la tramitación del posterior plan especial que defina la ordenación pormenorizada se incorpore un plan de participación ciudadana abierto y representativo de la diversidad social.

2. Red de espacios comunes

La red de espacios comunes atenderá las necesidades cotidianas, favoreciendo los desplazamientos vinculados a la vida reproductiva y de cuidados. Se deberán potenciar espacios de relación y espacios libres de calidad, vinculados a la red peatonal, para fomentar el encuentro, la relación, la convivencia y la estancia de las personas.

Asimismo, además de los equipamientos contemplados en la ordenación estructural, el plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada deberá estudiar aquellos de uso diario, incluidos los destinados a la educación de la infancia. También se deberán considerar los comercios y servicios cotidianos que proporcionan los productos básicos para la alimentación y el cuidado.

Asimismo, el futuro plan de movilidad y proyectos de urbanización deberán prestar especial atención a la ubicación de las paradas de transporte público y su conexión con los viales. Además, es necesario generar una serie de espacios dotados de mobiliario urbano y espacios especiales para las personas y que sean diseñados de forma inclusiva. A estas recomendaciones habría que incorporar espacios específicos destinados a la gestión de residuos y su reciclaje para una gestión eficiente de los mismos.

Por otro lado, se recomienda que el plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada establezca unas ordenanzas que fijen las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización y de obra pública que se desarrollen en su ámbito, incorporando procesos de participación ciudadana, abiertos y representativos de la diversidad social.

3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana

El plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada debería facilitar un tejido compacto que favoreciese la proximidad y facilitara las conexiones con los espacios libres y equipamientos próximos. En este sentido, será necesario potenciar que todos los espacios incluidos en la red de espacios comunes se distribuyan, en la medida de lo posible, con criterios de proximidad: la ubicación óptima es la que permite el acceso a cada espacio desde una distancia máxima de diez minutos caminando y con una disposición de espacios de estar y de relación vinculados a la red de viandantes cada 300 metros.

4. Combinación de usos y actividades

La ordenación estructural definida por el plan especial para el sector OI/2 contempla la combinación de usos. Se recomienda que el plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada garantice la inclusión total de la población, evitando zonificaciones con usos exclusivos y fomentando una distribución equitativa de equipamientos y servicios. Sus futuras ordenanzas deberán tener en cuenta el desarrollo de diferentes formas de desplazamiento y transporte. Asimismo, tendría que garantizarse que usos dotacionales, equipamientos y servicios se ubiquen en las proximidades de las estaciones de transporte público. .

5. Seguridad en el espacio público

Esta cuestión queda fuera del alcance de la ordenación estructural definida por el plan especial, pero para el futuro plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada será un indicador fundamental, priorizando la generación de itinerarios accesibles y seguros, fomentando los recorridos a pie y una red de viandantes accesible, iluminada, con visibilidad necesaria y ausente de barreras físicas que condicionen la seguridad y accesibilidad de todas las personas. Del mismo modo, se recomienda diferenciar y separar los distintos tipos de tráfico, pero, a su vez, propiciar una red de espacios públicos continuos y jerarquizados, adecuadamente señalizados.

Esta seguridad se extenderá a las paradas de transporte público que deberán ser seguras, accesibles, visibles y que formarán parte de la red de espacios comunes. Igualmente deberá extenderse a los itinerarios de viandantes, para que garanticen la accesibilidad universal, segura y visible a todos los espacios, edificios e instalaciones del conjunto. Durante el proceso de participación ciudadana, mediante técnicas de recorridos participativos dirigidos por especialistas deberán identificarse los posibles sitios inseguros, con la finalidad de modificar y

mejorar los espacios y su red en el futuro plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada y las correspondientes normativas complementarias.

6. Habitabilidad del espacio público

Al igual que el punto anterior, esta cuestión se encuentra fuera del alcance de la ordenación estructural del plan especial. En su siguiente fase de desarrollo, se deberán generar espacios peatonales anchos, seguros, inclusivos y diseñados con perspectiva de género, sin conflictos con los vehículos, y que incluyan vegetación, iluminación y mobiliario urbano, garantizando la accesibilidad y el confort de uso.

Se deberá procurar que, como mínimo, el 75 % de espacios para la vida cotidiana sean viales de viandantes y el 60 % de la totalidad de viales de la unidad de referencia. Igualmente, los comercios, servicios y equipamientos situados en las plantas bajas deberán estar abiertos al espacio público. La normativa establecerá las superficies del espacio público que puedan ser ocupadas por actividades comerciales y que no podrán reducir el espacio peatonal en más del 50 % de la anchura destinada en el vial de viandantes, ni del 30 % de la superficie del espacio público de uso de viandantes. En superficies menores habrá que asegurar como mínimo el doble paso peatonal con equipaje, silla de ruedas o semejante.

7. Equipamientos

El futuro plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada establecerá la reserva de suelo para equipamientos destinados a favorecer la vida cotidiana. Valorará la posible inclusión de espacios educativos de menores, asistencia y recreo para personas mayores, espacios para la inclusión social que formarán parte de la red de espacios comunes, cumpliendo las necesidades y perspectivas del urbanismo de género, reflejadas en el anexo IV, apartado III, punto 4.6 del TRLOTUP.

8. Uso Residencial: Servicios de alojamiento y residencia

La ordenación estructural del plan especial contempla la compatibilidad de servicios de alojamiento y residencia. El futuro plan especial que desarrolle la ordenación pormenorizada definirá estos servicios de alojamiento y residencia favoreciendo su flexibilidad en el uso y sus elementos comunes garantizarán la seguridad y accesibilidad.

9. Movilidad

La ordenación estructural del plan especial apuesta por un potente sistema de movilidad sostenible interno y externo que favorece el transporte público y su conectividad, al contemplar tanto red tranviaria como ferroviaria. En la fase de desarrollo de la normativa se deberá tener en cuenta que esto se lleve a cabo sin reducir el espacio peatonal destinado a las actividades de encuentro, relación, estancia, reunión y recreo e incorporar la perspectiva de género en la movilidad para tener en cuenta todas las casuísticas en las que esta puede verse comprometida, dificultada o reducida (por ejemplo, asegurando la asistencia a personas en situación de dependencia, personas con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, personas en situación de enfermedad temporal, etc.). Asimismo, será preciso garantizar la seguridad durante los horarios nocturnos, generando itinerarios seguros, adecuadamente iluminados, sin barreras físicas ni visuales y fomentando el transporte público.

El ámbito se encuentra bien conectado mediante transporte público con el resto de la ciudad. No obstante es necesario que se prevean nuevas paradas de autobús y se adecúen las existentes en función de la nueva ordenación pormenorizada que se diseñe, de tal modo que se adecúen a los ejes peatonales de permeabilidad transversal del sector.

10. Transversalidad

Una vez abordados los retos y problemáticas planteados en este documento y esbozadas también las directrices generales para garantizar la introducción de la perspectiva de género en el presente plan especial, esta deberá implementarse de manera multiescalar, interdisciplinar y participativa en todas las fases de planificación, gestión y materialización, incorporando acciones concretas.

La participación de la ciudadanía y la de profesionales procedentes de diversos ámbitos científicos será fundamental para responder a las necesidades cotidianas de la población usuaria del ámbito, promover la diversidad y hacer efectivas políticas y soluciones que avancen en dirección al objetivo de plena igualdad entre hombres y mujeres. En el plan de participación pública del plan especial que defina la ordenación pormenorizada habrá que incorporar, entre las personas interesadas en el proceso participativo, a los sectores de población correspondientes a los perfiles resultantes del análisis demográfico. Se fomentará la participación de las mujeres en la elaboración de planes y redacción de proyectos urbanos con la doble finalidad de incorporar al debate las particularidades de sus diferentes formas de vivir la ciudad y de disponer de una perspectiva más compleja e inclusiva de la realidad que tenga en cuenta su vinculación y desempeño con otros grupos sociales cuyos cuidados dependen mayoritariamente de ellas (la infancia, las personas mayores y dependientes, etc.). Es decir, unas dificultades y unas tareas que, habitualmente, no afectan a la población masculina y que, por esta razón, apenas son tenidas en cuenta en los procesos de ordenación territorial, planeamiento y proyecto urbano y que, sin embargo, revisten el mayor interés y relevancia para lograr ciudades más inclusivas, justas e igualitarias.

Por todo ello, deberá promoverse y garantizarse expresamente la participación de personas de diferente género y grupo social, analizar los resultados del estudio participativo e incorporar sus conclusiones a los documentos urbanísticos futuros.