

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

Documento del proceso

Elorrioko Udala
Diciembre de 2013

Josefina Olza
Marta Román
Isabela Velázquez

gea21

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género



Imágenes de las sesiones de trabajo con el equipo municipal



Ayuntamiento de Elorrio

Equipo técnico y político que ha participado en el proyecto

Ana Otadui Biteri, Alcaldesa

Joseba Mujika Mujika Sarasketa, Teniente de Alcaldesa y Concejal de Urbanismo

María José Olabarria Ugarteburu, Arquitecta Municipal

Maitane Iribar Aizpurua, Agente de Igualdad

Ainhoa Moreno Miguel, Técnica de Agenda 21

Luis Ibarrondo Eguen, Aparejador

Lourdes Valenciaga Sarraoa, Secretaria del Ayuntamiento

Empresa consultora

Grupo de Estudios y Alternativas S.L. **gea21**

Josefina Olza Hernández

Marta Román Rivas

Isabela Velázquez Valoria

Documento final: Diciembre de 2013

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. Antecedentes y presentación del documento | 4 |
| 2. Introducción. | 9 |
| 2.1. Exposición de Motivos: vínculo entre el planeamiento urbanístico y la igualdad..... | 9 |
| 2.2. Apartados de las ordenanzas donde integrar cambios..... | 12 |
| 3. El espacio público en las ordenanzas urbanísticas..... | 13 |
| 3.1. Exposición de Motivos: vínculo entre el espacio público y la igualdad | 13 |
| 3.2. Aspectos relevantes del espacio público de Elorrio..... | 15 |
| 3.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en las ordenanzas | 18 |
| 3.4. Apartados dentro de las Ordenanzas donde integrar cambios | 19 |
| 4. La movilidad en las ordenanzas urbanísticas | 33 |
| 4.1. Exposición de Motivos: vínculo entre movilidad e igualdad..... | 33 |
| 4.2. Aspectos relevantes de la movilidad de Elorrio | 34 |
| 4.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en las ordenanzas en los artículos vinculados a la movilidad | 37 |
| 4.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios..... | 39 |
| 5. La vivienda en las ordenanzas urbanísticas | 52 |
| 5.1. Exposición de Motivos: vínculo entre vivienda e igualdad | 52 |
| 5.2. Aspectos relevantes sobre vivienda en Elorrio | 53 |
| 5.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en los artículos vinculados a los equipamientos | 55 |
| 5.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios..... | 56 |
| 6. Los equipamientos en las ordenanzas urbanísticas | 63 |
| 6.1. Exposición de Motivos: vínculo entre equipamientos e igualdad | 63 |
| 6.2. Aspectos relevantes de los equipamientos de Elorrio | 64 |
| 6.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en los artículos vinculados a los equipamientos | 66 |
| 6.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios..... | 67 |
| 7. Conclusiones..... | 69 |
| 8. Bibliografía de urbanismo y género | 73 |

1. Antecedentes y presentación del documento

El urbanismo de género, también llamado inclusivo, lleva ya un tiempo intentando introducirse y hacerse un hueco en la práctica del planeamiento urbanístico. En los últimos años se han llevado a cabo interesantes iniciativas en el campo legislativo, en el ámbito de la participación social o en los planteamientos de los proyectos urbanos que tienen como fin contribuir, a través de las intervenciones en el espacio cotidiano, al cambio social y a la igualdad entre mujeres y hombres.

El País Vasco lleva liderando una vía pionera en esta materia, tal como atestigua que en prácticamente la mitad de los municipios con más de tres mil habitantes, se haya llevado a cabo alguna iniciativa dirigida a incorporar la perspectiva de género en el espacio urbano.

Elorrio ha sido uno de los municipios que ha promovido proyectos vinculados a la apropiación del espacio urbano por parte de las mujeres. Ha llevado a cabo un interesante proceso de análisis de la ciudad, a través de la realización del “Mapa de la ciudad prohibida” en 2009, que tuvo como protagonista al tejido asociativo de mujeres de esta ciudad. En el plano institucional, este proyecto comenzó a ensayar nuevas vías de colaboración entre las áreas de Urbanismo e Igualdad y, como resultado de este trabajo, el documento de conclusiones fue incorporado como anexo al documento del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

El presente proyecto surgió, precisamente, a raíz de ese vínculo establecido y de la oportunidad que creaba que el área de Urbanismo estuviese redactando las ordenanzas que desarrollan el Plan General, aprobado recientemente. De esta manera, y gracias también a la Ayuda del Gobierno Vasco¹ nació la posibilidad de que la redacción de las citadas ordenanzas se realizara en equipo entre las dos áreas, integrando la perspectiva de género.

¹ Orden del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transporte por la que se establecen las bases para la concesión, en 2012, de subvenciones destinadas a la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo municipal. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transporte.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

En Elorrio se han dado todos los requisitos para que esta iniciativa haya podido desarrollarse con éxito: voluntad política, interés técnico, una experiencia básica de trabajo conjunto, recursos y apoyo del Gobierno Vasco y un proyecto relevante que puede tener una fuerte impronta en el urbanismo municipal.

Resulta de enorme interés integrar la perspectiva de género en una herramienta que desarrolla el Plan General de Ordenación Urbana y que hace que sus determinaciones tengan una destacada incidencia en el urbanismo municipal. La escala de detalle a la que se refieren las Ordenanzas permite que esta nueva visión se pueda aplicar a aspectos muy concretos del diseño urbano que puede tener impronta directa en la calidad de los espacios habitados.

Por otra parte, las Ordenanzas tienen también sus limitaciones. Mucha de la temática que abarca está sujeta a un marco legal superior que presupone un modelo urbano, del que resulta difícil desmarcarse o plantear alternativas significativas. El caso del aparcamiento puede servir de ejemplo para ilustrar cómo la legislación urbanística de rango superior exige, independientemente del tipo de desarrollo urbano, un número determinado de plazas por vivienda o por superficie construida, lo que dificulta plantear cambios destacados en el modelo vigente de movilidad y, por lo tanto, en una de las bases del modelo urbano.

Otro de los límites procede de la propia concepción de cualquier herramienta normativa que estipula condiciones concretas para cada pieza del puzzle urbano, pero tiene escasa capacidad para abordar las relaciones que se dan entre ellas, algo que pertenece más al campo de la gestión y que queda fuera de este instrumento cuyas estipulaciones a veces son demasiado rígidas para poder dar respuesta a las nuevas demandas.

El urbanismo de género reitera la necesidad de intervenciones integradas e integradoras en la planificación urbana como método imprescindible para favorecer el cambio social y dar respuesta a la complejidad de los sistemas urbanos. Esta idea está recogida en enfoques actuales que proceden del campo de la sostenibilidad o en los modelos de gobernabilidad, en ambos casos se parte de la idea de que es necesario crear herramientas políticas y técnicas que incorporen la complejidad en la forma de gestionar lo urbano. Este enfoque está presente en el **Tratado de Lisboa**, que regula el funcionamiento de la Unión Europea, reforzando el papel de los ciudadanos como protagonistas políticos de Europa a través del artículo 11 del Tratado de la Unión. Esta idea está asimismo recogida en otros documentos básicos del modelo social europeo, como **la Carta de Leipzig sobre Ciudades europeas sostenibles (2007)**, **la Declaración de Toledo** con “la regeneración urbana integrada” como tema central de la sesión de la Reunión Informal de Ministros de Desarrollo Urbano de los países miembros de la UE, celebrada en Toledo en 2010, o **la Estrategia Europa 2020**. 2013 ha sido el Año de los Ciudadanos de la Unión Europea.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

El presente documento recoge todo el proceso de revisión de las Ordenanzas de urbanismo desde la perspectiva de género y una propuesta de cambios y mejoras para incorporar esta nueva visión en la redacción de la normativa urbanística municipal. El documento es fruto, tal como se ha reseñado, de un interesante proceso de análisis, debate y colaboración entre el equipo político y técnico de las áreas vinculadas al Urbanismo y a la Igualdad. Esta experiencia muestra los frutos que cosecha la aplicación de una política transversal de género en sectores y áreas, como urbanismo, que tradicionalmente no se han identificado con la conquista de la igualdad.

Un primer aprendizaje de esta experiencia revela, precisamente, que los problemas complejos que enfrenta nuestra sociedad, exigen análisis y aproximaciones multidisciplinares y, para ello, la coordinación intersectorial dentro de la Administración es una tarea urgente y necesaria que hay que empezar a ensayar y a experimentar para poder dar respuestas adecuadas y afinadas.

El desarrollo técnico del proyecto tenía como hitos dos talleres de trabajo intensivos con responsables del equipo político y técnico de las áreas de Igualdad, Urbanismo y Medio ambiente, en los que también estuvo presente la secretaria municipal. En el primer taller, celebrado en junio de 2013, se realizó un diagnóstico consensuado sobre los temas de mayor relevancia en el municipio vinculados al urbanismo, integrando la información generada en los procesos participativos previos. También se detectaron las principales debilidades de la normativa actual para abordar cambios o reconducir algunas tendencias del desarrollo municipal y se esbozaron una serie de objetivos y líneas de intervención a alcanzar que incorporasen la visión de género.

En un segundo taller, celebrado en octubre de 2013, se trabajó a partir de un borrador elaborado por la asistencia técnica, que incluía una síntesis del diagnóstico, los objetivos y las líneas de intervención y una valoración contrastada de las ordenanzas urbanísticas vigentes. Se trataba de corroborar y consensuar todos estos aspectos para ir ajustando esta herramienta con las personas responsables de llevar a cabo la gestión urbanística municipal y que, por lo tanto, son quienes van a utilizar y aplicar la normativa.

El presente documento recoge no sólo los resultados finales de este proceso, sino que deja huella de los distintos pasos que se han seguido hasta llegar a la redacción final de algunos artículos de las ordenanzas. Se considera que la descripción de este camino puede ser útil no sólo para conocer los cambios en las Ordenanzas de Elorrio, sino también para otros Ayuntamientos que quieran llevar a cabo una revisión de su normativa municipal a la luz del género.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

El documento se inicia con una introducción donde se expone el vínculo entre el espacio construido y la igualdad, recogido como obligación en el marco normativo estatal y autonómico que compromete a las Administraciones Públicas la labor de integrar la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico.

A continuación, los contenidos se disponen en cuatro capítulos básicos – espacio público, movilidad, vivienda y equipamientos. El tema de la seguridad, un aspecto crucial desde el punto de vista de género y que en Elorrio se ha tratado profundamente a través de la redacción del ‘Mapa de la ciudad prohibida’, aparece de forma transversal en cada uno de los contenidos básicos de esos cuatro epígrafes. Esta distribución sectorial no se corresponde fielmente con la estructura de las ordenanzas que guarda otra lógica, pero resulta más legible para personas no familiarizadas con la normativa urbanística y se vincula también más directamente con las aportaciones de los procesos de participación social que se han llevado a cabo en el municipio y que han nutrido este documento.

Una de las aspiraciones del urbanismo de género es, precisamente, empoderar a la ciudadanía en general y a las mujeres en particular en la apropiación de su espacio vital. En este sentido, la capacidad de opinar, valorar, participar o intervenir en las decisiones vinculadas al espacio urbano resultan esenciales y la legibilidad y accesibilidad de las normas que regulan el destino y el desarrollo del urbanismo municipal son un aspecto destacado.

Así mismo, junto a este documento, se ha elaborado una nueva versión de las Ordenanzas Municipales –acorde a su estructura original- con los cambios aquí propuestos que han sido acordados inicialmente con el equipo técnico y político. En ese caso, se trata de un documento que posiblemente recogerá cambios y transformaciones tras su entrega, ya que tendrá que ser discutido y aprobado por la corporación municipal para que adquiera carácter normativo.

Todos los capítulos del presente documento tienen una estructura similar y comienzan con una exposición concisa y breve de los motivos que vinculan ese aspecto concreto del urbanismo con la igualdad entre mujeres y hombres. A continuación, en un segundo apartado, se ha reelaborado un diagnóstico de la situación de ese aspecto concreto ciñéndose a tres fuentes contrastadas:

- Los resultados del proceso de participación ciudadana vinculado a la elaboración del PGOU, aprobado en abril de 2011.
- El análisis que se llevó a cabo para la redacción del ‘Mapa de la ciudad prohibida’, realizado en enero de 2009.
- El taller con el equipo técnico y político municipal, llevado a cabo en junio de 2013

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

El documento incluye un cuadro donde se puede ver cómo fueron formulados originalmente esos planteamientos en esos tres momentos o procesos participativos.

En un tercer punto, y en cada uno de los capítulos, se explicitan unos objetivos que las ordenanzas deberían perseguir para integrar la igualdad en su formulación. Un último apartado detecta aquellos artículos y capítulos de las Ordenanzas Municipales de Elorrio en los que podrían realizarse cambios, mejoras o integrar nuevas aportaciones tras su revisión desde la perspectiva de género. Hay que indicar que algunos artículos podrían haberse incluido en más de un capítulo, pero finalmente se ha optado por vincularlos a uno sólo de ellos para evitar redundancias.

Se ha buscado que las propuestas que incluye este documento sean ilustrativas de lo que serían unas ordenanzas con visión de género. En algunos casos, las propuestas van un poco más allá de lo que las Ordenanzas de Elorrio van a recoger o pueden recoger en su texto legal al toparse con techos normativos que no dan margen para ciertos cambios. Sin embargo, en este documento se ha considerado interesante plantear de forma propositiva la necesidad de revisar alguna normativa sectorial.

Nombrar, por último, que una parte importante del trabajo ha consistido en la revisión y análisis pormenorizado del documento inicial de las Ordenanzas Generales de Edificación y Urbanización de Elorrio y del Plan General de Ordenación Urbana vigente. También se han explorado ordenanzas de otros municipios que, por su planteamiento o abordaje de problemas similares, recogían aspectos de interés. Este análisis ha sido complementado con entrevistas a personas expertas en la materia y una amplia revisión bibliográfica cuyas referencias más destacadas se incluyen al final de este documento.

2. Introducción.

2.1. Exposición de Motivos: vínculo entre el planeamiento urbanístico y la igualdad

Las ordenanzas municipales son el conjunto de normas que regulan el desarrollo urbanístico municipal a partir de los documentos de planeamiento aprobados y, como tal, son de obligado cumplimiento. Mientras el Plan General crea el marco de referencia del planeamiento urbanístico, las ordenanzas son el conjunto de normas que dan cuerpo y desarrollan los aspectos concretos definidos por las directrices de dicha herramienta. Se trata, por lo tanto, del mecanismo normativo que va definiendo en detalle y dando contenido a aspectos relevantes de la ordenación municipal, abarcando una diversa gama de temas, desde el trazado y diseño del viario o la regulación de las redes de infraestructuras básicas, hasta la definición de tipologías edificatorias. La regulación contribuye a definir unas reglas del juego claras para la relación entre Ayuntamiento y ciudadanos en los temas en los que la iniciativa privada se tiene que regir por los criterios de defensa de lo común, que defienden los equipos técnicos municipales. Una buena regulación es garantía de un desarrollo equilibrado de las propuestas del Plan General.

La capacidad normativa sobre un amplio abanico de temas hace que las Ordenanzas sean un instrumento estratégico para garantizar el acceso equitativo a los bienes urbanos y para mitigar las desigualdades entre mujeres y hombres. El planeamiento puede considerarse así como una herramienta de las políticas redistributivas de los bienes fundamentales, en este caso, de un bien escaso como es el suelo. El urbanismo que incorpora la visión de género busca reequilibrar el acceso más precario o periférico de las mujeres a la renta, a la vivienda, a la movilidad, al empleo o al tiempo libre.

En segundo lugar, incorporar la perspectiva de género en el planeamiento es una prescripción legal, presente en las normas europeas, estatales y del País Vasco. En particular, la “Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres” de 22 de marzo de 2003, establece en su artículo 31 que las Administraciones Públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad y en la definición y ejecución del planeamiento la perspectiva de género. Asimismo, la Ley 4/2005 del País Vasco, de 18 de febrero, en su artículo 46 conmina a los poderes públicos vascos a

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

arbitrar los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género.

En tercer lugar, más allá del compromiso con el cambio social y de la obligación legal, trabajar con esta óptica es una gran oportunidad para el planeamiento y para la política urbana en general. Coincide con una necesidad cada vez más sentida por responsables públicos y por la ciudadanía de hacer política de otra manera, una política más sensible a las necesidades percibidas por las personas, más compleja porque incorpora más puntos de vista, pero también más cercana porque es capaz de traducir el lenguaje y el conocimiento técnico a las vidas cotidianas de quienes habitan las ciudades.

En el capítulo inicial conviene tener presente que el urbanismo tiene claras competencias en la política de equidad entre géneros y que las Ordenanzas son una herramienta para lograr la igualdad efectiva entre mujeres y hombres. En este mismo apartado hay que hacer mención a las leyes de rango superior que obligan a las administraciones competentes en esta materia a integrar la perspectiva de género en los planes, normativa e intervenciones vinculadas a la vivienda, al urbanismo o la movilidad.

A continuación se recogen los artículos más directamente vinculados a estas competencias.

LEY ORGÁNICA 3/3007, DE 22 DE MARZO, PARA LA IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES

Artículo 31 Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda

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.

LEY 4/2005, DE 18 DE FEBRERO, PARA LA IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES DEL PAÍS VASCO

Artículo 46 - Medio ambiente y vivienda

1. Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando, entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como a fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas.

2. En las condiciones que se determinen reglamentariamente, las administraciones públicas vascas competentes han de dar un trato preferente en la adjudicación de viviendas a las mujeres que se encuentren en situación de exclusión o ante un estado de necesidad previsto legalmente.

2.2. Apartados de las ordenanzas donde integrar cambios

| Texto y ubicación original | Justificación de la aportación, mejora o cambio | Texto propuesto |
|---|---|---|
| <p><i>(En este caso, no existe un artículo que integre la perspectiva de género. Por lo tanto, supone redactar un artículo específico sobre esta visión que enriquece la lectura y aplicación de la normativa.)</i></p> | <p>En el Título Primero, donde se establecen las disposiciones de carácter general, parece importante que se exponga por su carácter transversal el vínculo de esta normativa con la legislación de rango superior vinculada a la igualdad entre mujeres y hombres y el compromiso municipal de que las Ordenanzas sean una herramienta que ayude a implantar y a afianzar las políticas de género.</p> | <p>TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL</p> <p>Artículo 4. LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS Y LA IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES</p> <p><i>Las presentes Ordenanzas son un instrumento que contribuye con su aplicación a lograr la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el uso, acceso y disfrute de los espacios urbanos y la vivienda. Las Ordenanzas se ajustan a la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, que establece en su artículo 31 la obligación de las Administraciones Públicas de tener en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico y en las políticas de vivienda la perspectiva de género. Así mismo, la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, del País Vasco, en su artículo 46 incluye la obligación de los poderes públicos de arbitrar los medios necesarios para garantizar en sus políticas de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte la integración de la igualdad.</i></p> |

3. El espacio público en las ordenanzas urbanísticas

3.1. Exposición de Motivos: vínculo entre el espacio público y la igualdad

Regular las condiciones del espacio público para generar calidad urbana resulta un aspecto especialmente relevante en relación con la igualdad de género porque este ámbito es garante de lo colectivo y, como tal, es ahí donde se puede construir una sociedad equitativa y equilibrada que favorezca la seguridad, el bienestar y la convivencia de toda la ciudadanía.

A continuación se muestran los motivos más destacados para regular este aspecto:

➤ **Bien público accesible a toda la ciudadanía**

El suelo público, como bien colectivo, resulta un bien al alcance de todo el mundo, resultando vital para quienes menos recursos propios tienen. El espacio público provee la satisfacción de necesidades sociales básicas como la movilidad, la socialización o el encuentro y su calidad y adecuación pueden abrir el abanico y brindar oportunidades para el juego, el deporte, la diversión o el intercambio.

Las mujeres, con menos poder social y económico, tienen una mayor dependencia de los recursos colectivos para gestionar su bienestar y el de los suyos. Los espacios públicos pueden dar respuesta a una amplia variedad de necesidades cotidianas si este conjunto de necesidades se tienen en cuenta, se valoran y se busca la manera de darles cabida.

➤ **Autonomía de los colectivos más vulnerables.**

El claro predominio de la movilidad motorizada, plasmada en la jerarquía, el diseño y los usos del espacio público, revierte negativamente en la autonomía y disfrute de la ciudad por parte de los colectivos más dependientes. La infancia, las personas mayores o quienes sufren alguna discapacidad han visto reducido su espacio accesible y su capacidad de movilidad autónoma, precisamente por el deterioro de la seguridad de las vías urbanas.

Además de como niñas, mayores o personas con discapacidad, las mujeres siguen siendo quienes se ocupan mayoritariamente de los colectivos más vulnerables. Según los estudios sobre el uso del tiempo de trabajo no remunerado, de la catedrática María Ángeles Durán, pervive una dedicación muy desigual entre hombres y mujeres en las tareas de atención de los colectivos dependientes. Las mujeres asumen, respectivamente, el 80 y el 81 por cien de las horas de cuidado de mayores y de menores que se llevan a cabo en el estado español².

Un espacio público inadecuado para la infancia o la vejez redonda en una mayor dedicación femenina al cuidado. Por una parte, va desapareciendo el cuidado colectivo que sólo se puede dar en los espacios públicos y éste se “privatiza” y pivota exclusivamente sobre el ámbito familiar. Por otra parte, aparecen nuevas tareas vinculadas al cuidado de las personas dependientes que antes no se tenían que realizar cuando la calle era un espacio de convivencia, como acompañar, vigilar o “transportar” a todos aquellos que no pueden manejarse con seguridad en el tráfico.

➤ **Conciliación de la vida personal y laboral**

La separación de los espacios de residencia de los espacios de empleo no representaba un obstáculo mientras se daba una férrea segregación sexual del trabajo y de sus espacios asignados. La incorporación masiva femenina al empleo remunerado ha mostrado las grietas y las dificultades de unir y compatibilizar ambos mundos, el del trabajo profesional y el de la gestión doméstica. Se habla de conciliación en femenino porque las mujeres siguen detentando un protagonismo en esta esfera doméstica.

² Encuesta CSIC-ASEP 2000 sobre tiempo de trabajo no remunerado.

La mayor responsabilidad de las mujeres en este ámbito se manifiesta en su mayor presencia en todos aquellos espacios –privados o públicos – relacionados con el mantenimiento y cuidado de la vivienda³. Tener en cuenta esta realidad no es ahondar en los roles de género y perpetuar esta situación, sino reconocer y visibilizar esta realidad y buscar fórmulas para compartirlas y hacerlas más sencillas y agradables.

El urbanismo puede contribuir a unir y a retejer estos dos ámbitos – generando proximidad, accesibilidad y atractivo – o puede desatender y penalizar la conciliación al no valorar el trabajo doméstico o no crear condiciones adecuadas para que resulte más sencillo, más agradable y más fácil de compartir con otros esta labor.

➤ Seguridad

En el municipio de Elorrio, el tema de la seguridad del espacio urbano con perspectiva de género se ha ido situando en la agenda política y social gracias al trabajo del “Mapa de la ciudad prohibida” que ha abierto al debate y a la reflexión pública la distinta percepción de la seguridad por parte de hombres y mujeres. No cabe hablar de igualdad si la mitad de la población sufre temor o restringe el uso y disfrute del espacio urbano debido al miedo.

En todo el recorrido realizado en el municipio de Elorrio se ve la importancia del urbanismo y del diseño del espacio público para generar vida urbana – ojos que ven y oídos que oyen – y, por lo tanto, seguridad. También se ha visto que cuando se omite este aspecto, cuando se crean espacios marginales, alejados o monofuncionales sin control social, estos “vacíos urbanos” generan miedo e inseguridad.

3.2. Aspectos relevantes del espacio público de Elorrio

Las condiciones del espacio público de Elorrio han estado muy presentes en las tres fuentes de información manejadas para elaborar un diagnóstico básico que orienta y prioriza el abordaje de las ordenanzas con perspectiva de género.

³ Este “anclaje” en lo doméstico o esta necesidad de compatibilizar tareas se refleja claramente en la movilidad femenina. Estudios de ámbito europeo muestran cómo la movilidad de las mujeres se caracteriza por ser más lenta y cubrir a diario unas distancias más cortas, mientras que la masculina tiene como patrón unas distancias mayores y unos medios de transporte más rápidos.

Estas tres fuentes utilizadas han sido:

- Taller con el equipo técnico y político sobre Ordenanzas Urbanísticas y realizado el 25 de abril de 2013.
- Proceso de participación vinculado a la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana, que fue aprobado el 14 de abril de 2011
- Mapa de la ciudad prohibida, realizado en enero de 2009.

En relación al espacio público del municipio de Elorrio, los aspectos más destacados recogidos en estos tres momentos citados hacen referencia a los siguientes temas:

- Diseño inadecuado de parte del viario urbano, especialmente del espacio peatonal por falta de calidad, anchura suficiente o continuidad de los itinerarios.
- Falta de criterios claros en la iluminación y contradicción entre la normativa municipal con el reglamento superior.
- Presencia de muros en el interior urbano que generan, por un lado, sensación de falta de control e inseguridad y, por otro, desaprovechamiento de espacios ajardinados que quedan ocultos tras las vallas.
- Necesidad de revitalizar el espacio público y dotarle de más actividad.
- Degradación y deterioro de ciertos espacios y elementos urbanos, algunos de ellos en localizaciones céntricas, que generan sensación de abandono e inseguridad.
- Sensación en algunos espacios o itinerarios de “vacíos urbanos” debido a varios motivos: ubicación fuera del núcleo de algunos equipamientos; presencia de espacios monofuncionales que se vacían a determinadas horas del día, como el polígono; o carencia de actividades en la calle que generen vitalidad y dinamismo.
- Necesidad de más espacios públicos techados.

- Barreras arquitectónicas que hacen inaccesible algunos espacios públicos.

EXTRACTO DE APORTACIONES SOBRE ESPACIO PÚBLICO DE LOS TRES TALLERES

Taller Ordenanzas:

- A veces no está bien el diseño de las calles y se produce un uso inadecuado del espacio público, como sucede cuando hay un tratamiento marginal de las aceras que hace que éstas prácticamente no se usen.
- Con respecto al alumbrado público, no existen criterios claros porque la normativa contradice el reglamento superior.
- En cuanto a la seguridad, las “vallas medievales” impiden la visibilidad. El Plan Especial de Goieta, que trata de mejorar la seguridad en algunos cantones del municipio, prevé quitar todas estas vallas de gran altura, y proporcionar más visibilidad.

Mapa de la Ciudad Prohibida:

- Se consideran incómodos y, finalmente limitantes para su uso, algunos parques y algunos tramos de las sendas de paseo y recreo junto al río, las calles y callejones estrechos, recovecos y cantones, los lugares de difícil acceso o con barreras arquitectónicas, itinerarios solitarios a determinadas horas del día y sin actividad vecinal.
- El estado de degradación y deterioro de algunos espacios públicos, como parques, puentes o edificios abandonados, generan sensación de abandono y, por lo tanto, de descontrol e inseguridad. Muchos de estos espacios se sitúan en zonas centrales -parque de la plaza del mercadillo, aparcamiento en Nizeto Urkizu-. Se trata, por tanto, de espacios cotidianos y que, de estar bien acondicionados, se haría más y mejor uso de ellos (parque infantil).

Proceso de participación del PGOU:

- Espacios verdes acotados y poco aprovechados por la gente. Muchas zonas verdes entre muros dentro del pueblo. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Necesidad de crear más espacios públicos cubiertos. *(Equipamientos y Servicios)*
- Barreras arquitectónicas en las calles y edificios que dificultan la accesibilidad, especialmente de las personas con movilidad reducida. *(Movilidad Urbana)*
- Elorrio tiene poca vida urbana y social. *(Modelo de Ciudad)*

3.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en las ordenanzas

A partir de estos planteamientos iniciales, se ha elaborado una serie de objetivos a alcanzar para conseguir una ciudad más igualitaria y que son la referencia para la redacción de normativa municipal que haga frente a las necesidades y los problemas detectados.

Estos objetivos son los siguientes:

- Garantizar la continuidad, la accesibilidad, la seguridad y la habitabilidad de los espacios de uso estancial y peatonal, estableciendo una red básica que garantice la comodidad y seguridad de los desplazamientos a pie.
- Atender a las condiciones del alumbrado público, dotando de calidad las zonas de uso estancial y los itinerarios peatonales sin que eso suponga generar contaminación lumínica.
- Promover, a través de la regulación urbanística, la mezcla de usos que es lo que mejor puede garantizar el control social sobre los distintos espacios urbanos a lo largo del día y evitar que se produzcan “vacíos” que generan inseguridad.
- Atender y tener presente en cualquier espacio urbano las condiciones de seguridad, especialmente en aquellos de uso “obligado” como los vinculados a la movilidad, las paradas de autobuses, calles o vías de acceso a espacios residenciales, comerciales, equipamientos o aparcamientos.
- Garantizar el mantenimiento adecuado de los espacios colectivos para favorecer el buen uso ciudadano y la sensación de “espacio bajo control”, dado que el abandono y descuido repercuten negativamente en el uso y directamente en la percepción de seguridad.
- Limitar el uso de vallas y muros opacos para el cerramiento de parcelas, tanto de titularidad pública como privada, dado que los cerramientos ciegos rompen el diálogo fluido entre los espacios construidos y los espacios abiertos.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Promover todas aquellas medidas que, desde la competencia urbanística, puedan contribuir a favorecer la revitalización del espacio público: impulsar la mezcla de usos; favorecer usos comerciales en los bajos mediante la regulación del zócalo comercial; promover el acondicionamiento de zonas exteriores techadas; o evitar soluciones arquitectónicas que “blinden” las fachadas o las parcelas, entre otras cuestiones.

3.4. Apartados dentro de las Ordenanzas donde integrar cambios

| Texto y ubicación original | Justificación de la aportación, mejora o cambio | Texto y ubicación propuesta |
|---|---|---|
| <p>TÍTULO SEGUNDO ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p><u>Sección Primera</u> CONDICIONES DEL ESPACIO URBANO EXTERIOR</p> <p>ARTÍCULO 5. DEFINICIÓN Y COMPETENCIAS</p> <p><i>1.- Se considera espacio exterior urbano el espacio público o privado de uso público y libre de edificación.</i> <i>2.-Corresponde a la Administración determinar el uso peatonal y/o rodado de los espacios exteriores, así como la ubicación y trazado de las canalizaciones de servicios que se hayan de establecer bajo y a través del mismo, así como la determinación técnico-constructiva en la ejecución de las obras de urbanización de los mismos.</i></p> | <p>Se debería ampliar más la definición de “espacio exterior urbano” para que éste no quede reducido a su función viaria sino que se explicita su carácter estancial y de encuentro.</p> <p>En este sentido, el uso peatonal o rodado es excesivamente simplista y no acoge aspectos vinculados a la convivencia del espacio público. Se propone cambiar uso por vocación o función, unos términos más amplios que no llegan a definir “usos”, dado que éste es un aspecto complejo de regular y parece mejor que quede abierto y expuesto a cambios.</p> | <p>ARTÍCULO 6. DEFINICIÓN Y COMPETENCIAS</p> <p><i>1. Se considera espacio exterior urbano el conjunto de lugares de paso y encuentro abiertos a toda la ciudadanía, entre los que se encuentran las calles, los paseos, los parques, los jardines o las plazas; lugares de uso público -de propiedad pública o privada- que, por consiguiente, se contraponen al espacio de uso privado y de acceso restringido.</i></p> <p><i>2.-Corresponde a la Administración determinar la función de los espacios exteriores y las características técnico-constructivas de su urbanización, así como la ubicación y trazado de las canalizaciones de servicios que se hayan de establecer bajo y a través de los mismos.</i></p> |
| <p>No existe ningún artículo específico sobre la puesta en uso de solares y parcelas vacantes. El más próximo</p> | <p>Hay diversos motivos para promover el uso de solares y parcelas vacantes y canalizar, a través de las</p> | <p>ARTÍCULO 9. EXTENSIÓN DEL ESPACIO EXTERIOR DE USO PÚBLICO EN SOLARES Y PARCELAS</p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| <p>es el artículo 87 que se refiere a las condiciones de ejecución y seguridad de las obras, con el cerramiento de solares y que figura en este cuadro más adelante.</p> | <p>Ordenanzas, usos sociales y comunitarios de carácter temporal en los mismos.</p> <p>Por una parte, la presencia de espacios vacíos resta interés y seguridad al espacio público, mientras que la puesta en uso de esos solares puede contribuir a dinamizar la vida vecinal, a favorecer la seguridad, a ampliar el espacio urbano disponible y a dar respuesta a diversas demandas sociales que no cuentan con espacios adecuados.</p> <p>Por otra parte, la situación actual hace que no haya perspectivas a corto y medio plazo de llevar a cabo las expectativas urbanísticas que estaban previstas para esos suelos. Por ello, parece oportuno que mientras esta situación dure, se puedan plantear alternativas en positivo.</p> | <p>VACANTES.</p> <p><i>En cualquier clase de solar o parcela vacante, tanto de titularidad pública como privada, cuando exista una justificación motivada, podrá otorgarse autorización administrativa para usos sociales y comunitarios de carácter provisional que no dificulten la ejecución del planeamiento. Los usos temporales permitidos deberán cesar, en todo caso, sin indemnización alguna, cuando lo acuerde el órgano municipal competente.</i></p> <p><i>Los usos permitidos en estos solares serán siempre reversibles, deben tener un carácter social y contribuir a la mejora ambiental y social del barrio, como espacios de juego, jardines comunitarios o huertos escolares o de ocio, no pudiendo en ningún caso permitirse actividades molestas o nocivas.</i></p> <p><i>Cuando la propiedad de ese solar sea de un particular, de una entidad privada, el Ayuntamiento podrá firmar un convenio que garantice el carácter temporal de esa actividad y que asegure su reversibilidad cuando prescriba el acuerdo adoptado.</i></p> <p><i>El órgano competente municipal será quien determine, en cualquier caso, el interés de los usos propuestos y quien estipule los requisitos que debe cumplir la actividad propuesta para poder otorgar autorización a las entidades u organizaciones de</i></p> |
|--|---|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| | | <i>carácter social que lo quieran promover y gestionar.</i> |
| <p>TÍTULO SEGUNDO ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p><u>Sección Primera</u> CONDICIONES DEL ESPACIO URBANO EXTERIOR</p> <p>ARTÍCULO 6. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.</p> <p><i>“Las obras de urbanización proyectadas en el municipio se deberán de adecuar a las condiciones establecidas en las disposiciones legales vigentes en materia de accesibilidad (Ley de promoción de la accesibilidad, de 4 de diciembre de 1997, y Decreto de 11 de abril de 2000, o disposiciones que las sustituyan)”.</i></p> | <p>ORDEN del Ministerio de Vivienda: “Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.”</p> <p>Tiene un gran interés este texto porque desarrolla de forma pormenorizada las características técnicas que deben tener los espacios públicos para garantizar su uso sin barreras y, especialmente, aporta el aspecto de la continuidad como un elemento estructurante de la accesibilidad.</p> <p>La normativa vigente en materia de accesibilidad en el País Vasco es la siguiente:</p> <p>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE 11/03/2010): http://www.boe.es/boe/dias/2010/03/11/pdfs/BOE-A-2010-4057.pdf</p> <p>Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero (BOE 11/03/2010): http://www.boe.es/boe/dias/2010/03/11/pdfs/BOE-A-2010-4056.pdf</p> <p>Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (BOE 28/3/2006): http://www.boe.es/boe/dias/2006/03/28/pdfs/A11816-11831.pdf</p> <p>Ley 20/1997, de 4 de diciembre (BOPV 24/12/1997):</p> | <p>ARTÍCULO...CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD</p> <p><i>Las obras de urbanización proyectadas en el municipio se deberán de adecuar a las condiciones establecidas en las disposiciones legales vigentes en materia de accesibilidad (Ley de promoción de la accesibilidad, de 4 de diciembre de 1997, Decreto de 11 de abril de 2000 y Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, o disposiciones que las sustituyan).</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|---|
| | <p>http://www.euskadi.net/bopv2/datos/1997/12/9706324a.pdf Decreto 68/2000, de 11 de abril (BOPV 12/06/2000): http://www.euskadi.net/bopv2/datos/2000/06/0002494a.pdf</p> | |
| <p>TÍTULO SEGUNDO ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p>Sección Primera CONDICIONES DEL ESPACIO URBANO EXTERIOR</p> <p>ARTÍCULO 8. PUBLICIDAD E INSTALACIONES PROVISIONALES Y PERMANENTES</p> <p><i>3- b. Los elementos de mobiliario urbano que se sitúen sobre la acera habrán de dejar libre un paso mínimo de 1,20 m. de anchura para el tránsito de peatones, espacio que, en los casos de nuevas urbanizaciones, no tendrá menos de 2,00 m. de ancho.</i></p> | <p>La dimensión que plantea, 1,20m, no se corresponde con la ORDEN VIV/561/2010 que habla de 1,80 m libre de paso. El tema clave es definir y referir el concepto de Itinerario peatonal y establecer sus condiciones básicas para la colocación del arbolado y otros elementos como el mobiliario.</p> <p>Así mismo, se añade que no es sólo para el tránsito de peatones sino también para la estancia, reforzando este carácter que permite el juego, el encuentro u otros usos que actualmente están infrarrepresentados.</p> <p>Los artículos de referencia de dicha ORDEN, son los siguientes: 4.2.- Normas de instalación del mobiliario urbano. 4.2.1.- Normas generales</p> <p>1.- Cualquier elemento de mobiliario urbano que se instale de forma eventual o permanente en los espacios libres de uso público, se dispondrá de forma que no interfiera la accesibilidad.</p> <p>2.- Aquellos elementos de uso público, que se instalen, como cabinas telefónicas, fuentes, bancos, cajeros, marquesinas, mostradores, expositores externos, kioscos de revistas u otros análogos se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con</p> | <p>ARTÍCULO ... INSTALACIONES PERMANENTES Y PROVISIONALES Y PUBLICIDAD</p> <p><i>3- b. Los elementos de mobiliario urbano que se sitúen sobre la acera habrán de dejar libre un paso mínimo de 1,80 m. de anchura para la estancia y el tránsito de peatones, espacio que, en los casos de nuevas urbanizaciones, no tendrá menos de 2,00 m. de ancho.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| | <p>dificultad en la accesibilidad.</p> <p>3.- Aquellos elementos fijos o móviles salientes de fachada o que interfieran un itinerario o espacio peatonal tales como, marquesinas, quioscos, toldos, señales u otros análogos, se instalarán de forma que su borde inferior supere la altura de 2,20 m.</p> <p>4.- Cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m. se prolongará hasta el suelo con toda la mayor proyección en planta.</p> <p>5.- El mobiliario urbano se dispondrá o colocará alineado en el sentido longitudinal del itinerario peatonal. En caso de aceras, en el borde exterior, nunca junto a la fachada y en todos los casos sin reducir la anchura libre del itinerario peatonal a menos de 2,00 m. y no menos de 1,50 m. en las aceras de urbanizaciones de densidad igual o inferior a 12 viviendas/hectárea.</p> <p>Se dispondrán alineados junto a la banda exterior de la acera, a una distancia de 0,40 m del límite entre bordillo y calzada. (ORD. 561, CAP.VIII, Art. 25.a)</p> <p>6.- No se situarán invadiendo el vado y el paso de peatones, ni en los cruces de calle en toda la superficie común a la intersección de itinerarios peatonales, recomendándose situarlos en los límites laterales de los pasos peatonales con una doble finalidad, por un lado que delimiten la anchura y luz libre del paso peatonal y por otro que sirvan de protección contra la invasión del mismo por vehículos.</p> | |
|--|---|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|--|
| | <p>7.- Las actividades eventuales o permanentes instaladas en los espacios libres de uso público o junto a los itinerarios peatonales, tales como kioscos, puestos de venta o exposición, terrazas en hostelería, u otros similares no interferirán nunca el itinerario peatonal y deberán de ser diseñadas teniendo en cuenta su accesibilidad.</p> <p>8.- Todo elemento transparente, dispondrá de dos bandas señalizadoras horizontales de una anchura de 20 cm. colocadas a una altura de 1,50 m. y 0,90 m. medido desde su borde inferior hasta el suelo, para hacerlo perceptible a las personas con deficiencias visuales. Las bandas serán opacas, de color vivo y contrastado con el fondo propio del espacio ubicado</p> <p>Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman. (ORD. 561, CAP.VIII, Art. 25.b)</p> <p>Elementos vinculados a actividades comerciales (ORD. 561, CAP.VIII, Art.33)</p> <p>1. Los elementos vinculados a actividades comerciales disponibles en las áreas de uso peatonal deberán ser accesibles a todas las personas. En ningún caso invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.</p> <p>2. La superficie ocupada por las terrazas de bares e instalaciones similares disponibles en las áreas de uso peatonal deberá ser detectable, evitando cualquier elemento o situación que pueda generar un peligro a las personas con discapacidad visual. El diseño y ubicación de los elementos de estas instalaciones permitirán su</p> | |
|--|--|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| | <p>uso por parte de todas las personas. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura mínima de 2,20 m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados según los criterios descritos en el Artículo 4.2.1.8.</p> <p>3. Los kioscos y puestos comerciales situados en las áreas de uso peatonal que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio de 1 m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.</p> <p>Por otra parte, este artículo incluye las condiciones de instalación de la publicidad exterior, donde se recogerá la prohibición de que ésta sea de carácter o contenido sexista.</p> | <p><i>En ningún caso se permitirá la instalación de publicidad exterior con imágenes o contenido sexista.</i></p> |
| <p>TÍTULO SEGUNDO ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p><u>Sección Segunda</u> CONDICIONES DE CALIDAD Y DISEÑO DE LAS URBANIZACIONES</p> <p>ARTÍCULO 13. CONDICIONES GENERALES REGULADORAS DE LA RED Y DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELECTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO.</p> <p>(se añade a este artículo un nuevo punto que actualmente no existe)</p> | <p>Además de las consideraciones ambientales, cabe plantear la seguridad como un aspecto importante a la hora de resolver la red de alumbrado público.</p> <p>Considerar zonas prioritarias de iluminación preferente no sólo la carretera, sino los accesos a zonas residenciales dispersas, fuera del continuo urbano, zonas aisladas o con horarios marcados de uso -áreas industriales-, zonas de aparcamiento, etc.</p> | <p>ARTÍCULO 18. CONDICIONES GENERALES REGULADORAS DE LA RED Y DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELECTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO.</p> <p><i>8.- <u>Medidas vinculadas a la seguridad del espacio público</u></i> <i>La red de alumbrado contribuirá a favorecer la percepción de seguridad del espacio público. Sin contradecir las estipulaciones de carácter ambiental, se considerarán como zonas de iluminación preferente aquellas de paso obligado –como entorno de paradas de autobús, aparcamientos o accesos a áreas de actividad o residenciales- que se sitúen en una zona urbana aislada o de poco tránsito. La iluminación deberá considerar todos los modos de desplazamiento en</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|---|
| | | <i>su diseño y organización de luminarias.</i> |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p><u>CAPÍTULO CUARTO</u> CONDICIONES DE TRATAMIENTO EXTERIOR DE LAS EDIFICACIONES Y DE SUS ELEMENTOS</p> <p>ARTÍCULO 66. INSTALACIONES EN FACHADA</p> <p><i>Ninguna instalación de refrigeración, acondicionamiento de aire, evacuación de humos o extractores, podrá sobresalir más de treinta centímetros del plano de fachada exterior, ni perjudicar la estética de la misma.</i></p> <p><i>La instalación de aparatos de aire acondicionado visible desde la vía pública, requerirá un estudio del alzado del edificio, no pudiendo instalarse sino en la posición en que menos perjudiquen a la estética de la fachada y sin romper su cerramiento.</i></p> | <p>La instalación de aire acondicionado o extractores de humo no generan sólo un problema estético sino de habitabilidad del espacio público al que se vierte calor o humo. Por lo tanto, los criterios de su instalación no deberían ser sólo estéticos sino también de minimizar su impacto negativo sobre el espacio común que, en muchas ocasiones, se convierte en el “vertedero” de ruidos, humos o calor de los aparatos de refrigeración de locales o viviendas.</p> | <p>ARTÍCULO 71. INSTALACIONES EN FACHADA</p> <p><i>Ninguna instalación de refrigeración, acondicionamiento de aire, o extractores podrá sobresalir más de treinta centímetros del plano de fachada exterior y perjudicar la estética de la misma. Así mismo, no se permiten las instalaciones que emitan directamente a la acera calor, ruido o gases de salida durante su funcionamiento.</i></p> <p><i>La instalación de aparatos de aire acondicionado visible desde la vía pública, requerirá un estudio del alzado del edificio, no pudiendo instalarse sino en la posición en que menos afecten a la estética de la fachada y sin romper su cerramiento. Así mismo, se tendrá que mostrar que la emisión de ruido, gases de salida o calor no vierten directamente al espacio público y no afectan a la habitabilidad y a la calidad del aire del entorno.</i></p> |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p><u>CAPÍTULO CUARTO</u> CONDICIONES DE TRATAMIENTO EXTERIOR DE LAS EDIFICACIONES Y DE SUS ELEMENTOS</p> <p>ARTÍCULO 70. CERRAMIENTO DE LAS PARCELAS</p> | <p>El vallado y amurallamiento de espacios privados y públicos contribuye a vaciar de contenido la calle –dado que pierde interés el paseo porque hay poco que ver-, redundando en el menor diálogo y control social y generando mayor sensación de inseguridad. Se deberían minimizar los cerramientos y que la seguridad y privacidad de las edificaciones no sean a costa de la calidad del espacio público.</p> | <p>ARTÍCULO 75. CERRAMIENTO DE LAS PARCELAS</p> <p>(Añadir como preámbulo del artículo)</p> <p><i>Como criterio general, y salvo excepciones justificadas, los cerramientos de parcelas deben evitar el amurallamiento y las soluciones opacas que resten totalmente la visibilidad y la relación fluida entre los espacios interiores de las parcelas</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|---------------------------------|
| <p>1.- <i>Los cerramientos de las parcelas se diseñarán y construirán en base a los criterios siguientes:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Los elementos de cierre de las parcelas urbanas se realizarán con materiales durables, nobles y con un diseño de calidad, con muretes de fábrica, y/o verjas y celosías de metal o madera convenientemente tratadas.</i> - <i>No se admiten rótulos o leyendas pintadas directamente sobre la cerca.</i> - <i>La altura máxima de los cerramientos urbanos será de 2,- metros, de los cuales la parte inferior o maciza tendrá una altura máxima de 1.20 m y el resto podrá ser a base de verja metálica o de madera, por encima de esta altura solo se permitirán cierres vivos vegetales; salvo en los casos de cierres provisionales y los de obra, que, en cualquier caso, deben tener unas condiciones dignas en calidad, diseño y acabado.</i> - <i>Se tolerarán, en casos debidamente justificados, por su especial uso (usos con especiales necesidades de privacidad o seguridad), alturas superiores a las máximas, pero nunca mayores a 2,50 m. (totales) ó a 2,00 (parte maciza), cuando se justifique su necesidad y se tomen medidas en su diseño para que no supongan un impacto visual negativo.</i> | <p>En los equipamientos colectivos se debe favorecer la “generosidad” de esas edificaciones que pueden contribuir y dotar de interés su entorno evitando soluciones arquitectónicas “autistas”, edificios que se blinden del exterior y también minimizando los cerramientos.</p> | <p><i>y la vía pública.</i></p> |
|--|---|---------------------------------|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|---|
| <p>- Serán preferentes los diseños que incluyen una parte alta de cerrajería calada, pudiendo ser complementada o trasdosada con elementos vegetales vivos (setos, plantas vivaces, etc.).</p> <p>- En el Suelo No Urbanizable se aplicará la ordenanza correspondiente a esta clase suelo.</p> <p>2.- Cualquier otro diseño deberá ser debidamente justificado en base a motivos de continuidad con cierres preexistentes y contiguos u otros de relación estética, procurando la mayor aproximación posible a los criterios recogidos en el punto nº 1 de este artículo.</p> <p>3.- En ningún caso se permitirá el remate de cerramientos con elementos que puedan causar lesiones a personas y animales.</p> | | |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p>CAPÍTULO NOVENO CONDICIONES DE EDIFICACIÓN APLICABLES EN LAS PARCELAS Y EDIFICIOS SEGÚN SU USO CARACTERÍSTICO</p> <p>Sección Segunda PARCELAS, EDIFICIOS Y ESPACIOS DE USO NO RESIDENCIAL</p> | <p>Debido a la climatología de Elorrio se vio en diversos talleres de participación, el interés de que hubiese más zonas techadas –tipo porches- en los espacios libres exteriores. Esta solución puede contemplarse en la ordenanza en el capítulo referente a espacios libres.</p> <p>La disponibilidad de lugares al exterior techados resulta especialmente interesante para jóvenes y menores que tienen necesidad de jugar, encontrarse y moverse y, por otro lado, para quienes se ocupan de ellos y ellas.</p> | <p>Artículo 99. CONDICIONES DE DISPOSICIÓN Y EDIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES.</p> <p>2.- <u>Condiciones de dominio, cesión, edificación y utilización de los espacios libres:</u></p> <p>c). <i>Edificabilidad.</i></p> <p>Como criterio general, los jardines, áreas de juego, plazas, parques y paseos de uso público son espacios libres de edificaciones, no permitiéndose éstas, ni siquiera enterradas, predominando exclusivamente los espacios libres preferentemente plantados, admitiéndose</p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|--|
| <p>Artículo 94. CONDICIONES DE DISPOSICIÓN Y EDIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS LIBRES.</p> <p>2.- <u>Condiciones de dominio, cesión, edificación y utilización de los espacios libres:</u></p> <p>c). <i>Edificabilidad.</i></p> <p><i>Como criterio general, los jardines, áreas de juego, plazas, parques y paseos de uso público son espacios libres de edificaciones, no permitiéndose éstas, ni siquiera enterradas, predominando exclusivamente los espacios libres preferentemente plantados, admitiéndose asimismo los pavimentados, con las salvedades que a continuación se señalan.</i></p> <p><i>Aquéllos que su extensión lo permita, y, en todo caso, de dimensiones superiores a los 2.000 m² y donde pueda inscribirse un círculo de al menos 30 m. de diámetro, admitirán instalaciones descubiertas para la práctica deportiva o incluso pequeños edificios auxiliares de equipamiento, siempre que la superficie de ocupación de éstos sea inferior al 2% de la superficie total útil del área o parcela; en todo caso el índice de edificabilidad para los equipamientos autorizados no excederá del 0,02 m²/m².</i></p> <p><i>Las alturas de estos edificios auxiliares no superarán los 7,- metros y su separación a cualquier lindero será superior a la altura máxima construida. Estas instalaciones no perjudicarán ni limitarán el disfrute del parque, ni de las vistas panorámicas</i></p> | <p>Sin embargo, en este mismo artículo donde se especifican los usos de los espacios libres, las huertas didácticas y de ocio -un uso cada vez más demandado-, podrían tener una regulación específica que admitiera</p> | <p><i>asimismo los pavimentados, con las salvedades que a continuación se señalan.</i></p> <p><i>Aquéllos que su extensión lo permita, y, en todo caso, de dimensiones superiores a los 2.000 m² y donde pueda inscribirse un círculo de al menos 30 m. de diámetro, admitirán porches techados para guarecerse de la lluvia, instalaciones descubiertas para la práctica deportiva o incluso pequeños edificios auxiliares de equipamiento, siempre que la superficie de ocupación de éstos sea inferior al 2% de la superficie total útil del área o parcela; en todo caso el índice de edificabilidad para los equipamientos autorizados no excederá del 0,02 m²/m².</i></p> <p>d). Usos</p> <p><i>Huertos públicos de ocio. Se permitirá la instalación de huertos públicos de ocio bajo la condición de no ocupar más del 30% del</i></p> |
|---|--|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|---|
| <p><i>internas.</i></p> <p><i>Las áreas destinadas a ocio y deportes admitirán usos y edificaciones acordes con su finalidad, pero en ningún caso ocupará la edificación más del 2% de la superficie del área, manteniéndose las condiciones de edificabilidad, altura y separaciones exigidas en el punto anterior.</i></p> <p>d). Usos.</p> <p><i>Aparcamientos: Se permitirá la realización de aparcamientos en superficie al aire libre, con una superficie máxima del 10% de la superficie útil del parque, salvo que un Plan Especial reordenara el ámbito con lo cual aquel porcentaje podría elevarse hasta un 20%, en ambos casos sin detrimento de los estándares obligatorios.</i></p> <p><i>Usos Restringidos: La implantación de usos y/o edificios con usos restringidos de acuerdo con este PGOU, tendrá carácter excepcional y quedará condicionada a la previa aprobación de un Plan Especial del ámbito necesario, salvo que la Norma Particular de ámbito regule la calificación pormenorizada del mismo.</i></p> <p><i>Pertenecen a ese tipo de usos restringidos los garajes auxiliares, los parkings, y los elementos especiales de las infraestructuras tales como arquetas, depuradoras,</i></p> | <p>con condiciones su implantación en esos ámbitos. Se propone mantener aquí ese uso posible y, en el artículo dedicado específicamente a usos sociales en solares y parcelas vacantes, recogerlo también.</p> <p>Otro aspecto importante que se propone es restringir el uso de aparcamiento y prohibir la posibilidad de instalar un parking en los espacios libres como forma de ir transformando el modelo urbano. Mientras que en vivienda o equipamiento la legislación superior exige reservar plazas de aparcamiento en superficie, en este caso, no se da esa exigencia y sería una forma de ir ganando terreno para otros usos e ir reduciendo el protagonismo y el espacio que tiene el vehículo en la actualidad.</p> <p>Por otra parte, aunque se considere un uso restringido, sujeto a una aprobación especial, la posibilidad de que se puedan instalar aparcamientos subterráneos, abre la puerta a esta opción, lo que condena la solución en superficie y la posibilidad de que sea realmente un espacio verde.</p> <p>La instalación de gasolinera, como fuente generadora de tráfico, sería importante que figurara no como uso restringido sino como un uso incompatible.</p> | <p><i>espacio libre, salvo lo dispuesto expresamente en Norma Particular o el planeamiento de desarrollo. Este uso de carácter social deberá atenerse a las condiciones impuestas a este tipo de instalaciones temporales, según figuran en el Artículo 9. Extensión del espacio exterior de uso público en solares y parcelas vacantes.</i></p> <p>Usos Restringidos: <i>La implantación de usos y/o edificios con usos restringidos de acuerdo con este PGOU, tendrá carácter excepcional y quedará condicionada a la previa aprobación de un Plan Especial del ámbito necesario, salvo que la Norma Particular de ámbito regule la calificación pormenorizada del mismo.</i></p> <p><i>Pertenecen a ese tipo de usos restringidos los elementos especiales de las infraestructuras tales como arquetas, depuradoras, depósitos, estaciones transformadoras y reguladoras de modesto tamaño en relación con el espacio libre, los cuales se autorizan, en su caso, únicamente bajo rasante en parcelas de uso pormenorizado donde específicamente así lo disponga la Norma Particular o el planeamiento de desarrollo, y sólo cuando sea posible la plantación vegetal en superficie.</i></p> <p><i>Los aparcamientos en superficie al aire libre tendrán carácter de uso restringido y, como tal, habrá que justificar su conveniencia y necesidad, permitiéndose sólo en una</i></p> |
|--|---|---|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|---|--|
| <p><i>depósitos, estaciones transformadoras y reguladoras de modesto tamaño en relación con el espacio libre, los cuales se autorizan, en su caso, únicamente bajo la rasante en parcelas de uso pormenorizado donde específicamente así lo disponga la Norma Particular o el planeamiento de desarrollo, y sólo cuando sea posible la plantación vegetal en superficie.</i></p> <p><i>Las gasolineras precisarán de idénticas condiciones, salvo la de ubicación bajo rasante.</i></p> <p><i>Pueden implantarse asimismo con carácter restringido las huertas públicas de ocio y siempre bajo la condición de no ocupar más del 30% del espacio libre salvo lo dispuesto expresamente en Norma Particular o el planeamiento de desarrollo.</i></p> | | <p><i>superficie máxima del 10% de la superficie útil del parque.</i></p> <p><i>No está permitida la instalación en los espacios libres de gasolineras, garajes auxiliares ni parkings bajo rasante.</i></p> <p><i>- Usos no compatibles. Pertenecen a ese tipo de usos no compatibles con los espacios libres, los garajes auxiliares, los parkings, así como las gasolineras.</i></p> |
| <p><u>CAPÍTULO OCTAVO</u></p> <p>CONDICIONES DE EJECUCIÓN, PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS OBRAS.</p> <p>Artículo 87. CERRAMIENTO DE SOLARES</p> <p><i>Cuando exista algún solar sin edificar o se produzca el derribo de una finca y sus condiciones constituyeran un peligro será obligatorio adoptar las siguientes medidas ¿¿¿?, el solar deberá ponerse a disposición del Ayuntamiento para su utilización como aparcamiento, zonas de juego y recreo, pudiéndose</i></p> | <p>En el capítulo octavo se esboza la posibilidad de poner usos temporales en solares sin edificar o en aquellos en los que se ha producido un derribo. Se podría plantear el vallado como un requisito cuando pueda generar un peligro para la seguridad pública y hacer referencia a convenios con el Ayuntamiento para la puesta en uso de estos espacios.</p> | <p>CONDICIONES DE EJECUCIÓN, PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS OBRAS.</p> <p>Artículo 92. CERRAMIENTO DE SOLARES</p> <p><i>Cuando exista algún solar sin edificar o se produzca el derribo de una finca y sus condiciones constituyeran un peligro, siquiera mínimo, para la seguridad pública, se vallará y protegerá inmediatamente, sin esperar al momento de la construcción, pudiendo hacerlo el Ayuntamiento subsidiariamente con cargo al propietario</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|--|
| <p><i>establecer los convenios correspondientes para utilización pública.</i></p> <p><i>Cuando las condiciones del solar constituyeran un peligro, siquiera mínimo, para la seguridad pública, se vallará y protegerá inmediatamente, sin esperar al momento de la construcción, pudiendo hacerlo el Ayuntamiento subsidiariamente con cargo al propietario</i></p> | <p>Sería de interés hacer un artículo específico sobre usos alternativos en solares y parcelas vacantes que, por un lado, diesen respuesta a la demanda social, contribuyeran a generar actividad en los barrios y dieran vida a los espacios vacantes que ahora mismo son, muchas veces, “agujeros negros” y con la crisis no hay perspectivas a corto plazo para</p> | <p><i>El Ayuntamiento podrá establecer convenios con los propietarios de solares vacantes para la utilización pública de los mismos con usos temporales y reversibles de carácter social y comunitario. Estos usos estarán sujetos a las condiciones marcadas por el Artículo 9. Extensión del espacio exterior de uso público en solares y parcelas vacantes.</i></p> |
|---|--|--|

4. La movilidad en las ordenanzas urbanísticas

4.1. Exposición de Motivos: vínculo entre movilidad e igualdad

Todos los estudios de movilidad conocidos, tanto dentro como fuera de los países de la Unión Europea, muestran que a nivel estadístico la variable del sexo tiene una impronta en la manera de moverse. Las mujeres utilizan más los modos lentos y son de lejos las usuarias principales de los servicios de transporte colectivo, mientras que el uso del vehículo privado está principalmente en manos masculinas. Es cierto, también, que las diferencias en la posesión de carnet de conducir entre hombres y mujeres se van reduciendo año tras año y, desde mediados de los 1990 el incremento en el número de nuevas conductoras es superior al incremento de los hombres conductores. En los 1980 en el conjunto de España algo menos de 1 de cada 4 permisos de conducir estaba en manos de una mujer y en el año 2000 se aproxima a 1 de cada 3.

También hay diferencias de género en los tipos de desplazamientos. Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino.

La edad es la variable más significativa de la movilidad masculina porque de ésta depende la actividad, la cual, a su vez, explica los desplazamientos cotidianos de la mayor parte de los hombres en edad laboral. En el caso de las mujeres, en las edades centrales de la vida, la conjunción de la actividad laboral y la actividad doméstica generará pautas de movilidad distinta.

Desatender esta realidad y no incluir la perspectiva de género en la planificación urbanística o en la gestión del transporte, revierte negativamente en la vida cotidiana de quienes han quedado “fuera de la foto”: conciliando la vida laboral y familiar en un entorno urbano que no ha tenido en cuenta la necesidad de aproximar ambas esferas; realizando viajes encadenados con un sistema de transporte que privilegia los desplazamientos lineales; o teniendo que realizar tareas de acompañamiento de mayores o menores porque no es posible caminar o pedalear de manera segura por el espacio urbano.

4.2. Aspectos relevantes de la movilidad de Elorrio

La movilidad ha sido un tema central en los tres talleres de trabajo y participación que se han llevado a cabo en Elorrio.

- Taller con técnicos y políticos sobre Ordenanzas Urbanísticas y realizado el 25 de abril de 2013.
- Proceso de participación vinculado a la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana que fue aprobado el 14 de abril de 2011
- Mapa de la ciudad prohibida, realizado en enero de 2009.

En relación a la movilidad de Elorrio, los aspectos más destacados recogidos en estos tres momentos citados se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Excesivo protagonismo del vehículo privado en la estructura urbana, en el diseño del viario y en la gestión de la movilidad que limita o dificulta otras alternativas más sostenibles y más equitativas.
- Mala accesibilidad peatonal y ciclista a los núcleos rurales y escasos servicios de transporte público, problema que se está intentando solventar con actuaciones como la puesta en marcha del taxi rural.
- Presencia de tramos o puntos conflictivos para la seguridad peatonal, especialmente en travesías –pasos peatonales distantes, escasa iluminación o falta de aceras e itinerarios- donde hay mucho tráfico pesado.
- Existencia de equipamientos cotidianos y espacios de trabajo con deficientes o peligrosas conexiones peatonales.
- Demanda de un mayor protagonismo de la bicicleta en la movilidad local que, al no estar ordenada, resulta conflictiva con el tráfico motorizado, cuando va en calzada o con el tránsito peatonal, cuando circula por las aceras.
- Necesidad de unos límites de velocidad adecuados a la nueva intermodalidad de modos activos y tráfico motorizado.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Necesidad de regular mejor el paso de vehículos y la carga y descarga en las zonas peatonales o de prioridad peatonal y los vados.
- Paradas de autobús escasas y algunas situadas en puntos alejados y zonas poco habitadas, que se consideran peligrosas.
- Caminos rurales cerrados o en mal estado.

EXTRACTO DE APORTACIONES MOVILIDAD DE LOS TRES TALLERES

Taller de Ordenanzas:

- En los núcleos rurales, posibilidad de implantar un sistema de viales o senderos que mejoren y garanticen la accesibilidad a estas zonas. El tema es complejo (unos núcleos están más poblados, otros menos, etc.) y el problema es fundamentalmente económico.
- Mientras tanto, se va tratando de resolver algunos problemas, como el de la accesibilidad, con el servicio de taxi rural. Para comenzar a abordar esta cuestión habría que comenzar por estudiar y evaluar las necesidades de cada uno de estos barrios o barriadas. Se han producido mejoras a nivel de diseño en estos barrios, acordes con la regeneración urbana aunque, en su caso, queda todavía mucho por hacer (generar nuevos espacios, mejorar la movilidad...).
- En las zonas peatonales hay necesidad de restringir el acceso a los coches.
- El tiempo de cruce en los semáforos a veces es desfavorable para quienes caminan.
- La movilidad y cambios de criterios.
- Los aparcamientos, los horarios excesivos de carga y descarga (propuesta de regular los vados).
- Coexistencia de coches y bicis en calzada, complementada con otras actuaciones (límites de velocidad..) y mejorar su incidencia o impacto en la seguridad peatonal.
- La Estrategia Ciclista, un proyecto que está arrancando, con el que se pretende desarrollar una política de impulso de la bicicleta como medio de desplazamiento alternativo. En las ordenanzas se le ha dado un tratamiento de desiderátum.
- Demanda de ciclistas de carril-bici, ya que la inmensa mayoría circula por la acera. Su ubicación en la calzada supone una restricción a ciclistas de menor edad.
- Se está desarrollando la infraestructura – el carril-bici – .
- Necesidad de incrementar la cultura de convivencia y coexistencia para corregir comportamientos ciclistas abusivos.
- Prioridad y orden a establecer en el tratamiento de la movilidad. Prioridad peatonal, prioridad ciclista y automóvil.

Mapa de la Ciudad Prohibida

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Otras zonas especialmente conflictivas nombradas, en este caso desde el punto de vista de la seguridad vial, son la carretera de Arrate-Mondragón, que divide dos enclaves (industrial y residencial en San Antón), la zona de la industrialdea de Betsaide-Iguria, hacia Goieta, y el paso de la carretera (Variante-Sur) por la zona urbana, con tramos sin aceras, tráfico intenso a diario por zona urbana, escasos pasos de cebría peligrosos, o ninguno en largos tramos, así como una iluminación pobre y orientada a la carretera son otros de los ejemplos nombrados por las mujeres como puntos donde se hace necesaria una intervención urbanística o acciones puntuales de reforma urbana para garantizar la seguridad vial, sobre todo porque la industrialdea es un lugar de paso hacia el Instituto y el Colegio Público de Educación Infantil.
- Como puntos conflictivos también identificaron o nombraron las paradas de autobús (Bizkaibus), pocas y muy alejadas de gran parte del pueblo o ubicadas junto a cantones, que se consideran peligrosos.

Proceso de Participación del PGOU

- Impacto sobre recursos naturales básicos: mala calidad del aire debido al tráfico motorizado (y actividades industriales). *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Deficiente red viaria. Mala organización de la red viaria: falta de aparcamientos, puntos conflictivos, excesivo tráfico, pocas alternativas al tráfico rodado. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Ausencia de transporte público. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Falta de comunicación mediante transporte público hacia los pueblos limítrofes (Berriz, Elgeta y Mondragón).. *(Movilidad Urbana)*
- Mala comunicación con pueblos limítrofes, especialmente Durango. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Ausencia de transporte público entre barrios y casco, lo que obliga a mucho uso del coche particular *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Caminos rurales cerrados y en mal estado. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- El tren de alta velocidad (TAV) supone un freno al desarrollo social, ambiental y económico del pueblo (No aporta nada al pueblo). *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Déficit de infraestructuras de comunicaciones internas y externas y del servicio de transporte público: deficientes conexiones, carencia de bidegorris y de paseo, ausencia de estudios de necesidades de desplazamientos diarios, a qué destinos y motivos y si está la gente dispuesta a usar el transporte público. *(Equipamientos y Servicios)*
- Déficit de vías peatonales que conecten el núcleo urbano con los núcleos rurales y otros barrios. *(Equipamientos y Servicios)*
- No existe transporte público a los barrios alejados del casco (mucha gente mayor). *(Equipamientos y Servicios)*
- Escasas zonas de aparcamiento en grupos de vivienda. *(Equipamientos y Servicios)*
- Deficientes comunicaciones internas y externas y fuerte dependencia del vehículo privado. Defectuosa comunicación con los núcleos rurales y otros municipios. *(Modelo de Ciudad)*
- Falta un estudio de desplazamientos al trabajo entrante y saliente del municipio. *(Modelo de Ciudad)*
- Para ir a Elgeta hay que atravesar el pueblo (no hay estudio cuantitativo del tráfico hacia esa zona). *(Movilidad Urbana)*
- Mucho tráfico de paso hacia Durango y Arrasate. *(Modelo de Ciudad)*
- Demasiada dependencia del coche. *(Modelo de Ciudad)*

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Excesiva contaminación ambiental y acústica. *(Modelo de Ciudad)*
- Amenaza de grandes infraestructuras (TAV) impacto de paisaje, ruido y división del territorio. *(Modelo de Ciudad)*
- Importante volumen de tráfico, principalmente vehículos pesados, por el centro urbano. Las carreteras generales pasan por el centro del pueblo. *(Movilidad Urbana)*
- Deficiente servicio de transporte público con localidades cercanas (Berriz, Elgeta, Mondragón) y núcleos rurales. *(Movilidad Urbana)*
- Red viaria interior y exterior deficitaria y ausencia de estudios que permitan proponer soluciones adecuadas a las diferentes necesidades y desplazamientos. *(Movilidad Urbana)*
- Ausencia de aparcamientos disuasorios para vehículos motorizados y bicicletas. *(Movilidad Urbana)*

4.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en las ordenanzas en los artículos vinculados a la movilidad

A partir de estos planteamientos iniciales, se ha elaborado una serie de objetivos a alcanzar para conseguir una ciudad más igualitaria y que son la referencia para la redacción de normativa municipal que haga frente a las necesidades y los problemas detectados.

Estos objetivos son los siguientes:

- Contribuir, desde la regulación urbanística, a dar un giro en el orden de prioridades de la movilidad municipal, transformando la jerarquía imperante y situando en primer lugar los modos activos y sostenibles –peatones y ciclistas- seguidos de los transportes colectivos y situando el uso privado del coche en última posición.
- Garantizar la accesibilidad no motorizada a los núcleos rurales. Cuando no existan senderos o viales peatonales o ciclistas, buscar soluciones de coexistencia de tráfico que legitimen y den seguridad a esos usos activos.
- Impulsar la bicicleta garantizando una red básica segura y regulando su convivencia con el resto de modos.
- Regular los vados para garantizar la continuidad y accesibilidad de los itinerarios peatonales.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Garantizar el acceso peatonal y ciclista a todos los equipamientos, incluyendo las instalaciones fuera de la ciudad y a las zonas industriales y su fácil conexión con las áreas residenciales. Especialmente atender y cuidar la accesibilidad a equipamientos educativos, culturales o deportivos donde los usuarios principales son menores.
- Atender a la ubicación, señalización e iluminación de paradas y acondicionamiento de la red de transporte público desde la perspectiva de la seguridad.

Las ordenanzas, no tanto las urbanísticas sino las de movilidad, tienen capacidad para establecer criterios claros sobre las siguientes cuestiones que se demandan:

- Uso y forma de acceso motorizado a los espacios peatonales –regulando el acceso a urgencias, garajes o carga y descarga-.
- Regulación de semáforos, especialmente la duración de las distintas fases semaforicas, para no penalizar a peatones.
- Usos permitidos y no permitidos en las aceras, como puede ser el aparcamiento de vehículos (motos) o la circulación de bicicletas.
- Regulación del aparcamiento.

4.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios

| Texto y ubicación original | Justificación de la aportación, mejora o cambio | Texto y ubicación propuesta |
|---|---|---|
| <p>TÍTULO SEGUNDO ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN</p> <p><u>Sección segunda</u></p> <p>CONDICIONES DE CALIDAD Y DISEÑO DE LAS URBANIZACIONES</p> <p>ARTÍCULO 11. CRITERIOS MÍNIMOS DE CALIDAD Y DISEÑO DE LOS PROYECTOS Y OBRAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p>Criterios generales.</p> <p><i>Las condiciones que contiene el presente capítulo se consideran mínimas, en cuanto al logro de los niveles deseables sobre calidad y eficacia funcional.</i></p> <p><i>Siempre que se superen los niveles mínimos que pueden implicar dichas condiciones, se admiten soluciones técnicas diferentes debidamente homologadas y acordes con la normativa sobre la materia.</i></p> | <p>La idea de establecer parámetros mínimos ha conducido, en algunos lugares, a asociar la calidad urbana con el sobredimensionamiento del viario, algo que ha resultado muy nocivo para la vitalidad del propio espacio público que queda “fuera de escala”. Por eso, además de incidir en las dimensiones mínimas, conviene plantear la integración del viario junto con los distintos elementos que componen el espacio urbano y que se detalla en el capítulo concreto de viario.</p> | <p><u>Sección segunda</u></p> <p>CONDICIONES DE CALIDAD Y DISEÑO DE LAS URBANIZACIONES</p> <p>ARTÍCULO 11. CRITERIOS MÍNIMOS DE CALIDAD Y DISEÑO DE LOS PROYECTOS Y OBRAS DE URBANIZACIÓN.</p> <p><i>Criterios generales</i></p> <p><i>Las condiciones que contiene el presente capítulo se consideran mínimas, en cuanto al logro de los niveles deseables sobre calidad y eficacia funcional.</i></p> <p><i>Siempre que se ajusten a normativa, se admiten soluciones técnicas diferentes debidamente justificadas.</i></p> |
| <p>No existe un artículo que vincule velocidades máximas con diseño de viario. Iría al inicio,</p> | <p>En relación a la movilidad, uno de los criterios de diseño puede ser el</p> | <p>Artículo 12. Elorrio, ciudad 30</p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|---|---|
| <p>como un artículo previo de las condiciones de diseño del viario.</p> | <p>límite de velocidad que el Real Decreto 1428 de 2003 sobre Seguridad Vial otorga a las Corporaciones Municipales para establecer limitaciones en vías urbanas.</p> <p>El Real Decreto 1428 de 2003 de 21 de Noviembre sobre Seguridad Vial, plantea la competencia municipal en establecer limitaciones de velocidad en el viario urbano:</p> <p><i>Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.</i> <i>1. La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora. Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.</i></p> | <p><i>El diseño del viario garantizará la convivencia y la seguridad de los distintos tipos de usuarios y las soluciones de diseño técnico elegidas contribuirán al calmado del tráfico. Se establece en el viario urbano un límite máximo de velocidad de circulación de 30 Km/hora, atendiendo al artículo 50 del Real Decreto 1428/2003 de Seguridad Vial.</i></p> |
|---|---|---|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|---|---|
| | <p>De esta manera, se integran requisitos de diseño urbano con otros más propios de la gestión del tráfico que pueden confluír en soluciones de calmado de tráfico.</p> <p>Así mismo, este artículo nuevo contribuirá a establecer unas condiciones de partida adecuadas para la promoción de la bicicleta que podrá convivir sin necesidad de vías segregadas en gran parte del viario urbano.</p> | |
| <p>TÍTULO SEGUNDO</p> <p>ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN</p> <p><u>Sección segunda</u></p> <p>CONDICIONES DE CALIDAD Y DISEÑO DE LAS URBANIZACIONES</p> <p>Artículo 10. CONDICIONES DE DISEÑO Y DE CONSTRUCCIÓN DE VIALES E ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS URBANOS.</p> <p><i>2.-El ancho mínimo de las aceras será de 3,00 m. entendiéndose tales como anchos libres a contar desde el límite exterior del bordillo (...)</i></p> | <p>El orden de exposición de este artículo expresa una jerarquía que la perspectiva de género pretende trastocar: motorizado en primer lugar y posteriormente peatones y bicicletas. Sería importante revertir el orden y establecer en primer lugar una red de itinerarios peatonales y ciclistas estructurantes, al menos equivalente a la red para el tráfico rodado.</p> <p>Se propone plantear un artículo específico para la movilidad peatonal, otro para la ciclista y otro para la motorizada.</p> | <p>Artículo 13. Itinerarios peatonales</p> <p><i>El espacio peatonal será concebido como un itinerario continuo, accesible y seguro que garantice la calidad de los desplazamientos peatonales y de los usos estanciales que, en cada caso, se puedan dar.</i></p> <p><i>El mobiliario urbano, el arbolado y cualquier otra instalación, deberán dejar una banda libre de obstáculos cuya anchura está determinada por la legislación vigente en materia de accesibilidad. La anchura mínima de referencia en la CAPV es de 2,00 metros.</i></p> <p><i>Cuando las dimensiones o la morfología de la vía impidan la separación entre el espacio vehicular y peatonal a distintos niveles, se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto. En esta plataforma tendrá prioridad el tránsito peatonal y se diseñará y señalizará tanto la sección como la velocidad de uso de modo que se garantice la seguridad de quienes caminan (ORD. 561 CAP III, art. 5.4.)</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|---|
| | | <p><i>Se cuidarán especialmente los puntos de cruce con los itinerarios vehiculares y se asegurará que el itinerario peatonal no queda interrumpido ni relegado por las condiciones del tráfico motorizado. El diseño y la gestión de los cruces se realizarán de manera que garanticen la seguridad, continuidad, comodidad y accesibilidad de quienes caminan.</i></p> |
| <p><i>3.- Además de las obligadas por el planeamiento, se aconseja el diseño de pistas para bicicletas en unión de las zonas residenciales periféricas con el centro y de ambas con las zonas escolares, culturales, deportivas, recreativas y de parques principales.</i></p> <p><i>Los carriles de bicis serán preferentemente de 2,50,- m. de ancho y, mínimamente, de 2,- m., en doble dirección. En dirección única la anchura mínima será de 1.- m. El pavimento será rígido o de tipo asfaltado y uniforme.</i></p> | <p>La infraestructura ciclista no debe quedar en un desideratum “se aconseja”.</p> <p>Tal vez resulta muy rígido plantear en este documento unas dimensiones básicas de la red o un tipo de pavimento que puede ser, en casos, desaconsejable e ir en contra de los objetivos buscados. Por eso, se propone un texto más directo en cuanto a la consideración de la bicicleta como un modo de transporte en todas las fases de planificación, pero dejando abierto y refiriendo a documentos que han estudiado más en detalle las soluciones técnicas, la definición concreta de la red.</p> <p>Referencias de interés para el diseño de vías ciclistas:</p> <p>- Norma Foral 1/207 de vías</p> | <p>Artículo 14. Red de vías ciclistas</p> <p><i>Cualquier proyecto de urbanización considerará en el diseño del viario las condiciones y requerimientos de la movilidad ciclista segura, al igual que se contempla la movilidad peatonal y motorizada.</i></p> <p><i>En aquellas vías que en el planeamiento urbanístico o en el Plan Ciclable formen parte de la red de vías ciclistas, las dimensiones y características de trazado atenderán las estipulaciones y recomendaciones de dichos documentos.</i></p> <p><i>Se incorporará en el diseño del viario y en la gestión de la movilidad, el concepto de “red ciclista” entendiéndose que cada tramo de vía ciclista debe conectar y formar parte de esta red y tener resuelta tanto las intersecciones como su conectividad y continuidad.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| | <p>ciclistas de Gipuzkoa Plan Director Ciclable de Vizcaya” (2003-2016) Norma Foral de la red de infraestructuras ciclables forales de Vizcaya (todavía sin aprobar). Manual para el diseño de rutas ciclables de Vizcaya. 2005.</p> | |
| <p><i>1.El ancho mínimo de los carriles de circulación de vehículos será de 3,50 m. en vías de rango igual o superior a los distribuidores principales o primarios (pudiendo reducirse a 3,20 m. en casos muy justificados), y de 3,- metros en los distribuidores secundarios y vías de acceso. En las vías de distribución final, fondos de saco y otras vías donde fueran imposibles las citadas dimensiones mínimas, pueden tolerarse las bandas de 2,50 m. de ancho.</i></p> <p><i>El ancho mínimo de las bandas de aparcamiento será de 2,20 m. si el aparcamiento es en línea y de 2,60 m. si es en batería. En este caso, el fondo mínimo será de 4,50m. si las bandas están inclinadas y de 5,00m. si son perpendiculares a la calzada.</i></p> <p><i>La definición geométrica de plantas y perfiles, bordes de calzada e isletas de los viales se realizará de acuerdo con las recomendaciones técnicas del Departamento</i></p> | <p>En general es demasiado rígido este punto del artículo 10, en la consideración de las dimensiones básicas del viario y del aparcamiento. Esto puede conducir a un modelo uniformizado y estandarizado de viario que limita mucho las posibilidades y la adecuación de éste a las características de las distintas calles o a las posibilidades de llevar a cabo intervenciones de calmado de tráfico que exigirán o recomendaran un ancho menor. Se propone que se deje más abierta esta posibilidad para que el ente competente de la corporación municipal pueda tener más juego a la hora de determinar las dimensiones del viario en cada caso y en relación a la función que pueda desempeñar</p> | <p>Artículo 15. Carriles de circulación de vehículos</p> <p><i>La red viaria debe diseñarse bajo la concepción de conjunto del espacio urbano y del resto de los elementos que lo componen como edificios, espacios libres, etc. Debe haber congruencia entre la estructura, dimensiones y jerarquía de la red viaria, la localización de las actividades generadoras de atracción (equipamientos, comercio, centros de empleo, etc.), las tipologías edificatorias previstas y los distintos ambientes del espacio urbano.</i></p> <p><i>En la red la red interurbana estructurante y que soporta más intensidad de tráfico, el ancho mínimo de los carriles de circulación será de 3,5 metros, pudiéndose llegar a 3 metros en aquellas zonas donde se justifique.</i></p> <p><i>En los distribuidores secundarios y vías de acceso el ancho recomendado será de 3 metros, pudiéndose reducir estas dimensiones si se justifica adecuadamente.</i></p> <p><i>En vías urbanas de distribución final donde su carácter, su función o su anchura no fuera posible o no interesara alcanzar las citadas dimensiones mínimas, se podrán establecer bandas de 2,50 m. de ancho.</i></p> <p><i>La definición geométrica del aparcamiento, plantas y perfiles, bordes de calzada e isletas de los viales se realizará de acuerdo con las recomendaciones técnicas del Departamento Foral competente o de otras entidades competentes en la materia.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|--|
| <p><i>Foral de Obras Públicas, de la Dirección General de Carreteras o de los entes competentes en la materia.</i></p> | <p>cada calle.</p> <p>En este esquema, por ejemplo, no se considera la posibilidad de plataformas únicas para la coexistencia de tráfico que es una medida posible y de interés no sólo para centros urbanos, sino para zonas residenciales u otros espacios de nueva urbanización. Este aspecto se ha incluido como propuesta en los itinerarios peatonales como posibilidad.</p> <p>Mientras la normativa “estándar” tiende a salvaguardar las anchuras mínimas del viario -que en la práctica terminan muchas veces por sobredimensionarlo-, una nueva visión desde la perspectiva de género propone establecer un mayor rango de anchuras que evite el sobredimensionamiento de las calzadas para el tráfico rodado por sus efectos negativos sobre la seguridad, el medio ambiente y la autonomía de los grupos vulnerables. Casi parecería más importante establecer “máximos” que mínimos dado que el campo de la ingeniería viaria tienen muy interiorizado unas dimensiones basadas todavía en la</p> | |
|--|--|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|-------------------------------|---|--|
| | <p>fluidez del tráfico antes que en la convivencia del mismo con todo tipo de usuarios/as.</p> <p>Para la definición de la geometría de los viales se hace referencia a la Dirección General de Carreteras y debería seguir unos criterios más urbanos este diseño.</p> <p>Una buena referencia para el diseño viario es la Instrucción de Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid que establece unos criterios básicos, pero permite cierta flexibilidad para la diversidad tipológica de calles que cualquier espacio urbano precisa. http://www.carreteros.org/normativa/travesias/pdfs/ccaa_pdf/ivp_ay_madrid.pdf</p> <p>En cuanto a las dimensiones del aparcamiento se sugiere que el articulado haga referencia a las recomendaciones y parámetros técnicos disponibles, dado que la casuística es enorme y establecer unos parámetros mínimos puede limitar las soluciones que mejor se adapten a cada situación.</p> | |
| <p>TÍTULO TERCERO.</p> | | |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|---|
| <p>ORDZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p><u>CAPÍTULO QUINTO</u></p> <p>LOCALES Y ESPACIOS EDIFICADOS UBICADOS EN PARCELAS Y EDIFICACIONES RESIDENCIALES Y DESTINADOS A USO DE APARCAMIENTO</p> <p>Artículo 71. ESTACIONAMIENTO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS. GARAJES</p> <p><i>Cualquier edificación de viviendas, deberá prever dentro de su construcción o parcela, al menos una plaza de garaje por vivienda y una plaza por cada 100 m2 o fracción de local comercial en planta baja.</i></p> <p><i>Los edificios de uso mayoritario de oficinas dispondrán, al menos, de una plaza cada 70 m2. de superficie construida, dentro de su construcción o parcela.</i></p> <p><i>- Los edificios de uso comercial, salvo otras especificaciones concretas, precisarán la previsión de, al menos, una plaza cada 70 m2. de superficie construida, permitiéndose en este caso aparcamientos exteriores a la edificación</i></p> | <p>El tema del aparcamiento es fundamental cuando se busca transformar el sistema de movilidad y el modelo urbano. La exigencia básica de, al menos, una plaza de garaje por vivienda y una plaza por cada 100 m2 o fracción de local comercial en planta baja, no sólo incrementa los costes de edificación y encarece el acceso a la vivienda, sino que también promueve un modelo de movilidad muy ligado al vehículo, dado que su disponibilidad próxima favorece un uso muchas veces inadecuado. Ya se ha visto que uno de los instrumentos más eficaces para disuadir el uso del automóvil es, precisamente, el control del aparcamiento.</p> <p>Desde el urbanismo de género y el urbanismo sostenible se propone buscar nuevas alternativas a esta exigencia normativa.</p> <p>1. Por un lado, se plantea que no sería necesario que los planes urbanísticos obligaran a ello, porque ya el propio mercado se encarga de garantizar la</p> | <p>No se puede redactar un artículo que no se ajuste al marco normativo supramunicipal.</p> |
|--|--|---|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|--|
| | <p>dotación de plazas de aparcamiento necesarias⁴.</p> <p>2. El estándar debería flexibilizarse y adecuarse a las muy diversas realidades urbanas. Ahora mismo esta exigencia no distingue entre las diferentes tipologías edificatorias, ambientes urbanos, barrios o núcleos.</p> <p>3. Otra posibilidad es que, al menos, en algunos barrios, se flexibilizara este parámetro y que la propia corporación municipal pudiera plantear estándares por debajo de los establecidos por la Ley del Suelo en edificios concretos – por ejemplo, viviendas para jóvenes o ancianos- o en barrios concretos de la ciudad –por ejemplo, aquellos que tengan un compromiso con la sostenibilidad-.</p> <p>4. La siguiente cuestión que debería planearse es dónde se localizan esos aparcamientos. La solución que está surgiendo en algunos barrios de ciudades europeas -que también se enfrentan a este</p> | |
|--|--|--|

⁴ Pozueta Echvarri, Julio (Dir) y otros (2009) La ciudad Paseable. CEDEX

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|--|
| | <p>tipo de exigencia normativa por vivienda o por metro cuadrado construido- es realizar una reserva de suelo tal como exige la ley, pero no en la propia parcela ni en el viario próximo. En los llamados “barrios sin coche” reservan el espacio exigido de aparcamiento en los bordes o márgenes del barrio que queda como un suelo vacante para usos temporales. No lo acondicionan para aparcamiento sino simplemente hacen la reserva y, en caso de que en un futuro el barrio cambie y haya necesidad de plazas de aparcamiento, pondrán ese espacio en uso para ese fin.</p> | |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p>CAPÍTULO QUINTO LOCALES Y ESPACIOS EDIFICADOS UBICADOS EN PARCELAS Y EDIFICACIONES RESIDENCIALES Y DESTINADOS A USO DE APARCAMIENTO</p> <p>ARTÍCULO 72. ACCESO DE VEHÍCULOS Y VADOS.</p> | <p>Se regula el acceso de vehículos a las edificaciones porque en la actualidad hay conflicto con el uso de bajos para garajes y la profusión de vados que entorpecen los itinerarios peatonales.</p> <p>También sería interesante regular</p> | <p>Artículo 77. Acceso de vehículos y vados</p> <p>1. <i>Los accesos de vehículos a las fincas se ubicarán en los lugares que ocasionen menos conflictos con la circulación rodada, la peatonal, el arbolado y el mobiliario urbano. Los vados vehiculares no coincidirán nunca con los vados de uso peatonal.</i></p> <p><i>Como criterio general se concederá un vado por finca, estableciéndose un límite máximo devados por cadametros de frente de manzana. Se construirán accesos unitarios a los garajes de varias propiedades, en caso de que supere el</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| <p>1. <i>Los accesos de vehículos a las fincas se ubicarán en los lugares que ocasionen menos conflictos con la circulación rodada, la peatonal, el arbolado y el mobiliario urbano.</i></p> <p><i>El criterio general será el de conceder un vado por finca, con un máximo de dos, con las siguientes excepciones:</i></p> <p>a. <i>Las que estén obligadas a mayor número por normativa.</i></p> <p>b. <i>Las que, a juicio del Ayuntamiento, justifiquen la necesidad de un número superior por motivos de tamaño excepcional o escasa incidencia en el tráfico.</i></p> <p>2.- <i>Podrá denegarse la concesión de vado para locales destinados a guarda de vehículos de tamaño inferior a 150 m2. útiles, o para menos de cinco coches, siempre que no venga obligada la existencia de aparcamiento por la normativa de planeamiento u otra de aplicación.</i></p> | <p>el acceso peatonal a fincas, especialmente en tipologías de manzana cerrada, evitando que varios portales tengan un único acceso. Eso hace que la calle tenga pocos vanos y escasa permeabilidad, redundando en un espacio de menor interés, menor control social y, por lo tanto, redundando negativamente en la seguridad.</p> <p>Como en el municipio de Elorrio no existe esta tipología, no se considera necesario redactar un artículo con este contenido que podría ser útil para otras realidades urbanas.</p> | <p><i>estándar anterior, como en el caso de edificios unifamiliares aislados, con las siguientes excepciones.:</i></p> <p>2.- <i>Podrá denegarse la concesión de vado para locales destinados a guarda de vehículos de tamaño inferior a 150 m2 útiles, o para menos de cinco coches, siempre que no venga obligada la existencia de aparcamiento por la normativa de planeamiento u otra de aplicación.</i></p> |
| <p>No existe un artículo con este contenido</p> | <p>Al igual que los aparcamientos de vehículos motorizados son una pieza clave de la política de movilidad –bien para fomentar o inhibir su uso-, la disponibilidad de aparcamiento de bicicletas resulta</p> | <p>Artículo 100. Aparcamiento para bicicletas en edificaciones no residenciales</p> <p><i>Toda nueva edificación destinada a usos no residenciales habrá de contar con un espacio para el aparcamiento de bicicletas en el propio edificio accesible desde el exterior o en la parcela. En caso de habilitar este espacio en la parcela, debe ser un recinto cerrado y con protección climática.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | <p>fundamental para promocionar este modo de transporte. Esta apuesta municipal por la movilidad sostenible debe quedar bien reflejada en la dotación de plazas de aparcamiento.</p> <p>El artículo que aquí se recoge, se ha tomado de la normativa urbanística de Vitoria-Gasteiz.</p> | <p><i>Se recomienda que el número de plazas que deben proveerse como mínimo sean las siguientes:</i></p> <p>Propuesta de ratios de aparcamientos en edificaciones no residenciales</p> <table border="1" data-bbox="1122 440 1942 1300"> <thead> <tr> <th></th> <th>Uso</th> <th>Nº de aparcamientos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Larga duración</td> <td>Centros de trabajo</td> <td>1 por cada 5 empleos existentes o previstos</td> </tr> <tr> <td>Centros educativos</td> <td>3 por cada 10 alumnos mayores de 9 años y 1 por cada 5 empleos</td> </tr> <tr> <td>Estaciones del transporte colectivo</td> <td>1 por cada 50 usuarios</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">Media duración</td> <td>Centros comerciales</td> <td>1 por cada 150 m² de superficie de ventas y 1 por cada 10 empleos</td> </tr> <tr> <td>Bibliotecas</td> <td>1 por cada 5 puestos de lectura</td> </tr> <tr> <td>Centros deportivos</td> <td>1 de cada 5 plazas de la capacidad prevista y 1 de cada 5 empleados</td> </tr> <tr> <td>Centros hospitalarios</td> <td>1 por cada 100 camas y 1 por cada 5 empleos previstos</td> </tr> <tr> <td>Centros administrativos y oficinas con público</td> <td>1 cada 100 m² edificable</td> </tr> </tbody> </table> | | Uso | Nº de aparcamientos | Larga duración | Centros de trabajo | 1 por cada 5 empleos existentes o previstos | Centros educativos | 3 por cada 10 alumnos mayores de 9 años y 1 por cada 5 empleos | Estaciones del transporte colectivo | 1 por cada 50 usuarios | Media duración | Centros comerciales | 1 por cada 150 m ² de superficie de ventas y 1 por cada 10 empleos | Bibliotecas | 1 por cada 5 puestos de lectura | Centros deportivos | 1 de cada 5 plazas de la capacidad prevista y 1 de cada 5 empleados | Centros hospitalarios | 1 por cada 100 camas y 1 por cada 5 empleos previstos | Centros administrativos y oficinas con público | 1 cada 100 m ² edificable |
|----------------|--|---|--|-----|---------------------|----------------|--------------------|---|--------------------|--|-------------------------------------|------------------------|----------------|---------------------|---|-------------|---------------------------------|--------------------|---|-----------------------|---|--|--------------------------------------|
| | Uso | Nº de aparcamientos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Larga duración | Centros de trabajo | 1 por cada 5 empleos existentes o previstos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Centros educativos | 3 por cada 10 alumnos mayores de 9 años y 1 por cada 5 empleos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Estaciones del transporte colectivo | 1 por cada 50 usuarios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Media duración | Centros comerciales | 1 por cada 150 m ² de superficie de ventas y 1 por cada 10 empleos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Bibliotecas | 1 por cada 5 puestos de lectura | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Centros deportivos | 1 de cada 5 plazas de la capacidad prevista y 1 de cada 5 empleados | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Centros hospitalarios | 1 por cada 100 camas y 1 por cada 5 empleos previstos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Centros administrativos y oficinas con público | 1 cada 100 m ² edificable | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|----------------------------|
| | | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1122 226 1339 459"></td> <td data-bbox="1339 226 1608 459"> Centros de ocio - cines - restaurantes y bares - teatro / auditorio - salas de concierto </td> <td data-bbox="1608 226 1944 459"> 1 plaza por cada 20 plazas </td> </tr> </table> | | Centros de ocio - cines - restaurantes y bares - teatro / auditorio - salas de concierto | 1 plaza por cada 20 plazas |
| | Centros de ocio - cines - restaurantes y bares - teatro / auditorio - salas de concierto | 1 plaza por cada 20 plazas | | | |

5. La vivienda en las ordenanzas urbanísticas

5.1. Exposición de Motivos: vínculo entre vivienda e igualdad

La vivienda ha sido el ámbito atribuido simbólicamente a las mujeres pero, paradójicamente, hasta hace poco tiempo las mujeres han tenido escasa incidencia en su diseño y construcción. La vivienda puede jugar un papel activo en la conquista de la equidad entre géneros si se tiene en cuenta el desigual acceso a la propiedad que pervive entre mujeres y hombres, los distintos significados sociales y las diferentes formas de habitar.

El peso que ha adquirido la vivienda como bien especulativo y objeto de intercambio, ha contribuido a que fuera perdiendo peso su función misma del habitar. La rigidez de un sistema basado en la propiedad no sólo no ha acompasado las transformaciones que precisan las nuevas formas de habitar sino que ha entorpecido y creado nuevas barreras para la integración, la autonomía y la igualdad entre hombres y mujeres.

El primer aspecto sobre el que hay que incidir es sobre el acceso a la vivienda. A pesar de los años de enorme expansión del sector inmobiliario, la vivienda ha seguido siendo inaccesible a muchos colectivos sociales, destacando las personas jóvenes, las familias monoparentales o personas inmigrantes. Dentro de cada uno de estos grupos, las mujeres con menos trabajo, más precario y peor remunerado, vuelven a tener mayores dificultades para obtener una vivienda en propiedad o alquiler que les permita autonomía e independencia.

La tipología de vivienda “familiarista” que prima en el mercado no ha dado respuesta a las nuevas formas de convivencia ni a la nueva estructura social. Se deberían plantear y hacer accesibles a la población nuevas tipologías y nuevas fórmulas de distribución de espacios interiores que dieran respuesta a la variedad de formas de convivencia en los hogares y a una menor jerarquía dentro de los mismos, que es el signo de nuestros tiempos.

Al contrario que las viviendas tradicionales rurales, donde habitualmente el hogar es el corazón de la vida doméstica, en la vivienda de carácter urbano el espacio de trabajo por excelencia -la cocina- se ha localizado tradicionalmente en las traseras, con peores vistas y poca luz o con

malas condiciones espaciales para desarrollar las actividades que alberga. Otras actividades domésticas básicas, como tender la ropa o almacenar alimentos, no están resueltas en muchas promociones de vivienda nueva. Tampoco suele haber espacio accesible para carros de bebé, sillas de ruedas o bicicletas en los edificios, haciendo difícil o complicado su uso.

Todo ello pone de manifiesto la necesidad de abordar en la planificación, diseño y gestión del parque inmobiliario la perspectiva de género que contribuirá a afinar y a mejorar las condiciones del habitar.

5.2. Aspectos relevantes sobre vivienda en Elorrio

El sector de la vivienda, a pesar de su importancia, ha estado presente de manera desigual en los talleres llevados a cabo en Elorrio, que sirven de pre-diagnóstico al presente documento.

- En el taller con técnicos y políticos sobre Ordenanzas Urbanísticas, surgieron algunos aspectos relevantes vinculados a este tema.
- El debate sobre el Plan General de Ordenación Urbana es el que recoge más referencias en relación a la vivienda.
- Apenas hay aportaciones en la realización del “Mapa de la ciudad prohibida”, dado que trata principalmente de espacio público.

En relación a la vivienda, los aspectos más destacados se resumen en los siguientes puntos:

- El sector inmobiliario se ha dedicado más a la construcción que a la rehabilitación
- Escasa oferta de vivienda protegida y de alquiler
- Riesgo de que los núcleos rurales se conviertan en viviendas de unifamiliares sin vinculación con la actividad agraria.
- Problema de falta de servicios de proximidad en algunos barrios residenciales “viviendas dormitorio”.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Necesidad de regular los usos en planta baja, los cierres de parcelas y los vados para garantizar una buena integración entre las edificaciones y los espacios abiertos urbanos.
- Los cierres de carpintería y los tendederos son aspectos que no están bien resueltos.

EXTRACTO DE APORTACIONES SOBRE VIVIENDA DE LOS TALLERES

Taller Ordenanzas

- Regular los cierres de las carpinterías.
- Cierres de parcelas.
- Regulación de usos en planta baja.
- Regulación de los vados.
- Tendederos y otros elementos en las fachadas.

Proceso de Participación del PGOU

- Principales amenazas sobre el suelo, un bien escaso y limitado: el número excesivo de viviendas. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Necesidad de integración de los barrios al núcleo urbano. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Núcleos rurales ocupados por viviendas unifamiliares, sin interés agrario. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Mezcla de usos residenciales e industriales. Al expandirse el municipio, la industria queda dentro del núcleo urbano. *(Medio Ambiente y Sostenibilidad)*
- Desorden en las edificaciones (barrios). *(Equipamientos y Servicios)*
- Escasa oferta de vivienda protegida y en alquiler, insuficiente rehabilitación de viviendas (antiguas y cerradas) y excesivo precio. *(Modelo de Ciudad)*
- Los barrios no están suficientemente aprovechados y potenciados para la vida social y el ocio. Sólo están pensados como viviendas-dormitorio. *(Modelo de Ciudad)*
- Existe el riesgo de decantarse hacia: excesivo desarrollo de la vivienda, excesivo desarrollo de la industria... *(Modelo de Ciudad)*

5.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en los artículos vinculados a los equipamientos

A partir de estos planteamientos iniciales, se ha elaborado una serie de objetivos a alcanzar para conseguir una ciudad más igualitaria. Estos objetivos son los siguientes:

- Promover la rehabilitación del patrimonio construido, antes que la ocupación de nuevos espacios vacantes.
- Garantizar el uso y el carácter agrario de los núcleos rurales para que no se conviertan en urbanizaciones de unifamiliares.
- Ofertar vivienda protegida y buscar fórmulas para poner el parque de vivienda vacía en alquiler, como forma de garantizar el acceso de la población con menos recursos.
- Garantizar la presencia de actividades de proximidad en las zonas residenciales para evitar los “barrios dormitorio”.
- Regular los usos en planta baja -locales comerciales y actividades de proximidad- para garantizar la vitalidad urbana, la seguridad, la cercanía y la accesibilidad a los bienes cotidianos.
- Regular y garantizar que en todo tipo de viviendas, independientemente de su tamaño, estén bien resueltos todos los temas relacionados con las actividades de mantenimiento del hogar, tendedero y lavado de ropa, despensa de alimentos y espacio para guardar bicicletas, carros de bebé, sillas de ruedas y vehículos eléctricos necesarios para las personas mayores y/o con discapacidad, etc.

5.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios

| Texto y ubicación original | Justificación de la aportación, mejora o cambio | Texto y ubicación propuesta |
|--|---|--|
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p><u>CAPÍTULO PRIMERO</u> DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 28. CÓMPUTO DE EDIFICABILIDAD</p> <p>4.- No computarán para determinar la edificabilidad física los espacios y elementos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los espacios cubiertos y cerrados con menos de 1,50 m. de altura. - Los espacios bajo cubierta destinados exclusivamente a usos auxiliares de los característicos o admisibles, tales como instalaciones de servicio o trasteros, en el caso de compartir con aquéllos una misma unidad registral indivisible que no impliquen el cómputo de una altura más. <i>Tampoco computarán las superficies destinadas a uso residencial que formen parte de la vivienda situada en la planta inferior y que no supere el</i> | <p>El cómputo o no cómputo de los espacios comunes en edificios residenciales es un tema que ha estado presente en distintos estudios, reflexiones o iniciativas sobre vivienda y género. Se considera que los espacios comunitarios, aunque resulte compleja su gestión, pueden contribuir a hacer mucho más sencilla la conciliación, pueden ayudar a dotar los barrios de pequeños servicios y a mejorar la calidad de las viviendas con usos suplementarios.</p> <p>Un tema crucial es si estos espacios comunitarios deben o no computar. Esta cuestión se debate porque contribuyen a mejorar la calidad de la vivienda, lo que repercute en su valor de mercado y, si es así, parece que debería computar. Por otro lado, si no se favorecen y promueven “positivamente”, a través de mecanismos como éste, no llega a ensayarse y a implantarse este tipo de soluciones, ya que, hoy por hoy, ni siquiera se consideran o se demandan por falta de referencias.</p> | <p>ARTÍCULO 33. CÓMPUTO DE EDIFICABILIDAD</p> <p>4.- No computarán para determinar la edificabilidad física los espacios y elementos siguientes:</p> <p>(además de todo lo dispuesto, incluir el siguiente párrafo)</p> <p>- Los cuartos comunes para guardar bicicletas, carros de compra o bebé, vehículos personales no motorizados asociados al envejecimiento/ o discapacidad localizados en planta baja.</p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|--|
| <p><i>20% de la superficie útil total de la vivienda.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Los patios y conductos de instalaciones de diámetro superior a 1,50 m., así como los huecos de ascensores de cualquier dimensión en planta.</i> - <i>Los elementos ornamentales en cubierta.</i> - <i>Los patios de manzana.</i> - <i>Los porches o soportales en planta baja, así como los pasajes de acceso a espacios libres públicos.</i> - <i>Las entreplantas.</i> - <i>Salvo indicación expresa en la normativa particular de la zona o uso, no se computarán las superficies correspondientes a las plantas sótano, cuando se destinen a instalaciones comunes y/o garajes ni la parte que les corresponde de accesos y áreas de maniobra, siempre que éstos no superen el estándar señalado como máximo para cada uso.</i> | <p>Por eso se ha hecho una distinción entre unos espacios comunes dirigidos a usos que ahora mismo no están garantizados, y que se pueden considerar básicos -como son el almacenaje, el aparcamiento de bicicletas y carros de bebé- que, al igual que está estipulado el aparcamiento de vehículos, deberían reglamentarse frente a otros usos comunitarios.</p> <p>Otro tipo de espacios comunes se podrían restringir a edificios residenciales de carácter social habitados por jóvenes, familias monomarentales o personas mayores, por ejemplo, donde se podrían plantear espacios para usos y servicios comunitarios -lavandería, comedores, espacios de trabajo, juego infantil, etc.- que cubriesen varios objetivos como el ahorro económico o la eficiencia energética derivados de compartir recursos, espacios y servicios.</p> <p>Este debate no se cierra aquí y, en cada ocasión, habrá que analizar la idoneidad de favorecer estos espacios comunitarios y eximir de su cómputo de edificabilidad cuando se quieran promover activamente.</p> | |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> | <p>Parece importante incorporar el concepto de seguridad en el diseño de estos espacios. Soportales, pórticos o galerías son soluciones</p> | <p>Artículo 44. PÓRTICOS, SOPORTALES O GALERÍAS PEATONALES.</p> <p><i>Criterios de seguridad. Para la construcción de pórticos,</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|---|
| <p>CAPÍTULO SEGUNDO CONDICIONES GENERALES DE VOLUMEN Y DSIPOSICIÓN</p> <p>Artículo 39. PÓRTICOS, SOPORTALES O GALERÍAS PEATONALES.</p> <p><i>1.- Pórticos, Soportales o Galerías Peatonales se ajustarán tanto en ubicación y desarrollo de fachada como en sus dimensiones a lo previsto en la ordenación pormenorizada, cumpliendo en todo caso, las siguientes condiciones:</i></p> <p><i>(...)</i></p> | <p>magníficas cuando se ubican y diseñan adecuadamente, pero la adopción de este tipo de soluciones sin tener en cuenta los aspectos de seguridad hace que puedan convertirse en “puntos negros” en la trama urbana. Así, se pueden convertir en lugares poco frecuentados, lo que termina redundando en su menor uso y, con ello, en su menor seguridad. Por ello, se propone incluir un criterio general al inicio del artículo que exija que se tenga en cuenta la seguridad a la hora de adoptar estas soluciones.</p> | <p><i>soportales o galerías peatonales, se tendrá en cuenta la seguridad a la hora de sopesar y elegir esta solución. Como criterio general, se optará por este tipo de elementos constructivos en edificaciones o zonas urbanas cuya densidad garantice el uso y control social de estos espacios. Se evitarán aquellas soluciones de trazado y diseño que puedan contribuir, bien por su trazado, su ubicación o su diseño a la percepción de inseguridad.</i></p> |
| <p>TÍTULO TERCERO ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE</p> <p>CAPÍTULO TERCERO</p> <p>Sección Segunda</p> <p>CALIDAD</p> <p>Artículo 50. ESPACIOS Y ELEMENTOS DE USO COMÚN.</p> <p><i>1.- Los espacios y elementos de acceso y circulación comunes (portal, escaleras, rellanos) de los edificios residenciales se adecuarán a los criterios establecidos en las disposiciones legales vigentes en la materia, y particularmente la referente a accesibilidad</i></p> | <p>En la descripción de elementos comunes se plantea incorporar también aquí los criterios de seguridad. De nuevo, este criterio no se puede regular con unos parámetros concretos, ya que resultaría muy limitante y poco acertado. Se trata de introducirlo en las ordenanzas para que se tenga en cuenta esta cuestión.</p> | <p>Artículo 55. ESPACIOS Y ELEMENTOS DE USO COMÚN.</p> <p><i>Criterio de seguridad. Se favorecerá la seguridad y la percepción de la misma en todos los espacios y elementos de uso común –acceso, portales, escaleras, ascensores, garajes, etc. En el diseño y construcción de estos espacios y elementos se tendrán en cuenta todas las soluciones disponibles -ubicación, trazado, materiales, iluminación, etc.- que mejor contribuyen a favorecer un uso libre de miedo.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|---|
| <p>y eliminación de barreras arquitectónicas y seguridad en caso de incendio (CTE-SI) (...)</p> | | |
| <p>TÍTULO TERCERO</p> <p>ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE</p> <p><u>CAPÍTULO TERCERO</u></p> <p><u>Sección Tercera</u></p> <p>HABITABILIDAD</p> <p>Artículo 55. SUPERFICIES, CONDICIONES ESPACIALES Y PROGRAMA DE LAS VIVIENDAS.</p> <p>(...)</p> <p>2.- <u>Programa y condiciones mínimas.</u></p> <p>a). <i>Normativa de aplicación general y subsidiaria.</i></p> <p><i>Las viviendas cumplirán, como mínimo, las condiciones de diseño exigidas en la Orden de 12 de febrero de 2009, (corregida mediante la Orden 11-2009) del Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco, por la que se aprueban las Ordenanzas de Diseño de Viviendas</i></p> | <p>En este artículo, donde se estipulan las superficies y condiciones mínimas que debe tener una vivienda –tanto del interior de la misma como de servicios en el propio edificio- parece el lugar adecuado para incluir como elementos comunes de edificios residenciales espacios accesibles en planta baja para aparcar bicicletas, coches de bebé, carros de la compra, etc.</p> <p>En este mismo artículo se ven los requerimientos mínimos de dimensiones y condiciones que exige la normativa de vivienda. La legislación pretende, con la determinación de condiciones mínimas, garantizar calidades básicas. Se establece una tipología de vivienda “estándar” que dificulta plantear otro tipo de modelos y soluciones habitacionales y no hay cabida para viviendas con usos comunitarios que para jóvenes, personas mayores o familias monoparentales, podrían suponer una magnífica solución. Soluciones con menos superficie o menos dotaciones en la célula individual y más espacios y servicios comunitarios.</p> <p>En este artículo también surge el tema de los estándares de aparcamiento establecidos que se deberían revisar en la legislación urbanística para que no fuera un requisito imprescindible en las</p> | <p>Artículo 60. SUPERFICIES, CONDICIONES ESPACIALES Y PROGRAMA DE LAS VIVIENDAS.</p> <p><i>j) Espacio común para el aparcamiento de bicicletas, carros de bebé, sillas de ruedas, etc.</i></p> <p><i>Las edificaciones colectivas de vivienda de nueva construcción dispondrán de un local para el aparcamiento de bicicletas y coches de niños, así como vehículos personales no motorizados asociados al envejecimiento y/o la discapacidad en planta baja, totalmente accesible y conectado con el portal o zona de acceso a los ascensores. La superficie de este local será como mínimo de 10 m², incrementándose en 1 m² por cada vivienda</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| <p><i>de Protección Oficial, así como a las que las sustituyan o complementen. Las contradicciones que pudieran existir entre los contenidos de las disposiciones de estas Ordenanzas o entre éstos y la normativa vigente en relación a los programas edificatorios se resolverán exigiendo la aplicación de aquellas disposiciones que procuren un mayor nivel de la calidad de las viviendas, la higiene y la salubridad.</i></p> <p>b). <i>Programa mínimo.</i></p> <p><i>Toda vivienda y apartamento ha de contar al menos con las siguientes dependencias</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Espacio o espacios que de forma diferenciada o conjunta se destinen a cocina, comedor, sala de estar y dormitorio.</i> - <i>Baño o aseo, compuesto por lavabo, inodoro y ducha o bañera.</i> - <i>Tendedero de ropa.</i> <p>i). <i>Plazas de garaje y aparcamiento.</i></p> <p><i>El número mínimo de plazas de garaje o aparcamiento de servicio a la edificación será el que resulta de aplicar los estándares previstos en la legislación urbanística, salvo que</i></p> | <p>nuevas urbanizaciones. Estos estándares encarecen la vivienda y presuponen que cada núcleo familiar posea al menos un vehículo.</p> <p>La exigencia normativa supramunicipal imposibilita recoger o plantear alternativas en las Ordenanzas sobre estos dos temas: dotaciones por vivienda de plazas de aparcamiento y requisitos mínimos.</p> | |
|--|---|--|

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|---|--|
| <p><i>la Norma Particular, la ordenación de desarrollo del PGOU, o estas Ordenanzas exigieran estándares mínimo más altos, en cuyo caso sería de aplicación estos últimos.</i></p> | | |
| <p>TÍTULO TERCERO</p> <p>ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE</p> <p><u>CAPÍTULO CUARTO</u></p> <p>CONDICIONES DE TRATAMIENTNO EXTERIOR DE LAS EDIFICACIONES Y DE SUS ELEMENTOS</p> <p>Artículo 64. TRATAMIENTO DE LOS TENDEDEROS.</p> <p>1.- <i>Los tendederos deberán situarse en los patios interiores, siempre que éstos existan; en patinillos específicos contruidos con ese fin; o en los espacios bajo cubierta, siempre que ello sea posible.</i></p> <p>2.- <i>Dichos tendederos se habilitarán en fachada, si las soluciones anteriores no fuesen viables.</i></p> <p><i>En este caso, se deberán cubrir con elementos que eviten la visión de la ropa tendida desde el exterior, debiendo integrarse su diseño en el conjunto de la fachada de la</i></p> | <p>Garantizar la existencia de tendedero, bien en patio interior o fachada, es un aspecto a destacar de las ordenanzas de Elorrio que interesa recoger como referencia para otros municipios que lo quieran o necesiten incorporar.</p> | <p>Se mantiene este artículo tal como está</p> <p>Artículo 69. TRATAMIENTO DE LOS TENDEDEROS.</p> <p>1.- <i>Los tendederos deberán situarse en los patios interiores, siempre que éstos existan; en patinillos específicos contruidos con ese fin; o en los espacios bajo cubierta, siempre que ello sea posible.</i></p> <p>2.- <i>Dichos tendederos se habilitarán en fachada, si las soluciones anteriores no fuesen viables.</i></p> <p><i>En este caso, se deberán cubrir con elementos que eviten la visión de la ropa tendida desde el exterior, debiendo integrarse su diseño en el conjunto de la fachada de la que formen parte.</i></p> <p>3.- <i>Lo especificado en los puntos anteriores no será de aplicación para aquellos edificios que cuenten con local e instalación de lavandería al servicio exclusivo de la comunidad.</i></p> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|---|--|--|
| <p><i>que formen parte.</i></p> <p><i>3.- Lo especificado en los puntos anteriores no será de aplicación para aquellos edificios que cuenten con local e instalación de lavandería al servicio exclusivo de la comunidad.</i></p> | | |
|---|--|--|

6. Los equipamientos en las ordenanzas urbanísticas

6.1. Exposición de Motivos: vínculo entre equipamientos e igualdad

Los equipamientos han estado, desde su concepción, estrechamente vinculados a la igualdad porque muchas de las funciones que asumen y muchos de los servicios que proveen proceden de tareas y actividades realizadas tradicionalmente en el seno del hogar y protagonizadas por mujeres. La crianza, la educación, el cuidado de las personas dependientes, ya sean mayores o enfermos, por citar algunas, son actividades que, en poco más de un siglo, se han convertido en profesiones y en servicios amparados tanto por el sector público como privado.

La presencia de equipamientos relacionados con el cuidado o la atención de personas dependientes, además de contribuir activamente a salvar desigualdades y a sentar las bases del bienestar social, se ha visto que está íntimamente vinculada al empleo femenino y a su capacidad de participación pública porque permiten liberar una parte importante de las tareas asumidas principalmente por mujeres en el hogar.

El menor poder económico femenino, debido a su situación desventajosa en el mercado de trabajo que está presente en todos los indicadores desde la precariedad laboral hasta la diferencia salarial (entre un 20-30% inferior en todos los niveles profesionales), unido a una mayor responsabilidad en el sostenimiento familiar, hace a las mujeres más dependientes de los servicios y dotaciones públicas para asegurar su bienestar y el de los suyos.

La planificación y gestión urbanística tienen un gran papel para favorecer que los equipamientos públicos, esas piezas integradoras de la ciudad, puedan jugar un importante papel en la igualdad. Además de los parámetros de calidad del propio equipamiento, la planificación puede tener en cuenta todos aquellos aspectos vinculados a su inclusión en la trama urbana: estableciendo criterios de ubicación; atendiendo a su integración paisajística y arquitectónica; y planteando la accesibilidad como un requisito imprescindible. Entendida la accesibilidad en un sentido amplio: espacio abierto a toda la ciudadanía, acceso agradable y seguro a pie y bicicleta, proximidad a medios de transporte público, topografía practicable, o eliminación de barreras arquitectónicas.

6.2. Aspectos relevantes de los equipamientos de Elorrio

Los equipamientos han estado presentes en las aportaciones de los tres talleres llevados a cabo en Elorrio.

- Taller con técnicos y políticos sobre Ordenanzas Urbanísticas y realizado el 25 de abril de 2013.
- Proceso de participación vinculado a la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana que fue aprobado el 14 de abril de 2011
- Mapa de la ciudad prohibida, realizado en enero de 2009.

En relación a los equipamientos, los aspectos más destacados recogidos en estos tres momentos citados se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Falta de equilibrio en la distribución histórica de los equipamientos por el ámbito municipal. Falta de equipamientos o servicios públicos en los núcleos rurales. Dificultades normativas y de otro tipo, como inaccesibilidad, para poder plantearlos allí.
- Necesidad de diversificar y abrir más el abanico de opciones sobre el concepto de equipamiento para poder dotar los barrios periféricos y las zonas rurales, pues la mayoría de los existentes son de carácter hostelero.
- Atender con perspectiva de género los espacios deportivos que se vayan a plantear, ya que actualmente estos equipamientos tienen un perfil marcadamente masculino.
- Desconexión urbana y difícil accesibilidad a pie y bicicleta de algunos equipamientos de uso cotidiano. Resulta especialmente dañino para la autonomía de los colectivos más vulnerables la ubicación de equipamientos deportivos, culturales o educativos no accesibles de forma segura.

EXTRACTO DE APORTACIONES SOBRE EQUIPAMIENTOS EN LOS TRES TALLERES

Taller Ordenanzas:

- Desarrollo de un proyecto de carácter urbanístico/social en el barrio de Gazeta que denominaron como un ‘espacio de vida saludable’, o ‘parque biosaludable’, financiado con fondos del Gobierno Vasco, en respuesta a una demanda planteada por el colectivo de mujeres con el objetivo de diversificar y abrir más opciones de equipamientos y servicios en estos barrios periféricos o alejados, pues la mayoría de los existentes son, sobre todo, de carácter hostelero y de perfil marcadamente masculino.
- En los núcleos rurales, o SNU, hay algunas carencias por las restricciones de la Ley del Suelo y la prohibición de urbanizar y crear equipamientos en este tipo de suelo.
- Acceso a Equipamientos: la ubicación de los servicios resulta fundamental para el éxito o el fracaso del mismo y debe tenerse en cuenta.

Mapa de la Ciudad Prohibida

- Otros puntos destacados están relacionados con el acceso y trayectos obligados a equipamientos de diverso tipo. La sensación de incomodidad se agrava o acrecienta cuando hay que desplazarse hasta equipamientos cotidianos (instalaciones deportivas, colegios, instituto, actividades extraescolares, compras..) muchos de ellos alejados del continuo urbano, con accesos y atajos muy utilizados pero poco acondicionados y que se realizan, sobre todo, en relación con actividades extraescolares o nocturnas y en horarios de tarde en invierno. En muchos de estos accesos el problema se focaliza en la seguridad vial, en los accesos a zonas escolares (educación infantil, EGB, instituto, escuela de música, campo de rugby..) ubicados en una amplia área poco ordenada o definida, aceras sumamente estrechas, accesos poco iluminados y mal acondicionados (Casa Tercera Edad) y tráfico intenso que propician la sensación de incomodidad e inseguridad.
- Algunas calles y, especialmente los cantones, que conectan el centro con barrios o con determinados equipamientos tienen un papel destacado en la sensación de inseguridad. En general, tienen la peculiaridad de discurrir entre muros oscuros y solitarios, algunos con deficiente accesibilidad y escaso mantenimiento, aunque la mayoría de ellos constituyen itinerarios necesarios y muy concurridos por los residentes. Al cantón o camino de Musiko Arriola hacia la Escuela o el que está frente a la “Casa del Opus” los denominaron ‘cantón y callejón del terror’.
- El punto negro más destacado es el acceso directo al Campo de fútbol de Eleizalde, un camino sin acera, estrecho y oscuro.

Proceso de Participación del PGOU

- Zonas urbanas afectadas por falta de infraestructuras (educativas, sanitarias, culturales, deportivas.) y mala distribución de las mismas. (*Medio Ambiente y Sostenibilidad*)
- Núcleos rurales mal acondicionados, luz, caminos, saneamiento, servicios...(*Medio Ambiente y Sostenibilidad*)

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Carencia de equipamientos sanitarios (centro de salud insuficiente), asistenciales y sociales (centro de día, pisos de emergencia – maltrato –), de carácter laico (estructuras para ceremonias civiles) deportivos, de ocio y entretenimiento (piscinas descubiertas, falta de canchas, espacios libres para juegos juveniles, parques infantiles, espacio libre cubierto para niños, otros usos y uso general). *(Equipamientos y Servicios)*
- Déficit en el tratamiento y dotaciones de los núcleos y barrios rurales. Falta de locales sociales en el barrio Leiz. *(Modelo de Ciudad)*
- Posibilidades de ocio centradas en algunos tramos de edad. *(Modelo de Ciudad)*

6.3. Objetivos dirigidos a integrar la perspectiva de género en los artículos vinculados a los equipamientos

A partir de estos planteamientos iniciales, se ha elaborado una serie de objetivos a alcanzar para conseguir una ciudad más igualitaria. Estos objetivos son los siguientes:

- Diversificar y ampliar el concepto de equipamiento y plantear nuevas soluciones versátiles, para responder a las necesidades sociales cambiantes, y a los condicionantes de índole urbanística, económica o social que tienen los distintos ámbitos municipales.
- Aplicar la perspectiva de género en la planificación, gestión y evaluación de los equipamientos públicos para promover que estos espacios sean garantes de la igualdad. Atender, como una demanda detectada específica, las necesidades de ocio y deporte de la población femenina que no está adecuadamente resuelta en los recintos deportivos.
- Establecer unas condiciones de ubicación de los equipamientos para garantizar su óptima localización en espacios accesibles municipales.
- Favorecer la accesibilidad de todos los equipamientos construidos, priorizando los modos activos y la conexión con la red de transporte público. Atender como acción prioritaria la accesibilidad a pie y en bicicleta de todos los servicios dirigidos a los grupos de población más dependientes –mayores, personas con discapacidad e infancia-.

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

- Promover la integración urbanística de los equipamientos atendiendo a su localización, dimensiones y al diseño arquitectónico y evitar, en la medida de lo posible, edificios “ciegos” al espacio exterior o un vallado opaco perimetral dado que esta solución puede originar piezas impermeables dentro del tejido urbano, detrayendo interés y seguridad al espacio público que los rodea.

6.4. Apartados dentro de las ordenanzas donde integrar cambios

| Texto y ubicación original | Justificación de la aportación, mejora o cambio | Texto y ubicación propuesta |
|---|--|---|
| <p>TÍTULO TERCERO</p> <p>ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN (SUELOS URBANO Y URBANIZABLE)</p> <p>CAPÍTULO NOVENO</p> <p>CONDICIONES DE EDIFICACIÓN APLICABLES EN LAS PARCELAS Y EDIFICIOS SEGÚN SU USO CARACTERÍSTICO</p> <p>Sección Segunda</p> <p>PARCELAS, EDIFICIOS Y ESPACIOS DE USO NO RESIDENCIAL</p> <p>Artículo 93. CONDICIONES DE EDIFICACIÓN DE LAS PARCELAS, EDIFICIOS Y LOCALES DE EQUIPAMIENTO.</p> <p>1.- <i>Definición, Tipos y Categorías.</i></p> <p><i>Las parcelas “e” de Equipamiento Comunitario”, son las destinadas a alguno de los diversos usos “III de</i></p> | <p>En general, los equipamientos están muy poco “regulados” en relación a su integración urbanística, a sus condiciones de ubicación y calidad urbana y ambiental.</p> <p>Los equipamientos y servicios básicos tienen un valor social considerable. Tratar de buscar el equilibrio en su distribución espacial y facilitar la accesibilidad a pie y otros medios alternativos al vehículo privado resulta fundamental para garantizar la equidad y la cohesión social, pues se trata de factores que ayudan a mejorar e incrementar la calidad de vida de las personas, en especial de aquellas que tienen más dificultades para acceder de forma autónoma a los mismos.</p> <p>El diseño de una ciudad que favorece la accesibilidad a los equipamientos básicos (abastecimiento, bienestar social, cultural, comercio, transporte, ocio, salud, educativo...) debería ser un objetivo prioritario a considerar en</p> | <p>Artículo 98. CONDICIONES DE EDIFICACIÓN DE LAS PARCELAS, EDIFICIOS Y LOCALES DE EQUIPAMIENTO (..)</p> <p><i>3.- Condiciones de integración de los equipamientos en la trama urbana.</i></p> <p><i>Los equipamientos, como órganos vitales del espacio construido, deben buscar su integración en la trama urbana y ser focos generadores de dinamismo y vitalidad del espacio público. La instalación de un equipamiento nuevo debe atender a los siguientes requerimientos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) Su ubicación debe garantizar unas buenas condiciones de accesibilidad peatonal y ciclista.</i> <i>b) Debe disponer de una antesala en la entrada del edificio para prever el paso, la estancia y la acumulación de personas a la entrada y salida de los mismos en función de su aforo. Esta ampliación de la superficie peatonal se puede conseguir bien mediante retranqueo, ampliación de aceras, peatonalización de un tramo de calle o cualquier otra solución que garantice este espacio.</i> <i>c) En la medida en que los usos del equipamiento lo</i> |

Ordenanzas Urbanísticas con Perspectiva de Género

| | | |
|--|--|---|
| <p><i>Equipamiento Comunitario” - considerado como característico el de la concreta modalidad establecida en la calificación pormenorizada – y edificaciones correspondientes, de acuerdo con las definiciones, tipos y categorías que contemplan los artículos 14 y 30 de las Normas Generales del PGOU.</i></p> <p>2.- <u>Condiciones de uso.</u></p> <p><i>Los usos autorizados y prohibidos en las parcelas y edificios y locales de equipamiento se corresponden con los contenidos en el régimen de calificación general y pormenorizada de los artículos 16 y 30, respectivamente, de la Normas Generales del PGOU.</i></p> <p>(....)</p> | <p>las ordenanzas, planteando la accesibilidad como un requisito imprescindible, estableciendo criterios de ubicación y atendiendo a su integración paisajística y arquitectónica. Se podría incluir específicamente en las condiciones de edificación de los equipamientos, un apartado específico destinado a garantizar su integración en la trama urbana</p> | <p><i>permitan, se evitará vallar el perímetro de parcela para que la superficie que no está edificada se acondicione y pueda formar parte y nutrir el espacio público circundante.</i></p> |
|--|--|---|

7. Conclusiones

En cuanto al proceso y al enfoque de las Ordenanzas:

1. Los frutos de las políticas transversales y del trabajo entre áreas de la Administración.

Un primer aprendizaje positivo de esta experiencia es, precisamente, las oportunidades que se pueden generar cuando existe disposición, colaboración y canales abiertos entre las distintas áreas de la administración local. La aplicación de las políticas transversales de igualdad supone estar al tanto de lo que hacen las distintas áreas y detectar momentos y actuaciones clave donde poder incidir. En este caso, la redacción de la normativa urbanística creó esa oportunidad de ensayar y aplicar una nueva visión, enriqueciendo su contenido. Así mismo, esta experiencia concreta ha contribuido a experimentar otras formas de trabajo y colaboración entre departamentos de la Administración Local que ha resultado muy satisfactoria para todas las personas implicadas.

El urbanismo de género entiende que los problemas complejos que enfrenta nuestra sociedad, exigen respuestas complejas y afinadas y, para ello, la coordinación intersectorial dentro de la Administración es una tarea urgente y necesaria que hay que aprender, ensayar y experimentar.

2. La participación social como herramienta de primer orden para enriquecer la información y la toma de decisiones sobre el espacio construido

En esta ocasión no se ha abierto un canal de participación específico al considerar que recientemente en Elorrio se habían llevado a cabo dos procesos vinculados al urbanismo y en donde había estado presente, en ambos, la visión de género. La redacción de las Ordenanzas, como desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana, ha tomado como referencia los resultados de los talleres que se llevaron a cabo a raíz de la elaboración de esta figura de planeamiento. Así mismo, se ha tenido en cuenta la redacción del “Mapa de la ciudad prohibida” donde un grupo de mujeres del municipio realizó una auditoría contrastada sobre el espacio público, la movilidad y los equipamientos colectivos.

La aplicación de metodologías participativas es otra de las aportaciones del urbanismo de género que otorga a la participación social un papel destacado al inicio de los procesos, precisamente, cuando hay capacidad de incidencia en las grandes decisiones que marcan hacia dónde se quiere caminar. La voz de las mujeres, muchas veces ausente en los grupos de poder que tradicionalmente han estado presentes en el urbanismo, se puede encontrar en procesos de participación que expresamente busquen esa presencia equitativa. Simplemente convocando a la “ciudadanía” o estableciendo un proceso de participación con representantes de sectores sociales, puede no ser suficiente.

Así mismo, los resultados de los procesos que consiguen condensar y organizar las distintas visiones, experiencias y vivencias de la ciudad, son una fuente de primera que enriquece la comprensión del fenómeno urbano. Por ello, el diagnóstico y los objetivos que han nutrido la redacción de las Ordenanzas de Elorrio han tenido como una de sus fuentes principales los resultados de los procesos previos de participación.

3. La legibilidad y accesibilidad de la normativa y las disposiciones urbanísticas para garantizar el control social del proceso urbano

La complejidad de la disciplina urbanística y los conocimientos y experiencia que exige una adecuada gestión del territorio no quita para que las herramientas que establecen su marco de actuación se haga un esfuerzo de “traducción” que facilite su comprensión por parte de la ciudadanía. En este sentido, la perspectiva de género exige ese trabajo a los y las profesionales del sector para combinar el rigor técnico con un nivel de legibilidad que permita a la ciudadanía poder tener un mayor control sobre los procesos urbanísticos y las decisiones sobre el espacio habitado.

En cuanto a la redacción de las Ordenanzas con perspectiva de género:

4. El valor real y simbólico de integrar en la normativa urbanística municipal la apuesta por la igualdad.

No hay referencia de otras Ordenanzas municipales de urbanismo que hayan llevado a cabo una revisión desde la perspectiva de género y que su nueva redacción integre cambios y mejoras dirigidas específicamente a conseguir que el espacio construido o por construir sea igualitario. Se trata, por lo tanto, de un hecho de gran relevancia, ya que las ordenanzas son una herramienta legal de obligado cumplimiento. El presente

trabajo forma parte de un legado de trabajos y análisis previos de urbanismo y género que han ido marcando una estrategia y unas líneas de intervención.

5. Las limitaciones de las Ordenanzas: legislación de rango superior

Las Ordenanzas son una pieza más del complejo puzzle de las decisiones urbanísticas y, como tal, tiene debilidades para poder transformar *per se* el modelo urbano y la forma de hacer ciudad. Una de las limitaciones principales procede de los requerimientos impuestos por normativa de rango superior que dificulta plantear alternativas y cambios de calado en algunos aspectos importantes del desarrollo urbano, como puede ser el modelo de movilidad o la política de vivienda.

Otra cuestión destacada es la limitación de la propia regulación urbanística para incidir no sólo en los elementos concretos que conforman el espacio urbano sino en las relaciones que se establecen entre los mismos. La calidad urbana no se basa sólo en garantizar el funcionamiento de unas piezas aisladas sino en lo que es propiamente un “tejido”. Por ejemplo, no se trata sólo de establecer las condiciones de la construcción de un equipamiento, sino de garantizar las condiciones de ubicación, accesibilidad y buen funcionamiento de los servicios que provee a la comunidad y, muchas de estas cuestiones, no pertenecen tanto a la regulación sino más bien al campo de la gestión pública.

6. El difícil equilibrio entre la flexibilidad y el rigor normativo.

Otra de las limitaciones de las Ordenanzas o de cualquier texto normativo, es encontrar el difícil equilibrio entre la flexibilidad -que permita innovaciones y cambios en la manera de hacer ciudad o construir vivienda- y el papel garante de las administraciones de salvaguardar el derecho fundamental de la ciudadanía de disponer de un espacio construido de calidad. A veces esa normativa crea un marco demasiado rígido que normaliza, resta interés a las soluciones o limita las alternativas que se pueden adoptar.

Sobre el contenido de las Ordenanzas

7. Ordenanzas propositivas, no reactivas.

Las ordenanzas planteadas con visión de género, al igual que sucede con la aplicación concreta de esta perspectiva en otros campos, no tienen una función fiscalizadora sino que contribuyen a enriquecer las visiones, las propuestas y la manera de gestionar lo común. Esta visión incorpora aspectos que, desde otros ámbitos o disciplinas, pasaban desapercibidos. La capacidad de favorecer la conciliación aproximando y haciendo más accesibles los equipamientos; la atención a las condiciones de habitabilidad y seguridad de la vivienda y los espacios públicos o la necesidad de favorecer la autonomía de los colectivos más vulnerables, son temas que el urbanismo de género ha situado en la agenda pública en los últimos años.

8. Ordenanzas a favor de la igualdad

Las Ordenanzas con visión de género buscan conseguir los siguientes objetivos:

- a) Relacionar y equilibrar las diferentes dimensiones de la vida: producción, consumo, ocio, relaciones, cuidados, participación, a través de la escala, la accesibilidad, la densidad y la mezcla
- b) Buscar el equilibrio entre la vida privada y el espacio público
- c) Integrar el planeamiento urbanístico en el cambio social y luchar contra la segregación espacial, aportando una nueva visión sobre el concepto de seguridad
- d) Atender al cuidado de personas dependientes, responsabilizándose la ciudad en su conjunto de velar por la seguridad, la autonomía y el uso libre del espacio por parte de la infancia, las personas mayores o quienes tienen algún tipo de discapacidad.

9. Ámbitos de intervención

Para conseguir los objetivos marcados y, dentro de las competencias que tienen las ordenanzas de urbanismo, los aspectos que más campo y juego proporcionan desde la óptica del género son las determinaciones vinculadas al espacio público, a la movilidad, la vivienda y a los equipamientos. Por ello, el análisis y las propuestas han confluído en estos cuatro ámbitos.

8. Bibliografía de urbanismo y género

Para la realización de este proyecto se ha contado con la siguiente información de partida:

Documentos base

Ordenanzas Generales de Edificación y Urbanización. Elorrioko Udala. 2013 (en revisión)

Plan General de Ordenación Urbana de Elorrio – PGOU –

Proceso de debate y participación: El Plan General de Ordenación Urbana. Documento de resultados. Mesas temáticas. Ayuntamiento de Elorrio. 2008.

El Mapa de la ciudad prohibida. El espacio percibido a través de las experiencias cotidianas de las mujeres de Elorrio. Ayuntamiento de Elorrio. 2009

Estudios y proyectos de género

Andrew, C. and Moore M. (eds.) (1991): *Life Spaces, Gender, Household, Employment*, Vancouver, UBC Press.

Appleyard, D. (1981) *Livable Streets*. Berkeley. University of California Press. Berkeley.

Ávila Amat, M.J., Gómez Enriquez, A., García Bujalance, S., Iturriaga Urbistondo, M.V., Lancha Torres, G.S., Moreno Avilés, M.C.: *El municipio también es nuestro, Propuestas para un Planeamiento con Enfoque de Género*. Elaborado por la Subcomisión Transversal de Género de Infraestructura, Obras y Urbanismo, Medio Ambiente y Articulación Territorial y la Delegación de Igualdad de la Diputación de Málaga.

<http://www.jaenaccesible.org/documentacion/documentacion/Genero/Manual%20Urbanismo.pdf>

- Bofill, A. (2008): *Guía per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere*, Generalitat de Catalunya.
- Bofill, A.; Dumenjó, R.; Segura, I. (1988): *Las Mujeres y la ciudad manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género*. Barcelona: Fundació Maria Aurelia Capmany
- Booth, C., Darke, J. y Llenadle, S. (coord.), (1998): *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. Narcea, S.A. de ediciones, Madrid.
- Borja, J. (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza Editorial.
- Burnett, P. (1973): "Social change, the status of women and models of city form and development", en *Antipode*, 5, pp.57-61.
- Cevedio, Mónica (2003): *Arquitectura y género: espacio público*. Barcelona: Icaria.
- D.G. de Arquitectura, Vivienda y Suelo. Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento (2010): *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*.
<https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/detallepublicacion.aspx?idpub=BA0979>
- Durán, M. A. (1990): "El uso del espacio urbano en la vida cotidiana", *Espacio urbano y relaciones personales*, VVAA, Universidad de Valencia.
- (1986): *La jornada interminable*, Barcelona, Icaria.
- Equipo Likadi y Área de Igualdad. Federación Española de Municipios y Provincias (2009): *Manual práctico para una señalización urbana igualitaria*.
<http://www.femp.es/files/566-187-archivo/Manual%20pr%C3%A1ctico%20para%20una%20se%C3%B1alizaci%C3%B3n%20igualitaria.pdf>
- EUDEL-Asociación de Municipios Vascos y EMAKUNDE-Instituto Vasco de la Mujer (2008): *Guía para el diseño, gestión y evaluación de planes locales para la igualdad*.
https://www.euskadi.net/u72-publicac/es/contenidos/informacion/pub_recursos/es_emakunde/adjuntos/guia_plan_local_igual_es.pdf
- Falú, A. (edit.) (2008): *Mujeres en la ciudad, de violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur.

Femmes et villes and FCM, Michaud, A. (coord.) (1997): *Une ville à la mesure des femmes, le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'objectif d'égalité entre hommes et femmes*. Montreal.

Freire, H. (2010): "La autonomía infantil y la Mirada adulta". *VI Encuentro de la Ciudad de los niños*. Acción Educativa.

Fundación Ideas (2012): *La Movilidad Interurbana en el Horizonte 2030. Afrontar el reto del Cambio Climático con un Transporte abierto a todos*. Informe Mayo de 2012

http://www.fundacionideas.es/sites/default/files/pdf/I-Movilidad_interurbana_en_el_horizonte_2030-Ec.pdf

Gamarnikow, E. (1978): "Introduction to Special Issue "Women and the City"", *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, 3, pp.390-403.

García Rosales, C. (2004): *Una propuesta local para la incorporación de la perspectiva de género al urbanismo*, Federación andaluza de municipios y provincias, Junta de Andalucía.

Gea21 (2007): *Hacer ciudad, construir igualdad: 10 pasos para hacer de Madrid una ciudad más igualitaria*, Ed. Consejo de las Mujeres de Madrid.

Gea21 (2007): *Viviendas que concilian. La perspectiva de género aplicada a la vivienda de nueva construcción*, Ayuntamiento de Fuenlabrada.

Gea21 (2007): *Vidas en la ciudad, ocho historias de conciliación*.

www.gea21.com/publicaciones/vidas_en_la_ciudad_ocho_historias_de_conciliacion

Gea21 S.L. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Dirección General de Transporte. Junta de Andalucía (2011): *Patrones de Movilidad en el transporte público de Andalucía*.

Gilroy, R. And Booth, C. (1999): "Building infrastructure for Everyday lives", *European Planning Studies*, 7.3.

Gehl, J. (2006): *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Reverte, Barcelona.

Gobierno Vasco (2010): *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana. Manual metodológico para la realización de mapas de análisis urbanístico desde la perspectiva de género y vida cotidiana de la ciudadanía. Mapas de la Ciudad Prohibida en municipios de la CAPV*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

Gobierno Vasco (2012): *Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género (Libro recopilatorio sobre el Seminario de Urbanismo Inclusivo)*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

https://euskadi.net/r41-430/es/contenidos/evento/urbanismo_inclusivo/es_urbincl/adjuntos

Gobierno de Canarias. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Viceconsejería de Medio Ambiente. Tecnoempleo, S.L. (2005): *Guía Metodológica para la Incorporación de la Perspectiva de Género en las Agendas 21 Locales y los Planes de Urbanismo en Canarias*.

http://www.gobiernodecanarias.org/cmayerot/servlet/ViewDocu?id_documento=761&id_pagina=1

Gobierno Vasco. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes (2012): *Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

Graffon, P., Huismans, G. y Skala, M.; (coord.) (2008): *Proyecto Ecocity: Manual para el diseño de ecociudades en Europa*, Bakeaz, Bilbao y Carlos Verdaguer Viana –Cárdenas (Gea21).

Greed, C. (1994): *Women and Planning: Creating gendered realities*, London, Routledge.

Hanson, S. y Pratt, G (1995): *Gender, work and space*, USA y Canadá, Routledge.

Hayden, D. (1984): *Redesigning the American Dream*, Nueva York, W.W. Norton,.

Hayden, D. (1981): *The Grand Domestic Revolution*, Cambridge, Mass, The MIT Press.

Hayden, D. (2000): *Model Houses for the Millions: The Making of the American Suburban Landscape, 1820-2000*, Lincoln Institute for Land Policy, Working Paper.

Hays, S. (1998): *Las contradicciones culturales de la maternidad*, Barcelona, Paidós.

Hernández Aja, A. (dir.) (2000): *Parámetros Dotacionales para La Ciudad de los Ciudadanos. Manual para la Determinación de las Necesidades Dotacionales para distintos Tejidos y Poblaciones*. Ministerio de Fomento, ETSAM-UPM

Hernández Pezzi, C. (2010): *Ciudades contra burbujas*, Fundación Alternativas, Libros de la Catarata, Madrid.

Hillman, A. y Whitelegg (1990): *One False Move, A study of children's independent mobility*. London. PSI Publications.

- Horelli, L. (2002): "A methodology of participatory planning", en Bechtel, R. and Churchman, A (eds.): *Handbook of Environmental Psychology*, John Wiley.
- Instituto de la Mujer de Castilla-La Mancha, (2010): *Guía para la elaboración de los indicadores de género*, Instituto de la mujer de Castilla-La Mancha.
- Izquierdo, J. Con Del Río, O. y Rodríguez, A. (1988): *La desigualdad de las mujeres en el uso del tiempo*. Madrid, Instituto de la Mujer/Ministerio de Asuntos sociales.
- Jacobs, J. (1973): *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Barcelona, Península.
- Justo A., Vega P. y Velázquez I. (2003): *Urbanismo, vivienda y medio ambiente desde la perspectiva de género*. Vitoria-Gasteiz: Emakunde.
- Katz, C. y Monk, J. (1993): *Full Circles, Geographies of women over the life course*, London y New York, Routledge.
- Likadi, Sánchez de Madariaga, I. (Autora): *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto Andaluz de la Mujer. Junta de Andalucía. Unidad de Igualdad y Género.
- Lynch, K. (1998): *Good City Form*, Cambridge, The MIT Press.
- MacKenzie, S, (1989): "Restructuring the relations of work and life: women as environmental actors, feminist as geographical analysis", en Ministerio de Vivienda (2010): *Libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*, Ministerio de Vivienda.
- Ministry of Social Affairs and Employment in the Netherlands (2002): *Daily Routine Arrangements, Experiments in the Netherlands*, La Haya.
- Monclús, F. J. (1998): *La ciudad dispersa*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Naredo, M. y Praxágora Cooperativa (2010): *Guía para la elaboración de diagnósticos sobre seguridad con enfoque de género tanto en el ámbito rural como urbano*, Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Pernas, B. (2010): "Utopías de la vida privada", *Asparkía*, nº 21.
- Pernas, B. y Román, M. (2011): *Guía de planeamiento y género*. Ayuntamiento de Madrid.
- Pitch, T. (2008): *El género de la seguridad urbana*, Universidad de Perugia.

- Pozueta Echávarri, J. (Dir.) y otros (2009): *La ciudad paseable*, Madrid, CEDEX.
- Prats i Ferret, M.; García Ramón, M.D. y Cánoves Valiente, G. (1995): *Las mujeres y el uso del tiempo*. Madrid: Instituto de la Mujer/Ministerio de Asuntos sociales.
- Pro.motion (2010): *La movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial*, Fundación Crana y NASURSA.
- Román, M. y Pernas, B. (2009) *¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.
- Rosenbloom, S. y Burns, G. (1998): *Gender differences in commuter travel*, The University of California, Transportation Center, Berkeley.
- Rothblatt, D.N., Garr, D.J., Sprague, J. (1979): *The suburban environment and women*, Nueva York: Praeger.
- Sabaté, A. (1995): “Diferencias territoriales y análisis de género. Un enfoque global”, en Tobío C., Henche, C., *El espacio según el género: ¿un uso diferencial?*, Madrid. Dirección General de la Mujer.
- Sánchez de Madariaga, I. (2002): “Las dimensiones urbanas de la conciliación de vida laboral y vida familiar”, en *Conciliar la vida, tiempo y servicios para la igualdad*, Madrid, Consejo de la Mujer de la Comunidad de Madrid.
- (...) *Urbanismo con perspectiva de género*, Junta de Andalucía.
- Sanz, A (2005): “El viaje de las palabras”. Resita SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.
- (2011): *Espacio público democrático*, Fundación Cristina Enea.
- Sassen, S. (1991): *The global city*, N.J., Princeton University Press.
- Spain, D. (1993): *Gendered Spaces*, Chapel Hill: University of Carolina Press.
- (2001) *How women saved the city*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tecnoempleo (2005): *Guía metodológica para la incorporación de la perspectiva de género en las agendas 21 locales y los planes de urbanismo de Canarias*, Consejería de medio ambiente y ordenación territorial.

Tobío, C. (2002): “Conciliación o contradicción: cómo hacen las madres trabajadoras” en *Conciliar la vida, tiempo y servicios para la igualdad*, Madrid, Consejo de la Mujer de la Comunidad de Madrid.

(1996): “Zonificación y diferencias de género”, *Astrágalo*, 5, 54-60.

Tobío, C. (2005): “*Madres que trabajan. Dilemas y estrategias*”. Ediciones Cátedra. Madrid.

U. Schollaert y otros (2002): *La ciudad, los niños y la movilidad*. Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente.

http://www.ccub.org/kids_on_the_move_es.pdf

Varona Martínez, G. (2011): *Análisis local de la seguridad desde la criminología: una auditoría de seguridad en Barakaldo (Bizkaia)*. Programa de Investigación sobre percepción de inseguridad y mapas de criminalidad. Convenio entre el Departamento de Interior del Gobierno vasco y el Instituto Vasco de Criminología. Donostia-San Sebastián.

Velázquez, I. (2003): *Criterios de sostenibilidad aplicables al planeamiento urbano*. IHOBE. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, en colaboración con Bakeaz: Versión digital accesible en:

WWW.ingurumena.net/Castellano/Doc/PMA (Documento nº22). Versión en castellano, euskera e inglés.

Velázquez, I. (edit.) (2006): *Urbanismo y género, una visión necesaria para todos*, Ed. Diputació Barcelona. Xarxa de municipis.

Velázquez, I y Román, M. (2008): *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Whyte, W. (2004): “The Social Life of Small Urban Spaces”. Time-saver standards for urban design.

Legislación, regulación y norma básica

Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo (BOPV – jueves 20 de julio de 2006. Nº 138 ZK.)

<http://www.euskadi.net/bopv2/datos/2006/07/0603776a.pdf>

Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres (BOPV – miércoles 2 de marzo de 2005. Nº 42 ZK. y BOE num. 274 de 14 de noviembre de 2011)

http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/pv-14-2005.html#i

Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad efectiva de Mujeres y Hombres (B.O.E.23/03/2007. Nº 71)

<https://www.boe.es/boe/dias/2007/03/23/pdfs/A12611-12645.pdf>

Ley 20/1997, para la promoción de la accesibilidad, de 4 de diciembre (BOPV 24/12/1997):

<http://www.euskadi.net/bopv2/datos/1997/12/9706324a.pdf>

Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (BOE 03/04/1985). CAPÍTULO III. Competencias. Artículo 25.

<http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-5392>

Orden del Ministerio de Vivienda VIV/561/2010, de 1 de febrero por la que se desarrollo el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11/03/2010):

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-4057

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 (BOE 11/03/2010):

<http://www.boe.es/boe/dias/2010/03/11/pdfs/BOE-A-2010-4056.pdf>

Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación (BOE 28/3/2006):

<http://www.boe.es/boe/dias/2006/03/28/pdfs/A11816-11831.pdf>

Orden 12 de febrero de 2009, del Consejero de Vivienda y Asuntos Sociales, por la que se aprueban las Ordenanzas de Diseño de Viviendas de Protección Oficial.(BOE de 03/03/2009)

<http://www.euskadi.net/bopv2/datos/2009/03/0901160a.pdf>

Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación (BOPV 12/06/2000):

<http://www.csd.gob.es/csd/estaticos/inst-dep/armonizacion-juridica/217.pdf>

Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE 20/12/2001)

<http://www.boe.es/boe/dias/2001/12/20/pdfs/A48427-48437.pdf>

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE 23/12/2003)

<http://www.vilanova.cat/content/tramits/RE-EST-74.pdf>

Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE 26/11/1999)

<http://www.uv.es/universitatenbici/normativa.htm>

Norma Foral 1/207, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa (Boletín Oficial de Gipuzkoa 31/01/2007)

http://www.cristinaenea.org/Gestor/nodos/nodo_dok_din/Norma%20Foral%20de%20V%C3%ADas%20Ciclistas%20de%20Gipuzkoa.pdf

Otros Documentos de referencia

Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz 2010-2015. Yo me subo ¡merece la pena!. Plan de Movilidad y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz. CIVITAS. Cleaner and better transport in cities. Vitoria-Gasteiz.

<http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/45/64/34564.pdf>

Plan Director Ciclable 2003-2016. Directrices para la implantación de la ciclabilidad en los modos de desplazamiento cotidianos del Territorio Histórico de Bizkaia. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Obras Públicas y Transportes.

http://bizitxorierra.files.wordpress.com/2011/11/ca_plan_director2.pdf

Norma Foral de la Red de Infraestructuras Ciclables Forales de Vizcaya (en tramitación). Herramientas Legales y Normativas del Plan Director. Diputación Foral de Bizkaia.

http://www.bizkaia.net/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=639&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6%7C196%7C633%7C639

Manual – Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables. La bicicleta como medio de transporte. Directrices para su implantación. Elaborado por la Secretaría del Plan Director Ciclable de la Diputación Foral de Bizkaia. 2002.

<http://www.bizkaia.net/home2/Archivos/DPTO6/Temas/Pdf/La%20bicicleta.pdf>

Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento para el Desarrollo Sostenible. 2006.

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0528796.pdf>

Manual de aparcamientos de bicicletas. IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía. Soporte Técnico ‘Bicicleta Club de Catalunya’.

<http://www.uv.es/preven/mediambient/documents/Manual%20de%20aparcamientos%20de%20bicicletas%20del%20IDAE.pdf>

Instrucción de Vía Pública. Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento de Madrid. Aprobación definitiva, diciembre 2000.

http://www.carreteros.org/normativa/travesias/pdfs/ccaa_pdf/ivp_ay_madrid.pdf

Agradecimientos.

Queremos agradecer la atención y aportaciones de algunos profesionales del urbanismo desde diversos ámbitos con los que hemos discutido el planteamiento de esta iniciativa, en especial Carlos Sánchez-Casas, Begoña San José y Silvia Villacanas, y el esfuerzo para encontrar un hueco en la agenda y la colaboración de todas todas aquellas personas que han participado activamente en los debates de este proyecto, entre ellas y, muy especialmente, el equipo político y técnico del Ayuntamiento de Elorrio y su alcaldesa, cuyo apoyo e implicación han resultado sumamente valiosos. A todas ellas, nuestro más sincero agradecimiento.