

ESTUDIO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD (LAV) MADRID-BADAJOS: TRAMO TALAYUELA – CÁCERES.

SUBTRAMO: ARROYO DE SANTA MARÍA-NAVALMORAL DE LA MATA

INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMATIVAS EN VIGOR E INCOMPATIBILIDADES CON LOS PARADIGMAS ESTABLECIDOS POR LAS AGENDAS INTERNACIONALES Y NACIONALES EN EL TRAMO URBANO DE NAVALMORAL DE LA MATA

INDICE

A CONSIDERACIONES PREVIAS Y CONCLUSIONES

B INCUMPLIMIENTOS DE LA NORMATIVA VIGENTE

1.- ASPECTOS CLAVE A TENER EN CUENTA

1.1.- MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.2.-SEGREGACION SOCIAL

1.3-RECORRIDOS PEATONALES DISCRIMINATORIOS

1.4. PRINCIPIO DE DISTANCIAS CORTAS

1.5.-COSTES AMBIENTALES

1.6.- SECCIONES DE VIALES

1.7.-DISTANCIAS A CENTROS EDUCATIVOS

1.8.-DISCRIMINACION DE PERSPECTIVA DE GENERO

2.- NORMATIVA ANALIZADA

3.- JUSTIFICACIÓN DEL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA RELATIVO A CADA UNO DE LOS ASPECTOS CONSIDERADOS.

C INCOMPATIBILIDAD CON LOS PARADIGMAS DE LAS AGENDAS INTERNACIONALES

1.- AGENDA 2030 Y NUEVA AGENDA URBANA

2.- AGENDA URBANA ESPAÑOLA

3.-NUEVA BAUHAUS EUROPEA

4.-ANEXO 1. ANTEPROYECTO DE LEY DE CALIDAD DE LA ARQUITECTURA

A/ CONSIDERACIONES PREVIAS Y CONCLUSIONES

Se aporta el presente estudio para poner de manifiesto los graves problemas sociales, económicos y urbanísticos que ocasionará para la población la solución de Ferrocarril en Superficie del trazado de la LAV Madrid- Badajoz: Tramo Arroyo de Santa María – Navalmoral de la Mata, a su paso por el casco urbano de Navalmoral de la Mata.

Se ha tomado como base de estudio la documentación del Proyecto Constructivo contenido en el Anuncio de Licitación publicado en la Plataforma General del Estado.

A criterio de los que suscriben, tras un detallado análisis del documento presentado por ADIF, éste recoge INCUMPLIMIENTOS GRAVES de la normativa vigente en cuanto a movilidad y accesibilidad, seguridad peatonal e integración de la perspectiva de género.

Se incumplen aspectos básicos dictaminados por las normativas relativos a:

- 1.1.- Movilidad Sostenible
- 1.2.-Segregación Social
- 1-3-Recorridos Peatonales Discriminatorios
- 1.4. Principio de Distancias Cortas
- 1.5.-Costes Ambientales
- 1.6.- Secciones de Viales
- 1.7.-Distancias a Centros Educativos
- 1.8.-Discriminación de Perspectiva de Género

Estos aspectos básicos se observan en las normativas que a continuación se indican:

- Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS.
 - Artículo 10- Criterios de ordenación sostenible.
 - Apartado 1. Sostenibilidad - d) y 1 e) Movilidad Sostenible e Integración Social
 - Apartado 1. Sostenibilidad - f) y 1g) Costes Ambientales
 - Apartado 2. Movilidad y Accesibilidad b) Movilidad y Transporte
 - Apartado 2. Movilidad y Accesibilidad c) Caminos Escolares
 - Apartado 5. Perspectiva de género. a) y b). Diseño de una movilidad segura
- Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal.
 - Artículo 1. Objeto 1. Uso no discriminatorio y accesibilidad universal
 - Artículo 2. Ámbito aplicación. b) y c) Espacios públicos urbanizados y Transporte
- ORDEN de 17 de mayo de 2019 de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura.

Título I. Antecedentes, Motivación y Pertenencia de las Normas.

- Apartado 2. Marco Legal. 2.1. Legislación nacional y autonómica: del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 2015. Artículo 20.1. c.1. Accesibilidad universal.

- Apartado 2. Marco Legal. 2.1. Legislación nacional y autonómica: de la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres. Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda. Apartado 1. Igualdad
- Apartado 3. Marco conceptual. Apartado IV. Un modelo para un “urbanismo de cuidado”.

Título II. Criterios para incorporar la perspectiva de género en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

- Apartado 1.8. Seguridad en el espacio Público como derecho fundamental
 - Apartado 2.1. Proximidad y Mezcla de Usos: Perspectiva de género
 - Apartado 2.2. Diseño urbano y espacial: 2.2.1 y 2.3.2.3. Seguridad, Movilidad
 - Apartado 3.- IV. Movilidad peatonal. Principio de proximidad y distancias cortas
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
 - Artículo 3. Los espacios públicos urbanizados: recorridos accesibles y no discriminatorios
 - Artículo 5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible, donde se da prioridad a los recorridos accesibles y no discriminatorios
 - Artículo 38. Carriles reservados al tránsito de bicicletas

La Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario en el Artículo 7.1 indica que las infraestructuras ferroviarias son sistemas generales que deben ser incorporados a las modificaciones del planeamiento. La incorporación de dicha infraestructura al planeamiento en vigor, hará que éste INCUMPLA los requisitos que rigen en materia de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura y que atañen a derechos fundamentales sobre sostenibilidad, movilidad y accesibilidad universal.

Así mismo, se observa la OMISIÓN ó **INADECUACIÓN** de varios **PUNTOS QUE SE CONSIDERAN CLAVES** en el desarrollo de la ciudad del siglo XXI, en aras de conseguir una ciudad sostenible, con crecimiento inteligente e integrador; conseguir unas ciudades y asentamientos humanos inclusivos y seguros, promoviendo la movilidad universal y proporcionársela a todas las personas, dando especial preferencia a los itinerarios peatonales y ciclistas y a los servicios de uso público sobre el uso del vehículo privado y a la participación ciudadana; así como la de conseguir la igualdad de género.

Dichos puntos claves se recogen en las agendas internacionales y nacionales que se recogen a continuación:

1/ AGENDA 2030: conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de los que no se da respuesta a tres de ellos principalmente:

- ODS5_Igualdad de Género
- ODS10_Reducción de las desigualdades
- ODS11_Ciudades y comunidades sostenibles

2/ NUEVA AGENDA URBANA, de ONU- HABITAT, surgida a partir del *ODS11_Ciudades y comunidades sostenibles*, que busca promover ciudades más inclusivas, compactas y accesibles mediante la planificación y el diseño urbano.

3/ AGENDA URBANA ESPAÑOLA. Surge a partir del compromiso de España con la AGENDA 2030 para el Desarrollo Sostenible, a través de la elaboración de un Plan de Acción encaminado a alcanzar los objetivos señalados por dicha Agenda.

Este Plan de Acción establece nueve Políticas Palanca (PP1-PP9), de las que afectan principalmente las siguientes:

- PP1. Pobreza y exclusión social: encaminada a conseguir una educación equitativa e inclusiva, que ha de darse en espacios y entornos contruidos inclusivos.
- PP2. Igualdad de Oportunidades. Plan Estratégico: estableciendo estrategias de Accesibilidad Universal para la igualdad de oportunidades.
- PP3. La **Agenda Urbana Española**. Es una política nacional urbana. No tiene un carácter normativo, sino estratégico y, desde la responsabilidad compartida, se orienta a conseguir territorios y ciudades más competitivas, justas, inteligentes, accesibles, verdes, amables en la movilidad, inclusivas, seguras, con más espacios de disfrute para el ciudadano, con una mejor calidad del aire y una buena gobernanza, no sólo desde el punto de vista de la eficacia y la transparencia, sino también, pensando en las personas, desde la participación real y efectiva de la ciudadanía.

La Agenda Urbana Española establece un MARCO ESTRATÉGICO, con 10 EJES o ÁREAS TEMÁTICAS con sus correspondientes OBJETIVOS ESTRATÉGICOS. De todos ellos, señalaremos los que afectan principalmente a la cuestión estudiada, que serían los siguientes:

1. TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD
2. MODELO DE CIUDAD
3. CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA.
- 5.- MOVILIDAD Y TRANSPORTE.
6. COHESIÓN SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

A partir de los principios contemplados en esta Agenda, se ha promovido la redacción de diferentes disposiciones, tales como el Anteproyecto de Ley de Calidad de la Arquitectura, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, Refuerzo de medidas orientadas a la sostenibilidad en el medio urbano, el Plan Estatal General de Emergencias de Protección Civil, Nueva ley de educación garantiza caminos escolares seguros y la promoción de desplazamientos sostenibles, Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas, entre otras.

- PP8. Gobierno abierto, con el fin de garantizar la trazabilidad del proceso de elaboración de las normas y el refuerzo de la participación ciudadana en los trámites de consulta previa e información pública.

4/ MARCO DE SENDAI, para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030.

La sostenibilidad incidiría en impedir los desequilibrios, la resiliencia, además, tendería a corregirlos.

Según el Marco de Sendai, **resiliencia** es la capacidad que tiene un sistema, una comunidad o una sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse, transformarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, en particular mediante la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas, por conducto de la gestión de riesgos.

5/ NUEVA BAUHAUS EUROPEA. Iniciativa interdisciplinar europea que busca unir sostenibilidad y diseño para crear una nueva forma de habitar ciudades, potenciando la inclusión social.

La Nueva Bauhaus Europea es un proyecto medioambiental, económico, social y cultural cuyo objetivo es combinar el diseño, la sostenibilidad, la accesibilidad, la asequibilidad y la inversión para contribuir al cumplimiento del Pacto Verde Europeo. Objetivos:

- A/ Creación de espacios inclusivos y accesibles
- B/ Soluciones sostenibles, que abran un diálogo entre nuestro entorno construido y los ecosistemas.
- C/ Responder a las necesidades más allá de la dimensión material, con el diseño como aspecto sustancial y **sin dejar a nadie atrás.**

Para la justificación y explicación del **incumplimiento de estas normativas en vigor y de la omisión de estos puntos clave o paradigmas** que persiguen las Agendas Internacionales, la Agenda Española y la Normativa Vigente, se hace una descripción de la localidad de forma gráfica y breve, así como la indicación de los puntos conflictivos que se generan:

El corredor ferroviario (color azul) discurre de forma longitudinal por el municipio de Navalmoral de la Mata, dividiendo la ciudad en 2 zonas:

- Zona Norte, al norte del mismo e identificada en el gráfico con las Zonas 1, 2 y 3.
- Zona Sur, con el Casco Urbano, la Zona de los Cerros y la Autovía A-5.

En amarillo se grafía el tramo urbano afectado por la línea férrea que será objeto de estudio, de una longitud aproximada de 1.500 m.



Gráfico 1. División del núcleo urbano

La construcción de una LAV implica que las vías vayan delimitadas por barreras físicas a ambos lados de las mismas por motivos de seguridad; en este caso se plantean pantallas de metacrilato sobre muretes de hormigón a lo largo de todo el corredor, lo que supone que, en superficie, se reduzcan las conexiones entre ambos lados (zonas norte y sur en este caso).

Para las conexiones entre Zona Norte y Sur el Proyecto del Ferrocarril en Superficie (en una longitud de 1.500 m aproximadamente) plantea únicamente 2 pasos peatonales soterrados y 2 pasos rodados soterrados, uno de ellos de gálibo reducido. Todo esto dificulta la permeabilidad entre zonas.

Se proyectan otros dos pasos soterrados en el entorno de la estación, pero son para el acceso a la misma y conexiones internas.

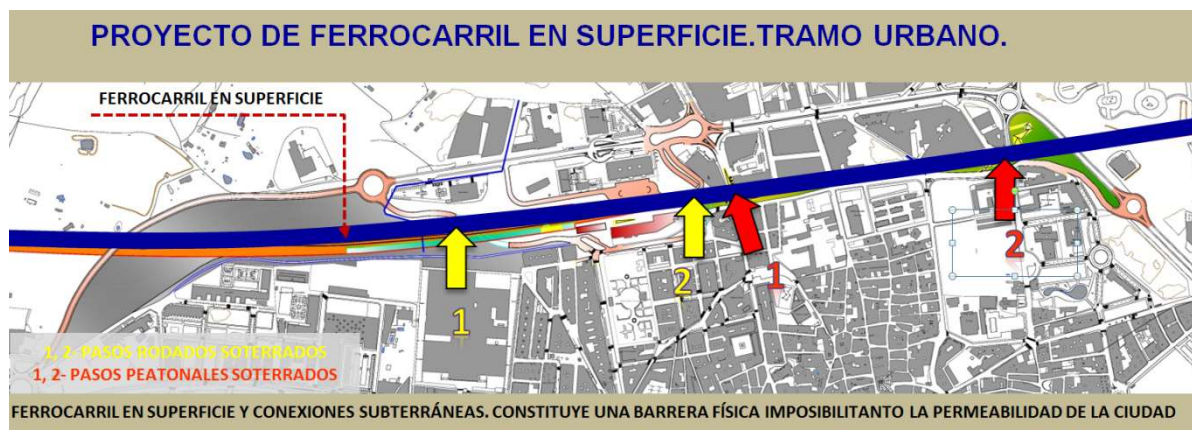


Gráfico 2. Tramo urbano. Se indica el corredor ferroviario (azul) y las 4 conexiones soterradas que se plantean

Pasos Peditonales Soterrados (rojo):	Paso 1- Denominado Paso C/ Pablo Luengo
	Paso 2- Denominado Paso de San Isidro
Pasos Rodados Soterrados (amarillo):	Paso 1- Denominado Paso de la Estación –de gálibo reducido
	Paso 2- Denominado Paso C/ Pablo Luengo

Paso Peditonal 1. Paso Pablo Luengo: Para cruzar el corredor ferroviario se podrá realizar de dos formas:

1/ Recorrido peditonal para personas con movilidad reducida: rampa +paso soterrado + rampa: 225,00 m de longitud

2/ Recorrido peditonal resto personas: 34 peldaños+ paso soterrado + escalera de 36 peldaños.

De esto se deduce que para cruzar el corredor ferroviario de 12,50 m de anchura las personas habrán de recorrer en rampas una distancia de 225,00 m y salvar un desnivel bajo rasante de -5,45 m.



Gráfico 3. Paso Peditonal 1. Pablo Luengo. Recreación de recorridos peditonales.

Paso Peatonal 2. Paso de San Isidro: Se podrá cruzar el corredor de las siguientes formas:

1/ Recorrido peatonal para personas con movilidad reducida: 221,00 m de longitud (recorrido 3-rojo)

2/ Recorrido peatonal en escalinatas: 136,00 m de longitud (recorrido 3) con 30 peldaños desde la C/ Cartagena y 42 peldaños desde Barrio Navarrosa

De esto se deduce que para cruzar el corredor ferroviario de 12,50 m de anchura las personas habrán de recorrer en rampas una distancia de 221,00 m y salvar un desnivel bajo rasante de -5,40 m.

3/ En este caso existe un recorrido peatonal alternativo cuyo trazado tiene una longitud de 558,00 (recorrido 5-1-5-en color azul)

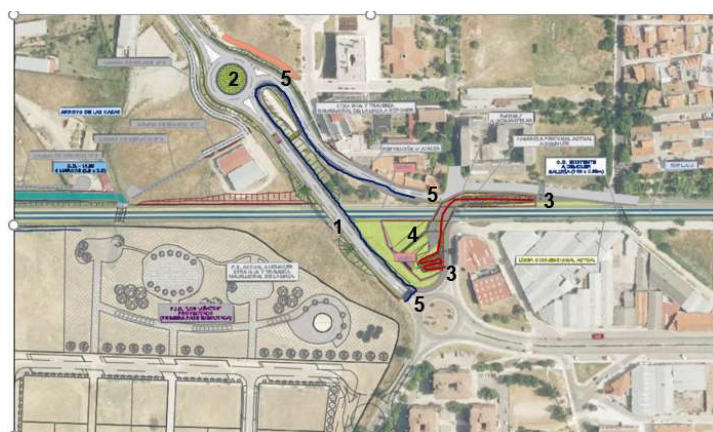


Gráfico 4. Paso Peatonal 2. San Isidro. Recreación de recorridos peatonales.

- (1) Nuevo puente N-V.
- (2) Nueva rotonda N-V.
- (3) Paso peatonal soterrado. Paso San Isidro.
- (4) Zona verde
- (5) Trayecto peatonal alternativo desde Paso de San Isidro- Nueva Rotonda-puente N-V y Rotonda

Existe, además, en estos pasos, una importante afección de las zonas inundables de la población con los pasos peatonales del corredor ferroviario, lo que va en detrimento del Plan para La Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030.



Gráfico 5. Afección de Zonas Inundables en el Casco Urbano. Pasos Peatonales soterrados. Relative to civil protection

B/ INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE

1.- ASPECTOS CLAVE A TENER EN CUENTA

- 1.1.- MOVILIDAD SOSTENIBLE
- 1.2.-SEGREGACION SOCIAL
- 1.3.-RECORRIDOS PEATONALES DISCRIMINATORIOS
- 1.4. PRINCIPIO DE DISTANCIAS CORTAS
- 1.5.-COSTES AMBIENTALES
- 1.6.- SECCIONES DE VIALES
- 1.7.-DISTANCIAS A CENTROS EDUCATIVOS
- 1.8.-DISCRIMINACION DE PERSPECTIVA DE GENERO.

2.- NORMATIVA ANALIZADA

3.- JUSTIFICACIÓN DEL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA RELATIVO A CADA UNO DE LOS ASPECTOS CONSIDERADOS.

1.- ASPECTOS CLAVE A TENER EN CUENTA.

1.1.- MOVILIDAD SOSTENIBLE -El proyecto de LAV en superficie plantea la sustitución de los pasos a nivel por nuevas infraestructuras que formarán parte del sistema viario general del municipio. El establecimiento de una barrera entre dos zonas con recorridos largos para atravesarla, no da prioridad al criterio de proximidad y al acceso con medios de **movilidad sostenible**.

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de ordenación sostenible apartado 1 d) Sostenibilidad
* (Consultar gráficos 1 y 2-Pág 5 y 6)

1.2.-SEGREGACIÓN SOCIAL- El proyecto de LAV en superficie provoca en su separación física la segregación social, no favoreciendo, por tanto, la integración y la aproximación a los servicios y usos. Los servicios y dotaciones situadas en el lado norte se alejan de la población y dotaciones ubicadas en el casco urbano y viceversa. No da cohesión e integración social provocando la marginación de los barrios de la zona norte.

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de ordenación sostenible. Apartado 1 e) Sostenibilidad
-Incumplimiento del Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal. Artículo 1. Objeto 1. Uso no discriminatorio y Artículo 2. Ámbito de aplicación.
* (Consultar gráficos 1 y 2-Pág 5 y 6)

1.3.- RECORRIDOS PEATONALES DISCRIMINATORIOS. En el proyecto de LAV en superficie los pasos peatonales subterráneos no resuelven el problema de accesibilidad y movilidad generado y no se habilitan las medidas necesarias para que el **recorrido peatonal** accesible no resulte **discriminatorio** por su longitud.

Los itinerarios peatonales entre la zona norte y sur del municipio resultan itinerarios discriminatorios por longitud.

Las personas que tengan que utilizar necesariamente las rampas, las personas con movilidad reducida, personas mayores o con carros de niños o de compra soportan unos recorridos discriminatorios de excesiva longitud. Para cruzar las vías (12,50 m.) el recorrido en rampas es de 225,00 y por escaleras salvar una cota de -5,45 m mediante 70 peldaños. Cabe resaltar que son los únicos recorridos peatonales en el tramo urbano, de 1.500,00 m de longitud.

-Incumplimiento del Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal. Artículo 1. Objeto 1. Uso no discriminatorio y Artículo 2. Ámbito de aplicación.
-Incumplimiento de las Normas Técnicas para la integración de la dimensión de género en la Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura. Título 2 apartado 3.- IV
-Incumplimiento de Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Artículo 5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible
* (Consultar gráficos 3 y 4-Pág 6 y 7)

1.4.-PRINCIPIO DE DISTANCIAS CORTAS. La separación entre dos partes de la ciudad, como son: el casco urbano al sur y la zona norte con los barrios de Navarrosa, Pozo Rancón, bloque VPP de la rotonda nacional V, el residencial Los Viñazos con una previsión de población de 850 viviendas, así como servicios esenciales, dotaciones, tejido industrial y

comercial, no da respuesta al **principio de distancias cortas**. Los recorridos entre las dos partes divididas por el ferrocarril aumentan considerablemente con respecto a los actuales.

-Incumplimiento de las Normas Técnicas para la integración de la dimensión de género en la Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura. Título I. Antecedentes, Motivación y Pertenencia de las Normas. Apartado 2. Marco Legal. 2.1. Legislación nacional y autonómica, del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 2015. Artículo 20.1.c.1 y Apartado 3. Marco conceptual. Apartado IV. Un modelo para un “urbanismo de cuidado”.

-Incumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Artículo 3. Los espacios públicos urbanizados

* (Consultar gráficos 3 y 4-Pág 6 y 7)

1.5.- COSTES AMBIENTALES. El proyecto de LAV en superficie no contempla los costes ambientales en las iniciativas de su planificación como son el de la contaminación acústica, la creación de barreras o diques de cara a posibles avenidas de agua inundaciones de las aguas que discurren en superficie desde la zona más alta denominada “El cerro” a la cota inferior en la que se sitúa el trazado ferroviario, así como el desajuste urbanístico creado entre la trama actual y la proyectada en el que, además, se invaden espacios verdes (parque municipal) y zonas de servicio como el frente norte de los edificios del cuartel de la Guardia civil.

No se contemplan apantallamientos de material vegetal vivo, únicamente se instalan “pantallas de metacrilato con integración paisajística”. Hay que destacar la existencia de viviendas a escasos metros de este corredor ferroviario”

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de ordenación sostenible apartado 1. f) y 1g) Sostenibilidad

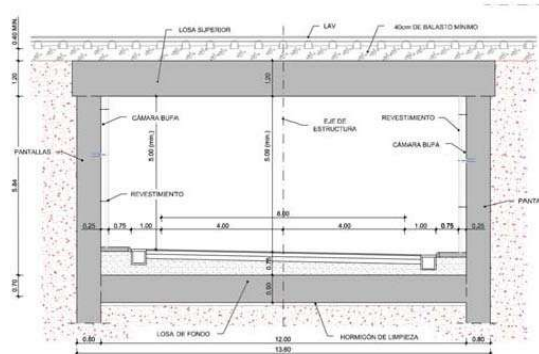
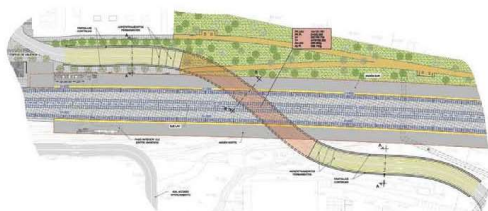
* (Consultar gráfico 5-Pág 7)

1.6.- SECCIONES DE VIALES. El proyecto de LAV en superficie proyecta pasos subterráneos y reposición de pasos superiores elevados para vehículos que no contienen en sus secciones de viales los tres niveles reglamentarios: Desplazamientos peatonales y ciclistas, el transporte público y el transporte colectivo, público o privado.

En la jerarquía de medios de movilidad da prioridad al transporte privado dados los inconvenientes de los desplazamientos peatonales (pasos subterráneos con escaleras y rampas). Deja sin resolver los viales para bicicletas.

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de ordenación sostenible. Apartado 2 b). Movilidad y Transporte

-Incumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Artículo 38. Carriles reservados al tránsito de bicicletas.



Paso soterrado nº 1. Paso de Pablo Luengo. No existen viario peatonal ni de bicicletas en los viales proyectados.

1.7.- DISTANCIA A CENTROS EDUCATIVOS. El proyecto de LAV en superficie no contempla ningún estudio del **aumento en distancias de los trayectos a los centros educativos** que suponen los pasos peatonales subterráneos. En el lado norte del trazado ferroviario existen tres centros educativos: Colegio público Almanzor, I.E.S Zurbarán y Centro de Formación del Medio Rural.

Tampoco incluye medidas de solución para los puntos negros que se localizan en dichos pasos ni los informes preceptivos de la policía local sobre su idoneidad desde el punto de vista de la seguridad.

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de Ordenación Sostenible. Apartado 2. Movilidad y accesibilidad. c) Caminos escolares.

* (Consultar gráfico 1-Pág 5)

1.8.- DISCRIMINACION DE PERSPECTIVA DE GÉNERO. El proyecto de LAV en superficie atenta contra la seguridad de las mujeres en los pasos peatonales subterráneos. Desde la perspectiva de género, no genera un espacio de calidad y seguro en la movilidad peatonal y no considera, por tanto, la seguridad en el espacio público como un derecho fundamental. No se evitan ni los pasos subterráneos ni las zonas con paños ciegos en los muros que delimitan las rampas y entrantes que cortan visuales. Los pasos de circulación rodada subterráneos no tienen carril bici por lo que los ciclistas y los VMP (vehículos de movilidad personal) deben utilizar los pasos peatonales, lo que provoca inseguridad para los peatones y especialmente para las mujeres de edad avanzada.

-Incumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Artículo 5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible.

-Incumplimiento de la Ley 11/2018 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura LOTUS. Artículo 10. Criterios de Ordenación Sostenible. Apartado 5. Perspectiva de género

-Incumplimiento de las Normas Técnicas para la integración de la dimensión de género en la Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura. Título II. Criterios para incorporar la perspectiva de en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística. Apartados 1.8 Apartado 1.8. Seguridad en el espacio Público como derecho fundamental, Apartado 2.1. Proximidad y Mezcla de Usos: Perspectiva de género, Apartado 2.2. Diseño urbano y espacial: 2.2.1 y 2.3.2.3. Seguridad, Movilidad y Apartado 3.- IV. Movilidad peatonal. Principio de proximidad y distancias cortas.

2.- NORMATIVA ANALIZADA

2.- A.-LEY 11/2018 DE 21 DE DICIEMBRE DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA SOSTENIBLE EN EXTREMADURA (LOTUS)

El objeto de esta Ley es la ordenación territorial y urbanística de la utilización del suelo para su aprovechamiento racional, de acuerdo con su función social, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura

Las infraestructuras ferroviarias son sistemas generales de nueva creación que deben ser incorporados a las modificaciones del planeamiento según lo establecido en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario, tal y como consta en el Artículo 7 -1: Incidencias de las estructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico.

2.- B.-DECRETO 135/2018, DE 1 DE AGOSTO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO QUE REGULA LAS NORMAS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA EDIFICACIÓN, ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS, ESPACIOS PÚBLICOS NATURALES Y EL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA.

El presente reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura, regulando los espacios y servicios contenidos en sus Títulos II y III, así como la comunicación necesaria en ellos, conforme a su Título IV. Para ello, este reglamento establece las condiciones de accesibilidad universal y las medidas de acción positiva en los ámbitos de la edificación, los espacios públicos urbanizados, los espacios públicos naturales, el transporte y la comunicación en la Comunidad Autónoma de Extremadura, mediante normas que permitan habilitar los entornos para hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal para todas las personas, garantizando el uso no discriminatorio, independiente y seguro de los mismos.

2.- C.- ORDEN DE 17 DE MAYO DE 2019 DE LAS NORMAS TÉCNICAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA DIMENSIÓN DE GÉNERO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DE EXTREMADURA.

El presente anexo a la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible de Extremadura (LOTUS) tiene por objeto facilitar la incorporación de la perspectiva de género y el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en la planificación territorial y urbana a aquellas administraciones públicas y profesionales competentes en la materia.

2.- D.-ORDEN VIV/561/2010, DE 1 DE FEBRERO, Y ORDEN TMA /851 /2021 DE 23 DE JULIO QUE SUSTITUIRÁ A LA ANTERIOR CON ENTRADA EN VIGOR EL 2 DE ENERO DE 2022 POR LA QUE SE DESARROLLA EL DOCUMENTO TÉCNICO DE CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS, DICTADA AL AMPARO DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 149.1. 1.ª DE LA CONSTITUCIÓN,

La Orden VIV /561/2010 desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Se trataba de la primera norma estatal de estas características, que establecía criterios básicos de accesibilidad universal en dichos espacios, resultando de aplicación en toda España

La Orden TMA/851 /2021 actualiza y adapta la anterior a los cambios normativos producidos, entre otros, por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, y el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. Entrará en vigor el 2 de enero de 2022.

3.- JUSTIFICACIÓN DEL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA

3.1.- RELATIVO A MOVILIDAD SOSTENIBLE

A.-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (**LOTUS**)

“TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible

Apartado 1.- Sostenibilidad

Los instrumentos de ordenación observarán los siguientes criterios:

...

*d) Promoverán la calidad y funcionalidad de los espacios y dotaciones públicas, de forma que al establecer su localización se dé prioridad al criterio de proximidad a sus usuarios y al acceso con medios de **movilidad sostenible**.”*

3.2.- RELATIVO A SEGREGACION SOCIAL

A.-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (**LOTUS**)

“TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible

Apartado 1.- Sostenibilidad

...

*e) Favorecerán la integración de toda suerte de usos compatibles en el medio urbano con el de vivienda para conseguir como resultado tramas donde prime la diversidad de usos, se aproximen los servicios a la población, se dé mayor cohesión e **integración social** y se generalicen las medidas de accesibilidad universal.”*

B.-Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

*“Artículo 1. Objeto. 1. El presente reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura, regulando los espacios y servicios contenidos en sus Títulos II y III, así como la comunicación necesaria en ellos, conforme a su Título IV. Para ello, este reglamento establece las condiciones de accesibilidad universal y las medidas de acción positiva en los ámbitos de la edificación, los espacios públicos urbanizados, los espacios públicos naturales, el transporte y la comunicación en la Comunidad Autónoma de Extremadura, mediante normas que permitan habilitar los entornos para hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal para todas las personas, garantizando **el uso no discriminatorio**, independiente y seguro de los mismos.*

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las determinaciones del presente reglamento serán de aplicación a las actuaciones realizadas en la Comunidad Autónoma de Extremadura por cualquier entidad, pública o privada, o por las personas físicas o jurídicas en los siguientes ámbitos:

a) Edificación.

*b) **Espacios públicos urbanizados** y espacios públicos naturales. Incluye el diseño y ejecución de los Instrumentos de Ordenación Urbanística, Planes de Accesibilidad, así como Proyectos de Urbanización.*

*c) **Transporte**.*

d) Comunicación.”

3.3-RELATIVO A RECORRIDOS PEATONALES DISCRIMINATORIOS

B.- Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

*“Artículo 1. Objeto. 1. El presente reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura, regulando los espacios y servicios contenidos en sus Títulos II y III, así como la comunicación necesaria en ellos, conforme a su Título IV. Para ello, este reglamento establece las condiciones de accesibilidad universal y las medidas de acción positiva en los ámbitos de la edificación, los espacios públicos urbanizados, los espacios públicos naturales, el transporte y la comunicación en la Comunidad Autónoma de Extremadura, mediante normas que permitan habilitar los entornos para hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal para todas las personas, garantizando **el uso no discriminatorio**, independiente y seguro de los mismos.*

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las determinaciones del presente reglamento serán de aplicación a las actuaciones realizadas en la Comunidad Autónoma de Extremadura por cualquier entidad, pública o privada, o por las personas físicas o jurídicas en los siguientes ámbitos:

- a) Edificación.*
- b) Espacios públicos urbanizados y espacios públicos naturales. Incluye el diseño y ejecución de los Instrumentos de Ordenación Urbanística, Planes de Accesibilidad, así como Proyectos de Urbanización.*
- c) **Transporte.***
- d) Comunicación.”*

C.-Orden de 17 de mayo de 2019 de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura.

“Título I. Antecedentes. Motivación y pertenencia de las Normas.

Apartado 3. -IV. Un modelo de ciudad para un “urbanismo de cuidado”:

*... La idea de un “urbanismo del cuidado” apunta hacia un modelo urbano ideal o teórico en el que los espacios públicos, equipamientos, vivienda, etc. estén concebidos para apoyar la conciliación de las actividades productivas y reproductivas, y que den respuesta a las necesidades específicas de las mujeres en cuestiones como la seguridad o la accesibilidad a los servicios urbanos. Se trata de generar entornos más inclusivos, justos y seguros. El modelo de ciudad al que se apunta desde la perspectiva de género es fundamentalmente compacto y de relativa densidad, facilitando el principio de proximidad y las distancias cortas. Se trata de modelos urbanos basados en la **movilidad peatonal** y el transporte público, la mezcla de usos, un especial cuidado a la calidad y seguridad del espacio público, y una buena dotación de equipamientos de uso cotidiano para apoyar los cuidados.”*

D.- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851 /2021 de 23 de julio que sustituirá a la anterior con entrada en vigor el 2 de enero de 2022 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, dictada al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución,

“Art.5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible.

1.Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

De lo anterior se puede extraer que la movilidad peatonal debe considerarse prioritaria, debiendo evitarse los pasos subterráneos y las rutas peatonales completamente segregadas de otro tipo de movilidad.”

3.4.-RELATIVO AL PRINCIPIO DE DISTANCIAS CORTAS

C.- Orden de 17 de mayo de 2019 de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura.

Título I. Antecedentes. Motivación y pertenencia de las Normas.

Apartado 2. Marco Legal. 2.1. Legislación nacional y autonómica: del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 2015. Artículo 20.1. c.1.

“1. Para hacer efectivos los principios y los derechos y deberes enunciados en el título preliminar y en el título I, respectivamente, las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística, deberán:

(...)

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

Apartado 2. Marco Legal. 2.1. Legislación nacional y autonómica: de la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

Artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda. Apartado 1

“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.***

Apartado 3. -IV. Un modelo de ciudad para un “urbanismo de cuidado”:

... La idea de un “urbanismo del cuidado” apunta hacia un modelo urbano ideal o teórico en el que los espacios públicos, equipamientos, vivienda, etc. estén concebidos para apoyar la conciliación de las actividades productivas y reproductivas, y que den respuesta a las necesidades específicas de las mujeres en cuestiones como la seguridad o la accesibilidad a los servicios urbanos. Se trata de generar entornos más inclusivos, justos y seguros.

*El modelo de ciudad al que se apunta desde la perspectiva de género es fundamentalmente compacto y de relativa densidad, facilitando el principio de proximidad y las distancias cortas. Se trata de modelos urbanos basados en la **movilidad peatonal** y el transporte público, la mezcla de usos, un especial cuidado a la calidad y seguridad del espacio público, y una buena dotación de equipamientos de uso cotidiano para apoyar los cuidados.”*

D.- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851 /2021 de 23 de julio que sustituirá a la anterior con entrada en vigor el 2 de enero de 2022 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, dictada al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución.

“Capítulo II: Espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal

Artículo 3. Los espacios públicos urbanizados.

1. Los espacios públicos urbanizados comprenden el conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público, o están destinados al uso público de forma permanente o temporal.

2. Los espacios públicos urbanizados nuevos serán diseñados, construidos, mantenidos y gestionados cumpliendo con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad que se desarrollan en el presente documento técnico.”

3.5.-RELATIVO A LOS COSTES AMBIENTALES.

A.-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (LOTUS)

“TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible

Apartado 1.- Sostenibilidad

Los instrumentos de ordenación observarán los siguientes criterios:

...

f) Los costes ambientales serán tenidos en cuenta en las evaluaciones económicas de las iniciativas de planificación.

g) Cuando ocupen zonas de servidumbre acústica de grandes infraestructuras de transporte, deben disponer apantallamientos de material vegetal vivo que reduzcan el ruido en el exterior de las áreas habitadas por debajo de los valores establecidos como límite de emisión.”

3.6.-RELATIVO A SECCIONES DE VIALES.

A.-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (LOTUS)

“TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible

Apartado 2.- Movilidad y accesibilidad

....

b) Los modelos territoriales y urbanos, así como los criterios de urbanización que establezcan, favorecerán frente a los desplazamientos motorizados en medios individuales privados, por este orden, los siguientes:

1.º Los desplazamientos peatonales y ciclistas.

2.º El transporte público, de cualquier clase.

3.º El transporte colectivo, público o privado.

Para ello, los sistemas generales urbanos de nueva creación, deberán contener secciones que incluyan al menos los tres niveles anteriores. En los cascos históricos donde la trama no permita desarrollar el primer y segundo nivel en condiciones de accesibilidad, se favorecerán las calles peatonales frente a las rodadas.”

D.-Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851 /2021 de 23 de julio que sustituirá a la anterior con entrada en vigor el 2 de enero de 2022 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, dictada al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución

“Artículo 38. Carriles reservados al tránsito de bicicletas

1. Los carriles reservados al tránsito de bicicletas tendrán su propio trazado en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal.

2. Su trazado respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.

3. Los carriles reservados al tránsito de bicicletas que discurran sobre la acera no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas. Para ello estos carriles se dispondrán lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal.”

3.7.-RELATIVO A DISTANCIAS A CENTRO EDUCATIVOS.

A-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (LOTUS)

TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible. Apartado 2.- Movilidad y accesibilidad

...
c) Deberán realizar estudios de movilidad adecuados a las condiciones de sus respectivos ámbitos cuyas conclusiones deberán motivar las determinaciones sustantivas de ordenación. Entra éstas incluirán medidas de impulso de los caminos escolares con movilidad sostenible y autonomía.

*El análisis de los **caminos escolares** incluirá distancias, trayectos y conexiones a los centros educativos, localización de los puntos negros y medidas para su solución, e informe de la policía local sobre su idoneidad desde el punto de vista de la seguridad.*

3.8.-RELATIVO A LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

A-Ley 11/2018 de 21 de diciembre de ordenación territorial y urbanística sostenible en Extremadura (LOTUS)

"TÍTULO II Capítulo 1 Criterios de ordenación

Art. 10. Criterios de ordenación sostenible. Apartado 5.- Perspectiva de género

a) Los instrumentos de ordenación incorporarán en su análisis la perspectiva de género. A estos efectos se incluirá el denominado mapa de riesgos para el urbanismo desde la **perspectiva de género** con la localización de puntos, zonas o itinerarios considerados como «negros» para las mujeres y una propuesta de medidas para su corrección.

b) Las determinaciones de los planes y la ordenación urbana fomentarán el libre movimiento de las personas mediante el diseño de espacios y conexiones seguros."

B.-Orden de 17 de mayo de 2019 de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura.

Título II. CRITERIOS PARA INCORPORAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

Apartado 1 Criterios principales para incorporar la perspectiva de género en la ordenación territorial

- 1.4. Potenciar espacios públicos que sostengan y fomenten su función social.
- 1.5. Promover un modelo urbano con una suficiente densidad para permitir la necesaria mezcla de usos.
- 1.6. Introducir la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte y la movilidad.
- 1.7. Promover una "movilidad del cuidado" asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se pueden llevar a cabo.
- 1.8. Integrar en la planificación territorial y urbana la seguridad en el espacio público como un derecho fundamental.

2. Criterios Principales para incorporar la perspectiva de género en la planificación urbanística

2.1. Por diferentes motivos, las mujeres, los niños y niñas, los y las adolescentes, las personas mayores y aquellas con necesidades especiales pasan mayor tiempo en el entorno de su hogar; por tanto, la disponibilidad de servicios públicos que atiendan sus necesidades cotidianas en su entorno más cercano es determinante. Así pues, muchas de las cuestiones del planeamiento urbano que atañen a entorno residenciales resultan críticas para facilitar que los servicios y equipamientos urbanos sean accesibles para la población que más los necesita y más depende de ellos. El criterio de accesibilidad de los equipamientos de la cotidianidad deberá basarse en los desplazamientos a pie y en los desplazamientos en transporte público, especialmente el transporte público en superficie.

Se hace especialmente necesario desde la perspectiva de género que el espacio público sea de calidad y seguro, bien mantenido y que suponga un apoyo real a la movilidad peatonal.

2.2. Diseño urbano y espacial: la calidad y seguridad de los servicios y el espacio público.

...La seguridad personal, y de las personas que dependen de ellas, es una de las principales preocupaciones de las mujeres en entornos urbanos. La inseguridad, sobre todo la percepción de inseguridad, tiene un importante impacto en la autonomía de las mujeres, que habitualmente escogen los recorridos peatonales y el modo de transporte en función de si éstos son más o menos seguros. La percepción de inseguridad llega incluso a constituir una limitación para muchas mujeres a la hora de hacer uso de la ciudad, reduciendo así su autonomía y capacidad de acceder a los servicios y oportunidades de desarrollo personal o profesional que los entornos urbanos ofrecen. las mujeres usan más el espacio público que los hombres debido a sus patrones de movilidad (peatonal y transporte público) y a ser las principales responsables de los cuidados; lo que implica numerosos viajes y actividades de acompañamiento en el espacio público, uso de equipamientos públicos, compras y gestiones cotidianas, etc. Es necesario por tanto que el diseño del espacio público responda a la mirada de género y a las necesidades específicas de las mujeres.

2.2.1. Recomendaciones detalladas para el planeamiento urbano.

2.2.1.1. Protección y seguridad de las personas

A. La seguridad de la movilidad peatonal:

- Deben evitarse rutas peatonales completamente segregadas de otro tipo de movilidad y pasos subterráneos. Especialmente en zonas de baja actividad y presencia de personas, áreas de poca vigilancia formal o informal, zonas oscuras y escondidas donde haya poco control visual.
- La configuración y materialidad de las plantas inferiores y paramentos que flanquean las aceras debe orientarse desde los distintos niveles de definición del planeamiento para evitar:
 - grandes paños ciegos (muros, enrejados densos, pocos accesos o huecos)
 - entrantes o salientes que corten las visuales y sean percibidos como potenciales escondrijos.

2.3.2. Recomendaciones detalladas para el planeamiento urbano

2.3.2.3.B...- La movilidad urbana está en un importante proceso de transformación. Dentro de la incertidumbre sobre cómo serán los nuevos sistemas de transporte en las próximas décadas, parece claro que la tendencia apunta hacia una reducción de los vehículos privados a motor de combustión fósil, a favor de los vehículos eléctricos, la bicicleta, el car-sharing y los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP). Es importante no olvidar la perspectiva de género en la incorporación de las nuevas modalidades de transporte ya que no siempre resultan integradoras y puede, de hecho, surgir conflictos.

Por ejemplo, debe estudiarse:

- cómo se interrelaciona la movilidad peatonal con la movilidad ciclista y los VMP. La mayoría de las mujeres de edad avanzada considera un factor de inseguridad la convivencia de los peatones con estas modalidades de transporte. “

D.-Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Orden TMA /851 /2021 de 23 de julio que sustituirá a la anterior con entrada en vigor el 2 de enero de 2022 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, dictada al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución.

Art.5. Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas. De lo anterior se puede extraer que la movilidad peatonal debe considerarse prioritaria, debiendo evitarse los pasos subterráneos y las rutas peatonales completamente segregadas de otro tipo de movilidad.

C/ INCUMPLIMIENTO U OMISIÓN DE LOS PARADIGMAS DE LAS AGENDAS INTERNACIONALES Y AGENDA URBANA ESPAÑOLA

En septiembre de 2015, 193 países aprobaron los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** en la Asamblea General de Naciones Unidas. Unos objetivos que conforman la llamada **Agenda 2030**, una agenda universal que sitúa los derechos humanos de todas las personas en el centro, sin dejar a nadie atrás. Estos objetivos han sido adoptados por todos los países miembros de las Naciones Unidas.

En este contexto global, son particularmente importantes la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana, que han sido adoptadas por todos los estados miembros de Naciones Unidas.

La Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 (conjunto de objetivos alcanzados por los países miembros de la ONU) aprobada en 2015 y que contiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con sus 169 metas. Tanto la igualdad de género como las ciudades tienen sus objetivos específicos, el ODS5 y el ODS 11, respectivamente. Además, como los 17 ODS están interconectados, aparecen aspectos relevantes a la igualdad de género y a las ciudades bajo otros objetivos.

La Nueva Agenda Urbana (NAU), de ONU-HABITAT, aprobada en la Conferencia internacional Hábitat III de Quito en 2016, es la hoja de ruta de Naciones Unidas y sus estados miembros para el desarrollo de las ciudades. La NAU es un “acelerador” de la Agenda 2030, localiza en el territorio los ODS, y, por primera vez, incluye a las ciudades de los países del primer mundo. La NAU integra de manera amplia las dimensiones de género y las necesidades específicas de las mujeres.

Ambas Agendas han sido asumidas por el Estado Español. Es recomendable que las administraciones locales y autonómicas conozcan el contenido tanto de la Agenda 2030 como de la Nueva Agenda Urbana ya que constituyen un marco de referencia para la integración de las dimensiones de género en el planeamiento urbano y territorial.

De manera muy resumida, **en la Agenda 2030** y la Nueva Agenda Urbana son especialmente importantes desde la perspectiva de este anexo los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- ODS5_Igualdad de Género
- ODS10_ Reducción de las desigualdades
- ODS11_Ciudades y comunidades sostenibles

En la **Nueva Agenda Urbana** la perspectiva de género aparece de manera transversal en buena parte de los artículos del texto. También se hace alusión a esta temática de manera indirecta a través de artículos relacionados específicamente con las mujeres, la infancia y otros grupos sociales.

Todas estas premisas, la falta de respuesta y la no consecución de estos criterios se desglosan en los siguientes epígrafes:

- 1.- AGENDA 2030 Y NUEVA AGENDA URBANA
- 2.- AGENDA URBANA ESPAÑOLA
- 3.-NUEVA BAUHAUS EUROPEA
- 4.-ANEXO. ANTEPROYECTO DE LEY DE CALIDAD DE LA ARQUITECTURA

1.- AGENDA 2030 Y NUEVA AGENDA URBANA- OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son 17 y afectan a la propuesta del ferrocarril en superficie especialmente 3, que se citan a continuación:

ODS5. Igualdad de Género-Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Busca entre otras cuestiones:

- 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo

Objetivo que no se alcanza al utilizar pasos soterrados a los que se accede mediante rampas estrechas y prolongadas, fomentando la peligrosidad, inseguridad hacia las mujeres y niñas, lo que incentiva la desigualdad a la hora de su utilización. Esto es extrapolable a colectivos vulnerables, tales como ancianos y niños.

- 5.2 Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

Al utilizarse pasos soterrados que se consideran inseguros, hace que las mujeres sean reacias a su utilización, fomenta la falta de participación de éstas en el desarrollo de la vida/sociedad/economía al otro lado de la barrera física que supone el corredor ferroviario.

- 5.3 Empezar reformas que otorguen a las mujeres igualdad de derechos a los recursos económicos, así como acceso a la propiedad y al control de la tierra y otros tipos de bienes, los servicios financieros, la herencia y los recursos naturales, de conformidad con las leyes nacionales

Al utilizarse pasos soterrados que se consideran inseguros, hace que las mujeres sean reacias a su utilización, fomenta la falta de participación de éstas en el desarrollo de la vida/sociedad/economía entre las zonas que genera la barrera física que supone el ferrocarril.

* (Consultar gráfico 1-Pág 65)

ODS10_ Reducción de las desigualdades-Objetivo 10: Reducir la desigualdad entre los países y dentro de ellos.

- 10.1 De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.

La inclusión social pasa por la existencia de un diseño urbano que promueva la inclusión, facilitándose así las comunicaciones y la movilidad entre los distintos ámbitos/espacios urbanos, principio al que no responde el trazado del ferrocarril en superficie.

* (Consultar gráfico 1-Pág 5)

ODS11_ Ciudades y comunidades sostenibles

(*) Entendiéndose por sostenible aquella que da respuesta a una demanda actual sin causar efectos negativos a otros ámbitos.

- 11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

No se cumple este objetivo ya que no se garantiza el acceso adecuado ni seguro en los distintos recorridos establecidos dentro de la ciudad; el tren en superficie potencia la existencia de barrios marginales por la implantación de la barrera física que supone su trazado.

* (Consultar gráficos 1 y 2-Pág 5 y 6)

- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

No se mejora la seguridad vial ni el acceso seguro a los sistemas de transporte dada la influencia que provoca el tren en superficie en el tráfico urbano, dificultándose el acceso a la estación de autobuses, el cuartel de la guardia civil,... Existen además conexiones con gálibo reducido, lo que dificulta el acceso al núcleo urbano de los vehículos de emergencias.

- 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

No se trata de una urbanización inclusiva ni sostenible, el tren en superficie dificulta las comunicaciones entre ambas partes del corredor ferroviario; no se consideran suficientes para realizar una conexión eficaz y permeable en 1.500,00 m de longitud únicamente existen 2 pasos peatonales y dos soterrados. Además, los pasos peatonales se considera que son discriminatorios ya que dificultan la movilidad para personas con movilidad reducida.

* (Consultar gráfico 2-Pág 6)

- 11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Cabe citar la existencia de zonas inundables en el entorno de los pasos soterrados para peatones.

* (Consultar gráfico 5-Pág 7)

- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Se dificulta el acceso universal por las complicadas conexiones que se generan; y no se potencia ni consigue la existencia de un espacio público seguro.

Es importante destacar, además, que la línea férrea soterrada posibilitaría la inclusión de un corredor verde por encima de su trazado, beneficioso tanto para el medio ambiente, salubridad de la población, mejora y desarrollo de la movilidad peatonal. Dado el carácter de la población, municipio de aproximadamente 17.000 hab., la mayoría del tráfico interurbano se realiza de forma peatonal.

- 11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

Se interfiere de forma negativa en la vinculación entre las distintas zonas urbanas, periurbanas y rurales; es más se desvinculan todas las zonas entre si al dificultarse la movilidad y las conexiones.

* (Consultar gráfico 2-Pág 6)

11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él **y la resiliencia ante los desastres**, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, **la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.**

No se ha tenido en cuenta el riesgo de inundación que puede darse en la zona de los pasos peatonales.

* (Consultar gráfico 5-Pág 7)

Tampoco la existencia en la zona norte del corredor ferroviario de la Estación de Clasificación y Descontaminación Nuclear (ECD) ni el Parque de Bomberos. Esto supone un problema añadido ya que los vehículos de emergencias únicamente disponen de un único acceso y además soterrado al centro del núcleo urbano (el paso nº 1 –Paso de la Estación es de gálibo reducido)

* (Consultar gráfico 2-Pág 6)

2.- AGENDA URBANA ESPAÑOLA

Surge a partir del compromiso de España con la AGENDA 2030 para el Desarrollo Sostenible, a través de la elaboración de un Plan de Acción encaminado a alcanzar los objetivos señalados por dicha Agenda. Para ello establece 9 líneas de actuación (políticas palanca: PP1-PP9), de las que no se da respuesta principalmente a cuatro de ellas:

PP1. POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Busca especial atención en la educación equitativa e inclusiva, la formación y el empleo, la vivienda, los servicios sociales y la dependencia.

La educación equitativa e inclusiva ha de darse en espacios y entorno contruidos inclusivos y ecuanimes. La propuesta de tren en superficie implica una barrera física entre las 2 zonas de la población que propicia e implica división social.

* (Consultar gráfico 1-Pág 5)

PP2. Igualdad de Oportunidades: Plan Estratégico.

Se han establecido los siguientes planes en Extremadura a los que no se da respuesta:

- V Plan Estratégico para la Igualdad entre Hombres y Mujeres de Extremadura (2017-2021).
- Desarrollo e implementación en los centros educativos del plan de igualdad y de diversidad afectivo sexual.
- Programa Juegos Extremeños del Deporte Especial para promover el acceso igualitario a la práctica deportiva.
- **Estrategia de Accesibilidad Universal para la igualdad de oportunidades en Extremadura**

PP3. La Agenda Urbana Española.

Es una política nacional urbana. No tiene un carácter normativo, sino estratégico y, desde la responsabilidad compartida, se orienta a conseguir territorios y ciudades más competitivas, justas, inteligentes, accesibles, verdes, amables en la movilidad, inclusivas, seguras, con más espacios de disfrute para el ciudadano, con una mejor calidad del aire y una buena gobernanza, no sólo desde el punto de vista de la eficacia y la transparencia, sino también, pensando en las personas, desde la participación real y efectiva de la ciudadanía.

La Agenda Urbana Española establece un MARCO ESTRATÉGICO, con 10 EJES o ÁREAS TEMÁTICAS con sus correspondientes OBJETIVOS ESTRATÉGICOS. De todos ellos, señalaremos los que afectan principalmente a la cuestión estudiada, que serían los siguientes:

1.-TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD

Objetivo Estratégico 1: Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.

Objetivos Específicos:

- 1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial.
- 1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.
- 1.3. Impulsar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural.

El proyecto de la LAV en superficie no hace un uso racional del suelo; irrumpe en la trama urbana del municipio originando largos recorridos tanto peatonales como rodados, fondos de saco en el entorno del corredor ferroviario, reduce las superficies de espacios verdes y zonas libres, no las impulsa, provoca congestión del tráfico en el núcleo urbano, ...

2.-MODELO DE CIUDAD

Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

Objetivos Específicos:

- 2.1. Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos
- 2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos.
- 2.3. Mejorar la calidad y la accesibilidad de los espacios públicos.
- 2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.
- 2.5. Impulsar la regeneración urbana
- 2.6. Mejorar la calidad y sostenibilidad de los edificios.

No se revitaliza la ciudad existente, al contrario, contribuye a dispersarla ya que produce una ruptura de la trama urbana que dificultará las conexiones entre ambos lados del corredor, con lo que en la zona norte de la población se generará una zona de menor actividad (social, económica, ---). Se crea así un modelo urbano disperso y no compacto, separando los servicios básicos de gran parte de la población; servicios básicos a los que se accederá por itinerarios no accesibles.

* (Consultar gráfico 1, 2 y 3 -Pág.5 y 6)

3.-CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA.

Objetivo Estratégico 3: Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia

Objetivos Específicos:

- 3.1 Adaptar el modelo urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención
- 3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- 3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático

5.- MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

Objetivo Estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

Objetivos Específicos:

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad.
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

No se favorece la ciudad de proximidad ni se potencian modos de transportes sostenibles, los recorridos peatonales para cruzar el corredor son excesivamente largos (225 m de recorrido peatonal para cruzar el corredor-consultar gráfico), lo que provocará que se potencie el uso de vehículos motorizados.

* (Consultar gráfico 3 y 4 -Pág.6 y 7)

6. COHESIÓN SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Objetivo Estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.

Objetivos Específicos:

- 6.1. Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos.
- 6.2. Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y capacidad.

No se fomenta ni favorece la cohesión social; tampoco se conseguirá la equidad ya que la LAV en superficie constituye una barrera física que divide el territorio. Esto generará una fractura social entre la población de ambos lados del corredor discriminando así a los grupos más desfavorecidos.

A partir de los principios contemplados en esta Agenda, se ha promovido la redacción de diferentes disposiciones, tales como:

- 1- **Anteproyecto de Ley de Calidad de la Arquitectura** (cuyo estudio se desarrolla en el Apdo. C.4. Anexo -pág. 28).
- 2-La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.
- 3-Refuerzo de medidas orientadas a la sostenibilidad en el medio urbano.
- 4- Plan Estatal General de Emergencias de Protección Civil.
- 5-Nueva ley de educación garantiza caminos escolares seguros y la promoción de desplazamientos sostenibles, como fuente de experiencia y aprendizaje vital.
- 6- Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte
- 7- Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas, fomentando la implementación de zonas verdes en los entornos urbanos.

En CCAA y ELL la Agenda Urbana Española promueve lo siguiente (se citan los aspectos que son vulnerados por el trazado de la LAV en superficie):

- Diseño de Planes estratégicos de movilidad sostenible, mejora de la conectividad, así como de planes metropolitanos.
- Inversión en infraestructuras relacionadas con la movilidad sostenible.
- Adaptaciones normativas para la inclusión de los criterios recogidos en la Agenda Urbana Española (Leyes de ordenación del territorio).
- Desarrollo de Oficinas de Urbanismo y desarrollo territorial
- Fomento de la innovación en procesos constructivos.
- Elaboración de Planes Locales incorporando los ejes de la Agenda Urbana Española.

En Extremadura, todo esto se traduce en las siguientes normativas, algunas de obligado cumplimiento y a las que el trazado de la LAV en superficie no da respuesta (justificado en el Apdo. B/Incumplimientos de la Normativa Vigente):

- La Ley de Ordenación de Territorio y Urbanismo Sostenible de Extremadura estableció en su artículo 10 las líneas estratégicas para la Agenda Urbana de Extremadura.
- Directrices de Ordenación Territorial (en trámite).
- Impulso a la redacción de documentos y guías metodológicas para el desarrollo de planes de accesibilidad municipales.
- Impulso al asesoramiento, apoyo y formación a través de las oficinas:
 - OTAEX-OFCINA TÉCNICA DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA
 - OACEX-OFCINA DE ACCESIBILIDAD COGNITIVA
 - OAS-OFCINA DE ACCESIBILIDAD SENSORIAL
 - SILS-SERVICIO DE INTÉRPRETE DE LENGUA DE SIGNOS
- Inicio del proceso participativo de la Ley de las 3R en Extremadura, encaminada a promover el desarrollo sostenible del medio urbano.

PP8. Gobierno abierto. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Puesta en marcha del IV Plan de Gobierno Abierto 2020-2024, liderado por el Ministerio de Política Territorial y Función Pública. Este plan incorpora diez ejes fundamentales, y se destaca, entre ellas:

- La huella normativa, orientada a la trazabilidad del proceso de elaboración de las normas y el refuerzo de la participación ciudadana en los trámites de consulta previa e información pública.

En cuanto a las CCAA y EELL se señalan las siguientes categorías significativas:

» Programas de participación ciudadana.

- » Laboratorios de Gobierno Abierto.
- » Planes estratégicos de Transparencia.
- » Leyes autonómicas y reglamentos de Participación Ciudadana, Transparencia y Buen Gobierno.
- » Adhesión a la Carta Internacional de Datos Abiertos y a la Red de Entidades Locales por la transparencia y participación ciudadana de la FEMP.
- » Puesta en marcha de Portales web sobre Participación Pública, Transparencia.
- » Foros ciudadanos.
- » Planes de Gobierno Abierto.
- » Estrategias de datos abiertos.
- » Constitución de Mesas de Diálogo Civil.
- » Políticas de Accesibilidad Universal.
- » Nuevos reglamentos en materia de Gobierno Abierto y Participación Ciudadana.
- » Redes de entidades locales por la Transparencia y la Participación Ciudadana.
- » Grupos de trabajo sobre Gobierno Abierto de entidades locales.

No se ha tenido en cuenta el proceso participativo necesario en el año 2021 para las soluciones generadas en el tramo urbano de Navalmoral de la Mata; no se ha creado ninguna de estas plataformas a que hace referencia la Política encaminada a potenciar la Participación Ciudadana, ni se han creado planes estratégicos de transparencia, ni mesas de diálogo en el municipio,...se ha expuesto el proyecto en varias ocasiones, pero haciendo caso omiso a las requerimientos locales, tanto por parte de la ciudadanía como de la administración local.

3.- NUEVA BAUHAUS EUROPEA

La Nueva Bauhaus Europea es una iniciativa interdisciplinar europea que busca unir sostenibilidad y diseño para crear una nueva forma de habitar ciudades, potenciando la inclusión social, la ciencia y la tecnología. Se trata de un proyecto medioambiental, económico, social y cultural cuyo objetivo es combinar el diseño, la sostenibilidad, la accesibilidad, la asequibilidad y la inversión para contribuir al cumplimiento del Pacto Verde Europeo, y llama a un esfuerzo colectivo por imaginar y construir un futuro sostenible e inclusivo.

Persigue principalmente:

Creación de espacios inclusivos y accesibles, donde el diálogo entre personas de diferentes culturas, disciplinas, géneros y edades se convierta en la oportunidad de imaginar un lugar mejor para todos. Pero también significa una economía más inclusiva, en la que la riqueza se distribuya y los espacios sean asequibles.

Soluciones sostenibles, que abran un diálogo entre nuestro entorno construido y los ecosistemas. Significa aplicar enfoques regenerativos, inspirados en los ciclos naturales, que permitan que se renueven los recursos y que protejan la biodiversidad.

Experiencias enriquecedoras, que respondan a necesidades más allá de nuestra dimensión material y se inspiren en la creatividad, el arte y la cultura. Significa apreciar la diversidad como oportunidad para aprender unos de otros.

La redacción del Proyecto de la LAV en superficie da respuesta a Estudios Informativos realizados en el año 2007. Durante estos 14 años se han modificado las premisas que rigen el urbanismo, el transporte y la sociedad: sostenibilidad, inclusión social, movilidad, accesibilidad, espacios no discriminatorios, ...Se considera indispensable adaptarse a los requerimientos de la sociedad actual y futura, que no se recogen en el Proyecto de la LAV en superficie.

En el municipio, además, se han realizado otras intervenciones no recogidas en el DIA del 2007, tales como:

- 1º Expacio Navalmoral.
- 2º Terminal Mercancías
- 3º Residencial La Hilera.
- 4º PIR Los Viñazos

* (Consultar gráfico 1 -Pág.5)

4.- ANEXO 1. ANTEPROYECTO DE LEY DE CALIDAD DE LA ARQUITECTURA

El trazado de la LAV en superficie tampoco recoge los paradigmas y objetivos que rigen la futura Ley de Calidad de la Arquitectura, en fase de Anteproyecto en la actualidad.

Entre otros, habrán de tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- **Arquitectura:** *el arte y la técnica de idear, diseñar, proyectar, construir y conservar durante todo su ciclo de vida edificios y espacios públicos y privados para el desenvolvimiento de las actividades humanas, de acuerdo con valores culturales y estéticos y con la participación y la colaboración de las disciplinas profesionales necesarias para alcanzar toda su complejidad.*

Se entiende que el trazado de la LAV en el tramo urbano de Navalmoral de la Mata ha de considerarse una intervención en la arquitectura (espacio público) y que deberá tender a la participación de todas las disciplinas que se vean afectadas (ciudadanos, administración local, comerciantes, técnicos,...)

- *La arquitectura constituye un bien de interés general, por su contribución a la construcción de la identidad cultural, a la calidad de vida al bienestar social, a la inclusión en comunidad y la salud, por su vinculación con la protección de la seguridad y salud de las personas trabajadoras, consumidoras y usuarias.*

El espacio afectado por la LAV se trata de un bien de interés general que no contribuye a la mejora de calidad de vida y al bienestar social y de la salud, ya que contempla pasos soterrados para las personas que no fomentan ninguno de estos valores; constituye además una barrera física que dificulta el bienestar social.

* (Consultar gráficos 1 y 2-Pág 5 y 6)

- *El principio de calidad de la arquitectura deberá regirse por los siguientes criterios:*
 - a) *La adecuación al uso, así como su flexibilidad, versatilidad y facilidad para adaptarse a nuevos usos y modelos de vida a lo largo del ciclo de vida.*

La intervención no se adecúa a los usos demandados en cuanto a que es una intervención NO FLEXIBLE –se trata de la implantación de una barrera física que no podrá adaptarse a los nuevos modelos de vida, constituirá una barrera infranqueable que no podrá facilitar las relaciones sociales, humanas, sociales, económicas,...

* (Consultar gráfico 1 -Pág. 5)

- b) *La integración armoniosa en el tejido urbano circundante y en el paisaje natural de su entorno.*

El tren en superficie no se integra en el tejido urbano circundante ni en el paisaje natural, se implanta/instaura en el lugar que actualmente ocupan las vías sin resolver la PERMEABILIDAD Y MOVILIDAD TRANSVERSAL QUE REQUIERE LA POBLACIÓN, tal y como se recoge en el dossier informativo del 2.019 aportado por la Asociación del Sector de la Construcción de Navalmoral.

c) *La contribución a la sostenibilidad económica, medioambiental y social.*

No contribuye a la sostenibilidad económica, medioambiental y social; al contrario, divide la población en dos partes provocando una segregación de la misma al no conectar adecuadamente los distintos usos urbanos: residenciales, comerciales, dotacionales, ... Dicha división se traduce en una fractura social y posible marginalidad de las zonas contiguas al corredor ferroviario.

* (Consultar gráfico 1 -Pág. 5)

g) *La contribución a la inclusión de todas las personas por igual, inspirada en el principio de la accesibilidad universal y fomentando la más amplia participación.*

No contribuye a la inclusión de las personas, ni garantiza la accesibilidad universal dada la existencia de pasos soterrados de largos recorridos difícilmente utilizables por personas con movilidad reducida, favoreciendo la discriminación, provocando desigualdades y dificultando la movilidad.

* (Consultar gráfico 1 -Pág. 5)

h) *La seguridad y la limitación de riesgos derivados del uso acorde con el tipo de bien y sus características, para todas las personas.*

Los pasos soterrados para peatones no son seguros ni limitan los riesgos del uso normal para las personas; existen riesgos derivados de los mismos: no son higiénicos ni salubres, así como tampoco confortables ni seguros.

* (Consultar gráfico 3 -Pág. 6)

- *Uno de los fines perseguidos por esta Ley, es la obligación a tener en cuenta valores como la transversalidad e integración de políticas sectoriales, la planificación estratégica, y la transparencia, la competitividad y la cohesión social y territorial.*

El trazado de la LAV en superficie es una intervención que NO FOMENTA la cohesión social y territorial ya que constituye una barrera física que, consecuentemente dificulta la interrelación entre las zonas norte y sur de la población.

* (Consultar gráfico 1 -Pág. 5)

- La futura Ley de Calidad de la Arquitectura establece medidas para que LOS PODERES PÚBLICOS PRESERVEN, FOMENTEN Y DIVULGUEN la calidad de la arquitectura y del entorno construido. En este sentido indica lo siguiente:

“Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias para que los fines establecidos en los artículos anteriores puedan hacerse efectivos, velando particularmente por el establecimiento del marco normativo necesario y eficaz para favorecerlos y por el control efectivo en su cumplimiento.

Ejercerán, asimismo, un papel ejemplarizante que potencie la renovación y la rehabilitación del patrimonio construido cuando sea necesaria para proteger los valores que el mismo contenga.”



Se trata de una intervención desarrollada por ADIF, organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Agenda Urbana, en la que entendemos que no se cumplen los requisitos relacionados en el apartado anterior, por lo tanto, no los hace efectivos ni los favorece; así como tampoco se cumplen, a nuestro juicio, las medidas de la normativa autonómica y nacional indicadas en el apdo. B/ INCUMPLIMIENTOS DE LA NORMATIVA VIGENTE del presente estudio. Por todo ello, consideramos oportuno emplazar a los poderes públicos para requerir de estos que EJERZAN UN PAPEL EJEMPLARIZANTE, ASUMIENDO RESPONSABLEMENTE LA TUTELA QUE LES CORRESPONDE PARA VELAR POR EL CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS Y ESTRATEGIAS IMPULSADAS POR ELLOS MISMOS.

Fdo:Diego Salas Collazos

06978045Y
DIEGO ALFONSO
SALAS (R:
G10360915)

Firmado digitalmente por 06978045Y DIEGO ALFONSO SALAS (R: G10360915)
Nombre de reconocimiento (DN): 2.5.4.13=Ref:AEAT/AEAT0452/PUESTO 1/15444/19102021121013, serialNumber=dCES-06978045Y, givenName=DIEGO ALFONSO, sn=SALAS COLLAZOS, cn=06978045Y DIEGO ALFONSO SALAS (R: G10360915), 2.5.4.97=VATES-G10360915, o=CONSEJO DE COLEGIOS PROFESIONALES DE APAREJADORES Y ARQUITECTOS EXTREMADURA, c=ES
Fecha: 2021.12.14 14:25:41 +01'00'

Presidente del Consejo de Colegios Profesionales
de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Extremadura

Fdo: Juan Antonio Ortiz Orueta

00683145E Firmado
JUAN digitalmente por
ANTONIO 00683145E JUAN
ORTIZ (R: Q1067002D) ANTONIO ORTIZ
ORTIZ (R: Q1067002D) (R: Q1067002D)
Fecha: 2021.12.14
14:47:34 +01'00'

Decano del Colegio Oficial de Arquitectos
de Extremadura