



**INFORME DE LOS DATOS RESULTANTES DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN REALIZADO A EFECTOS DE LA INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA**

Septiembre de 2020

CONSULTORES  
**URBANISMO**

[www.consultores-urbanismo.com](http://www.consultores-urbanismo.com)

## ÍNDICE

- 1.- Objeto del informe. Diagnóstico de la situación de la mujer previo a la elaboración del Plan General
- 2.- Resultado del cuestionario de participación
  - 2.1.- Contenido del cuestionario. Participación de los vecinos y vecinas
  - 2.2.- Equipamientos y espacios libres
  - 2.3.- Movilidad
  - 2.4.- Ordenación de la edificación
  - 2.5.- Vivienda
  - 2.6.- Preguntas generales
- 3.- Resultado de la participación de las asociaciones
- 4.- Valoración general del proceso participativo
  - 4.1.- Valoración general positiva de la calidad de vida, modelo y servicios de la ciudad
  - 4.2.- Espacios públicos y equipamientos
  - 4.3.- Medidas para mejorar las condiciones de seguridad
  - 4.4.- Movilidad
  - 4.5.- Transporte público. Mejora en los itinerarios más cortos e inclusivos
  - 4.6.- Locales sin uso y vacíos urbanos. Propuestas para su integración en la dinámica de la ciudad
  - 4.7.- Vivienda

## **1.- OBJETO DEL INFORME. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE LA MUJER PREVIO A LA ELABORACIÓN DEL PLAN GENERAL**

El presente informe tiene por objeto el análisis y la valoración de los datos resultantes del proceso de participación ciudadana realizado para conocer la situación de la mujer residente en la ciudad de Teruel, a efectos de la integración de la perspectiva de género en el procedimiento de elaboración del Plan General de Ordenación Urbana y, por tanto, en la planificación y el diseño de la ciudad.

Tal como se indicó en el informe relativo a la metodología de la inclusión de la perspectiva de género en el Plan General, la participación en la fase previa a la información pública del Avance del Plan General obedece a la necesidad de garantizar la inclusión de la perspectiva de género desde el inicio de la elaboración de dicho instrumento de planeamiento y evitar la limitada integración que tendría su participación una vez ya elaborado.

Aunque la participación debe ser una constante durante todas las fases de elaboración del planeamiento, en esta fase previa ha estado encaminada a conocer la situación de la mujer y las cuestiones relativas al género y a su vida cotidiana, así como sus propias aportaciones de origen.

Asimismo, en los términos que se apuntaron en el informe-guía metodológico, esta primera fase de información se ha planteado teniendo en cuenta los diversos ejes temáticos (vivienda, uso del espacio público...) que en estudios de investigación sobre perspectiva de género se han detectado que tienen una efectiva diferente perspectiva, a fin de constatar el alcance de los patrones uso y las diferentes necesidades entre hombres y mujeres, en el ámbito de Teruel.

Los bloques temáticos que han servido de eje para recabar la posible incidencia de la perspectiva de género en la ciudad de Teruel han sido los relativos a los usos, necesidades deficiencias y potencialidades con respecto a los equipamientos y espacios libres, movilidad, ordenación de la edificación, vivienda, así como un bloque final relativo a la opiniones libres sobre los debilidades y potencialidades de la propia ciudad en su conjunto.

El proceso de participación ciudadana que se ha desarrollado ha consistido, en esencia, en las siguientes actuaciones:

a) Por una parte, se ha planteado la elaboración de un cuestionario complementario de la participación abierta a los ciudadanos y ciudadanas de Teruel, como instrumento de información complementaria de género y, por tanto, especialmente dirigido de forma selectiva a la población femenina, para tener un conocimiento real

de las ineficiencias y déficits de la ciudad en relación con la mujer, y de su situación y necesidades.

Mediante dicho cuestionario se ha pretendido alcanzar una mejor comprensión de la situación actual de la mujer y conocer la distinta perspectiva que puede tener y sus posibles diferencias de género en relación con sus necesidades dentro de la ciudad, respecto a los espacios públicos, la movilidad, los usos cotidianos de estos espacios y de la propia vivienda, para mejorar y enriquecer las propuestas del documento de Avance del Plan General.

Los temas sobre los que versa el cuestionario residen, fundamentalmente, en la adecuación y el uso de los parques, zonas verdes y espacios y equipamientos públicos, la movilidad, así como las necesidades del paisaje urbano, y de los edificios y de las viviendas, con especial hincapié en las cuestiones de seguridad, adecuación a sus necesidades, y la calidad de los itinerarios, fundamentalmente de carácter peatonal.

b) Por otra parte, también se han mantenido diversas reuniones con asociaciones de vecinos y vecinas para conocer las inquietudes y necesidades de la mujer dentro de la ciudad bajo el mismo enfoque temático.

En ambas formas de participación las cuestiones se han planteado de forma amplia y abierta respecto de la ciudad en su conjunto, pues si bien no todas ellas tienen en el marco de un Plan General de Ordenación Urbana la totalidad de las soluciones, al extralimitar en algunos casos sus funciones y su capacidad de respuesta, se consideró oportuno recoger una amplia perspectiva dada la oportunidad y conveniencia de que los criterios a tener en cuenta en la toma de decisiones del planificador urbanístico abarquen una perspectiva amplia de las necesidades de la ciudad.

El informe recoge los datos resultantes de dicho proceso participativo y realiza el correspondiente análisis para conocer la situación de partida de la mujer de Teruel y sus necesidades específicas dentro de la ciudad, las condiciones y características en que se produce el uso y los efectos o consecuencias -negativas o positivas- que conlleva ese uso.

Para realizar este diagnóstico el informe desagrega la información por sexo para conocer la situación específica de la mujer. Asimismo, dicha información se estructura en base a los distintos bloques o áreas temáticas en que se ha planteado el cuestionado.

El informe de diagnóstico se plantea, por tanto, como una primera aproximación a la situación de la mujer y a su autonomía en la ciudad de Teruel, para permitir, en un

momento posterior, fijar los objetivos a recoger en el Plan General para corregir las situaciones de desequilibrio y desigualdad detectadas e incrementar su autonomía.

## **2.- RESULTADO DEL CUESTIONARIO DE PARTICIPACIÓN**

### **2.1.- Contenido del cuestionario. Participación de los vecinos y vecinas**

El cuestionario, como se ha indicado, se ha distribuido en siete áreas o bloques temáticos: demografía, equipamientos y espacios públicos, movilidad, ordenación de la edificación, vivienda y preguntas generales. El objetivo de cada uno de estos bloques y la información que se pretendía obtener se describe a continuación, con carácter previo al análisis de los datos resultantes de la elaboración del cuestionario.

En concreto, en relación con la participación de los vecinos y vecinas, interesa destacar la mayor participación de la mujer (66%), frente al hombre (34%), lo que representa un porcentaje de casi el doble de encuestadas.

De todos los participantes, la mitad se ubicaban en la franja de edad de 36 a 55 años, repartiéndose la práctica totalidad del porcentaje restante, por partes iguales, entre la franja de edad de 26 a 35 años y de 56 a 65 años. La participación de los menores de 25 años y de los mayores de 65 años fue residual.

Desde la perspectiva de género, la mayor parte de mujeres se ubicaba en la franjas de edad entre 36 y 55 años (40%) y 26 y 35 años (28%); en la franja de 56 a 65 años el porcentaje ascendió al 18%, entre 16 y 25 años participaron un 10% de mujeres y un 4% de mayores de 65 años.

Asimismo, en cuanto a los barrios, la mayoría de participantes residían en el Ensanche (26%), el centro histórico (21%), los barrios rurales (17%) y el barrio de Fuenfresca (14%). No hubo ningún participante del barrio de San León ni de viviendas fuera de núcleos urbanos.

En el caso específico de la mujer: Ensanche 28% de encuestadas, centro histórico 19%, barrios rurales 15%, Arrabal-Carrel- El Carmen 14%, Fuenfresca, Las Viñas y San Julián-La Florida 8%. La totalidad de los participantes residentes en Arrabal-Carrel-El Carmen eran mujeres.

La situación de convivencia predominante se correspondió con modelo familiar en pareja (64% de los participantes) y con uno o dos hijos menores de 25 años a su cargo (más de la mitad de las personas que realizaron la encuesta).

El porcentaje de mujeres que viven sin pareja resultó ligeramente superior (43%); el 57% vive con pareja.

El análisis de los datos se realiza, como se ha indicado, desagregado por sexo para conocer la situación específica de la mujer.

## **2.2.- Equipamientos y espacios libres**

El bloque de equipamientos y espacios libres tenía por finalidad conocer el uso que realizan los vecinos y vecinas de Teruel, en especial, las mujeres, de las dotaciones existentes, sus necesidades en cuanto a estos espacios, y los déficits que observan en los equipamientos y espacios libres existentes en la ciudad.

### 1) Uso efectivo de parques y equipamientos

- Los datos de la encuesta reflejan un elevado uso de los equipamientos, parques y plazas por los vecinos y vecinas de Teruel (95% de los participantes).
- Desagregados por sexo, la mujer de los parques y equipamientos refleja un superior al 97%, y el del hombre ligeramente inferior del 90%
- El mayor uso en ambos sexos se concentra en los parques, plazas y espacios libres, los colegios e institutos y los equipamientos deportivos.

### 2) Adecuación de parques y equipamientos

La percepción que tienen los vecinos y vecinas es la siguiente:

- El 68% considera que no son suficientes para dar servicio a sus necesidades.

Desagregados por sexo, la mujer considera que resultan insuficientes el 75% y el hombre un 56%.

- El 32% entiende que los espacios libres y equipamientos existentes resultan suficientes. La mujer considera que resultan suficientes un 25%; en el caso del hombre esta percepción reside en el 44%.

Las mayores deficiencias se detectan en los equipamientos deportivos y las menores en relación con los colegios e institutos, conforme a la siguiente escala porcentual.

- Deficiencias en equipamientos deportivos: 51 % de los participantes
- Deficiencias en Parques, plazas y espacios libres: 43 %
- Deficiencias en Bibliotecas: 41 %
- Deficiencias en Guarderías: 22 %
- Deficiencias en Centros de mayores: 22 %
- Deficiencias en Colegios e institutos: 17 %

Las deficiencias que detecta la mujer responden a la siguiente escala porcentual:

- Deficiencias en Bibliotecas: 49 %
- Deficiencias en equipamientos deportivos: 48 %
- Deficiencias en Parques, plazas y espacios libres: 46 %
- Deficiencias en Guarderías: 18 %
- Deficiencias en Centros de mayores: 18 %
- Deficiencias en Colegios e institutos: 15 %

En el caso del hombre las deficiencias son las siguientes:

- Deficiencias en equipamientos deportivos: 57 %
- Deficiencias en Parques, plazas y espacios libres: 39 %
- Deficiencias en Bibliotecas: 37 %
- Deficiencias en Colegios e institutos: 21 %
- Deficiencias en Guarderías: 21 %
- Deficiencias en Centros de mayores: 18 %

### 3) Déficits de estado de conservación y uso de los espacios libres y equipamientos

-En relación con los espacios libres, parques y plazas existentes de los datos de la encuesta cabe resaltar tres aspectos:

- En cuanto a su estado de conservación, mantenimiento y limpieza, y mobiliario urbano, el 50% de los participantes lo valora negativamente.
- El 35% de los participantes considera que su iluminación resulta inadecuada.
- El 33% de éstos también ha destacado la carencia de zonas de lactancia.
- Y un porcentaje ligeramente inferior al 30% destaca la ausencia de adaptación para discapacitados y la carencia de zonas de descanso.

-La percepción de la mujer sobre es la siguiente:

- El estado de conservación, mantenimiento y limpieza, y el mobiliario urbano se valoran negativamente por el 59% de las mujeres.
- El 43% de mujeres considera que la iluminación resulta inadecuada.
- El 33% considera que resultan insuficientes las zonas de lactancia.
- Y el 30% considera que existe una carencia de zonas de descanso.

- En el caso del hombre su percepción es la siguiente:

- El estado de conservación, mantenimiento y limpieza, y el mobiliario urbano se valoran negativamente por el 47% de hombres.
- El 30% de hombres considera que la iluminación resulta inadecuada.
- El 33% considera que resultan insuficientes las zonas de lactancia.
- Y el 31% considera que existe una carencia de zonas de descanso.

### 4) Percepción de inseguridad

El 77% de los encuestados no tiene percepción de inseguridad en los espacios libres, parques y plazas, frente al 33% restante que opina lo contrario.

Desagregados por sexo el 36% de las mujeres tienen percepción de inseguridad; frente al 24% de los hombres.

### **2.3.- Movilidad**

Las preguntas relativas a la movilidad se realizaron para conocer los medios de movilidad que se utilizan para ir al puesto de trabajo y a los equipamientos y espacios públicos de los usuarios y usuarias, así como los déficits que se observan en cuanto a las aceras y calzadas.

#### 1) Desplazamientos para el ejercicio de la actividad profesional

- La mayor parte de los participantes desarrollan su actividad profesional en la ciudad de Teruel, tal como se recoge a continuación:

- El 36% de los participantes trabaja en el centro histórico.
- El 35 % ejerce su actividad profesional en otros barrios de la ciudad.
- El 3% trabaja en el aeropuerto o en los polígonos industriales de Teruel.
- El 15% trabaja fuera del municipio.
- El 12 % de los participantes carece de actividad profesional en el momento de realización de la encuesta.

- En el caso de la mujer los datos de la encuesta reflejan los siguientes porcentajes:

- El 31% de las mujeres participantes trabaja en el centro histórico.
- El 41% ejerce su actividad profesional en otros barrios de la ciudad.
- Un porcentaje inferior al 1% trabaja en el aeropuerto o en los polígonos industriales de Teruel.
- El 13% trabaja fuera del municipio.
- El 15% de las mujeres participantes carece de actividad profesional en el momento de la realización de la encuesta.

- En el caso del hombre los porcentajes son los siguientes:

- El 40% de los participantes trabaja en el centro histórico.
- El 25% ejerce su actividad profesional en otros barrios de la ciudad.
- El 9% trabaja en el aeropuerto o en los polígonos industriales de Teruel.
- El 18% trabaja fuera del municipio.
- El 8% de los hombres participantes carece de actividad profesional en el momento de la realización de la encuesta.

## 2) Uso mayoritario del vehículo en los desplazamientos

- En cuanto al uso del vehículo, los participantes han señalado lo siguiente:
  - El 16% no utiliza el vehículo en sus desplazamientos.
  - El 84% restante utiliza el vehículo para desplazarse a los siguientes lugares:
    - Para realizar compras y acudir a lugares de ocio un 88%.
    - Para desplazarse a su lugar de trabajo un 46%.
    - Para desplazarse a colegios e institutos un 34%.
    - Para desplazarse a equipamientos deportivos un 30%.
    - Para desplazarse a parques, plazas y espacios libres un 18%.
- En el caso de la mujer:
  - El 25% no utiliza el vehículo con carácter general en sus desplazamientos.
  - El 75% restante utiliza dicho medio de transporte para desplazarse a los lugares que se indican a continuación en las siguientes proporciones:
    - Para realizar compras y acudir a lugares de ocio un 85%.
    - Para desplazarse a su lugar de trabajo un 41%.
    - Para desplazarse a colegios e institutos un 20%.
    - Para desplazarse a equipamientos deportivos un 27%.
    - Para desplazarse a parques, plazas y espacios libres un 20%.
- En el caso hombre:
  - El 10% no utiliza el vehículo con carácter general en sus desplazamientos.
  - El 90% restante utiliza dicho medio de transporte para desplazarse a los lugares que se indican a continuación en las siguientes proporciones:
    - Para realizar compras y acudir a lugares de ocio un 100%.
    - Para desplazarse a su lugar de trabajo un 62%.
    - Para desplazarse a colegios e institutos un 31%.
    - Para desplazarse a equipamientos deportivos un 31%.
    - Para desplazarse a parques, plazas y espacios libres un 8%.

## 3) Motivos por los que se utiliza el vehículo

A.- Para desplazarse a su lugar de trabajo lo justifican en los siguientes motivos:

- La lejanía un 68% de los participantes.
- La falta de transporte público un 58%.
- La existencia de fuertes pendientes un 16%.
- La existencia de un itinerario inseguro o inadecuado un 8%.

- Otros: 10%.
- Los motivos que aduce la mujer son los siguientes:
  - La lejanía un 69% de las mujeres.
  - La falta de transporte público un 47%.
  - La existencia de fuertes pendientes o de un itinerario inseguro o inadecuado no fue señalado por ninguna mujer.
  - Otros: 9%.
- El hombre señaló los siguientes motivos:
  - La lejanía un 67% de los hombres.
  - La falta de transporte público un 63%.
  - La existencia de fuertes pendientes un 25%.
  - La existencia de un itinerario inseguro o inadecuado un 12%.
  - Otros: 12%.

B.- Para realizar compras y/o desplazarse a lugares de ocio se encuentra motivada en lo siguiente:

- La lejanía un 67% de los participantes.
- La falta de transporte público un 45%.
- La existencia de fuertes pendientes un 22%.
- La existencia de un itinerario inseguro o inadecuado un 2%.
- Otros: 33%
- Los motivos que aduce la mujer son los siguientes:
  - La lejanía un 49% de las mujeres participantes.
  - La falta de transporte público un 45%.
  - La existencia de fuertes pendientes un 15%.
  - La existencia de un itinerario inseguro o inadecuado no fue señalada por ninguna de las mujeres participantes.
  - Otros: 40%
- En el caso del hombre los motivos son los siguientes:
  - La lejanía un 82%.
  - La falta de transporte público un 46%.
  - La existencia de fuertes pendientes un 27%.
  - La existencia de un itinerario inseguro o inadecuado un 9%.
  - Otros: 18%

C.- La utilización del vehículo como medio de transporte para desplazarse a parques, plazas y espacios libres, a equipamientos deportivos y a colegios y/o

institutos responde a una jerarquía y porcentajes similares a los expuestos en el punto anterior.

- El motivo fundamental de su utilización reside en la lejanía.
- En segundo lugar la falta de transporte público.
- Y en menor proporción el itinerario inseguro o inadecuado y la existencia de fuertes pendientes.

- Desde la perspectiva de género no existen diferencias en las respuestas.

D.- El escaso porcentaje de participantes que utiliza el vehículo para desplazarse a centros de mayores se encuentra motivado en:

- La falta de transporte público en un 100%.
- La existencia de fuertes pendientes en un 50%.

Desde la perspectiva de género no existen diferencias en las respuestas.

#### 4) Desplazamientos peatonales a parques y equipamientos

A.- Los participantes han puesto de manifiesto los siguientes déficits, que se ordenan de mayor a menor:

- Deficiente conservación de la pavimentación y el mobiliario urbano: 54 % de los participantes
- Percepción de inseguridad por el tráfico: 30%.
- Deterioro de la imagen urbana: 39%.
- Percepción de inseguridad por la escasa iluminación: 33%.
- Otros: 16%.

- En el caso de la mujer los déficits residen en los siguientes:

- Deficiente conservación de la pavimentación y el mobiliario urbano: 42 %
- Percepción de inseguridad por el tráfico: 25%.
- Deterioro de la imagen urbana: 33%.
- Percepción de inseguridad por la escasa iluminación: 38%.
- Otros: 19%.

- En cuanto al hombre ha destacado los siguientes déficits:

- Deficiente conservación de la pavimentación y el mobiliario urbano: 64 %
- Percepción de inseguridad por el tráfico: 33%.
- Deterioro de la imagen urbana: 47%.
- Percepción de inseguridad por la escasa iluminación: 23%.

- Otros: 14%.

B.- En caso de mejora de los itinerarios el 68% participantes realizarían un mayor número de desplazamientos peatonales frente al 32% que han manifestado lo contrario.

- El 69% de las mujeres realizarían un mayor número de desplazamientos peatonales en caso de mejora de los itinerarios.

- El 64% de los hombres realizaría también un mayor número de desplazamientos en este caso.

#### 5) Mejora de los itinerarios de la red para bicicletas

- En caso de que se mejorara la red de carriles para bicicletas el 50% de los participantes realizaría un mayor uso de la bicicleta como medio de transporte, frente al 50% restante que no lo realizaría.

- El 44% de las mujeres realizaría un mayor uso de este medio de transporte en el supuesto indicado, frente al 56% restante que opina lo contrario.

- El 60% de los hombres también realizará un mayor uso del mismo, frente al 40% que no realizaría un mayor uso del carril para bicicletas en caso de mejora.

#### 6) Puntos conflictivos de tráfico/problemas de seguridad vial

##### A.- Aspectos de carácter general

- Los participantes consideran en un 68% que existen puntos conflictivos de tráfico o puntos que generan problemas de seguridad vial.

- El 62% de las mujeres así con considera, frente al 80% de hombres.

- En concreto, los participantes han puesto de manifiesto los siguientes puntos conflictivos de tráfico:

Con carácter general se ha puesto de manifiesto la existencia de aceras estrechas, de pasos de peatones con deficiente pintado, el acceso a algunos colegios, la situación de las rotondas y su exceso (con el consiguiente problema para la circulación), la falta de semáforos, la existencia de pasos de peatones tapados por contenedores de basura o situados delante de la parada del autobús urbano, y la circulación de vehículos a gran velocidad o de bicicletas por espacios para peatones.

También se ha señalado la escasez de zonas para aparcamiento de coches, lo que conlleva que se produzcan aparcamientos incorrectos que dificultan la visibilidad y

una disminución de la anchura de los espacios para el peatón. La falta de pavimentación de algunas calles.

- Los comentarios de las mujeres se centran especialmente la iluminación de los espacios públicos y a una mejora de la señalización y tratamiento de éstos.

#### B.- Puntos conflictivos de carácter específico

Dichos aspectos generales se han concretado en los siguientes puntos conflictivos:

- . La conexión de Villaspesa con los barrios de Castralvo y Aldehuela. Se ha indicado que consiste en un camino asfaltado muy deteriorado y que el tramo que transcurre por el suelo urbano de Villaspesa es el cauce inundable de la Rambla Cobatillas, que se encuentra sin pavimentar ni acondicionar (Zona Calle La Rambla).
- . Las carreteras que conectan los barrios rurales no se encuentran en buen estado de mantenimiento, como es el caso de Villaspesa con Castralvo y Aldehuela. La salida de Villaspesa no se ha mejorado y existen grandes baches.
- . El paso de peatones para acceder a la escalera del mercado y el paso de peatones cercano al parque El Labrador se encuentra en mal estado de conservación.
- . Tienen aceras insuficientes o inexistentes, que conllevan transitar por la calzada: Ollerías del Calvario, camino del Arquillo, calle Javalambre, calle Dolores Romero.
- . El espacio entre el frontón y la fuente de Villaspesa Carril es estrecho, lo que dificulta circular en doble dirección.
- . En la avenida Sagunto muchos vehículos circular a gran velocidad y no hay carril bici, con cruce peligro por los pasos de cebra. Lo mismo que sucede en la carretera Alcañiz en la Ronca Ambeles.
- . El encuentro Nicanor Villalta con Luis Buñuel, a la altura de la marquesina del bus que para a la altura de un paso de peatones.
- . En la rambla de Villaspesa a su paso por calle La Rambla y la calle Cañadizos, en momentos de inundaciones, por cuanto no se puede acceder a algunas propiedades.
- . La calle Ollerías del Calvario porque es de doble sentido, la calle el Arquillo por escasa visibilidad; la calle San Francisco por las excesivas paradas de los automóviles y la calle el Carrel por excesiva velocidad de los vehículos.
- . La zona estrecho calle Mayor no permite la circulación en ambos sentidos a la vez.

- . El tramo estrecho de la carretera Villaspesa, al lado de la acequia (zona El Corte Inglés), que es estrecha y sin aceras, por la que discurren a alta velocidad algunos vehículos al atravesar el pueblo.
- . El cruce de la calle Miguel Servet con la calle José Torán, en la que hay un carril bici y un paso de peatones sin stop.
- . La iluminación en la avenida de Aragón es muy deficiente; por la noche y con lluvia los pasos de cebra son peligrosos.
- . Las zonas con escasa consolidación de la urbanización y la falta de encintado de aceras o dimensiones escasas de las mismas: Carrel, Arrabal, Viñas, Pinar-Muela-Jorgito, Camino Capuchinos, Cuesta de los Gitanos.
- . El exceso de tráfico en la carretera de Alcañiz, con aceras estrechas en algunos puntos, falta de pasos de cebra, y zonas de poca visibilidad.
- . La conexión de la ciudad con su(s) río(s) y con los barrios de la Muela y el Jorgito, que están muy cerca del casco antiguo, pero su ubicación hace necesario el empleo de vehículo.
- . El cruce de la rambla de San Julián es un punto conflictivo; y también las calles estrechas de los barrios.
- . En el cruce de la carretera de Cubla con la calle Mayor y el trayecto de la carretera de Cubla desde ese cruce a la calle la plaza (en Villaspesa).
- . La carretera Cubla pasa por el centro del pueblo, siendo un tramo muy estrecho en el cual no es posible la circulación en ambos sentidos a la vez. La calle La Rambla está sin pavimentar, se inundada por el cauce, lo que provoca inundaciones e incomunicaciones a los vecinos de la zona.
- . El cruce de la carretera de Villaspesa con la calle La Florida, junto a la explanada.
- . El cruce de la carretera de S. Julián con la rambla de S. Julián, por sus aceras estrechas.
- . El cruce de San Julián: rambla con carretera San Julián; la Cuesta del Cofiero; la Calle de los Molinos.
- . Los accesos a la ciudad por las cuestas periféricas (detrás de la cárcel, subida al ensanche) responden a vías estrechas, con pasos bajo el puente del tren, lo que generan un peligro para la circulación de vehículos y las personas.
- . La incorporación desde variante-N234 a la carretera Aldehuela para entrar al barrio de Fuenfresca; carretera de Cubla para acceso a la estación de tren desde la variante; cuesta de

los Gitanos; camino Capuchinos; estrechamiento de aceras en avenida de Sagunto en cruces con avenida de Aragón y carretera de Castralvo; cruce carretera de San Julián con rambla San Julián; cruce incorporación Conexión de Barrios con rambla del Chepa; estrechamiento cuesta Jardínera; salida de plaza Judería a Ronda; salida de calle Salvador a Óvalo; salida de aparcamiento San León a calle Santa Amalia; cruce calle Valparaiso con cuesta Los Molinos.

## 7) Adecuación del uso de transporte público

A.- En cuanto al nivel de satisfacción de comunicación de su barrio un 51% lo considera bien comunicado frente a un 49% que lo considera mal comunicado.

- En el caso de la mujer el 43% considera que su barrio se encuentra bien comunicado. El 57% restante opina lo contrario.

- El hombre considera en un 62% que su barrio se encuentra bien comunicado. El 38% manifiesta que se encuentra mal comunicado.

B.- Con carácter general se ha puesto de manifiesto la falta de transporte público o su carácter deficiente (fundamentalmente sus trazados), la existencia de paradas de bus inadecuadas (falta de paradas de algunas líneas en el centro), y la falta de comunicación mediante este medio de transporte entre los distintos barrios rurales y el polígono.

- Con carácter específico se plantean las siguientes deficiencias:

. En cuanto al barrio del Carmen se ha señalado que el acceso a transporte público es hiperdeficitario, y que existen pendientes que dificultan ir andando o en bicicleta.

. Se plantea la ejecución de carril bici por avenida Sagunto, desde los Planos hasta el Viaducto llegando hasta la Carretera Alcañiz. Subsidiariamente, que el tráfico circule como máximo a 30 km/h.

. En Villaspesa se indica que solamente existe un bus a las 10 y a las 12, lo que conlleva la utilización del vehículo.

. La existencia de un autobús diario a Teruel, que no tiene paradas en el centro (solo Fuenfresca); sin embargo en sentido de vuelta (pocas horas después) es en el Óvalo. Otro autobús viene de Cascante pero no pasa todos los días.

. El actual trazado de las líneas del autobús urbano han dejado a una parte muy importante del Ensanche sin comunicación con la Ronda y la Carretera de Alcañiz. La supresión de la parada del Hospital Obispo Polanco ha sido nefasta para muchos vecinos.

. En el ensanche existencia de dos líneas de autobuses que no llevan diferencia de horario y que unen el centro Histórico con ensanche y van uno detrás de otro. La ausencia de conexión mediante transporte público con el Barrio del Pinar.

. La calle Leocadio Brun no tiene aceras en todos los tramos.

. La comunicación hacia Aldehuela y Castralvo se realiza por un camino rural con el pavimento muy deteriorado y hay un tramo inundable a la entrada del barrio de Villaspesa (calle La Rambla). El acceso por la carretera de Villaspesa a la altura de El Corte Inglés.

. Barrios carentes de comunicación con la zona de Las Viñas.

## 8) Uso de aparcamientos públicos

A.- Adecuación de los aparcamientos públicos de vehículos, bicicletas y patinetes existentes los participantes han señalado lo siguiente:

- Su carácter insuficiente en un 55%.
- Su carácter suficiente en un 45%.

- La mujer considera en un 57% que dichos aparcamientos son insuficientes, frente al 43% que opina lo contrario.

- El hombre ha puesto de manifiesto su carácter insuficiente en un 51%; el 49% restante considera que los aparcamientos existentes son suficientes.

B.- El aparcamiento de vehículos utilizados para desplazamientos al Centro Histórico se realiza, según los participantes, en la siguiente proporción:

- En aparcamientos públicos subterráneos en un 42%.
- En zona azul el 23%.
- En aparcamientos gratuitos el 27%.
- En garajes privados en un 8%.

- En el caso de la mujer la proporción es la siguiente:

- En aparcamientos públicos subterráneos en un 39%.
- En zona azul el 19%.
- En aparcamientos gratuitos el 29%.
- En garajes privados en un 13%.

- La proporción es la siguiente:

- En aparcamientos públicos subterráneos en un 47%.
- En zona azul el 33%.

- En aparcamientos gratuitos el 20%.
- El aparcamiento en garajes privados no se ha señalado por parte de ninguno de los hombres encuestados.

## **2.4.- Ordenación de la edificación**

El bloque de preguntas de ordenación de la edificación tiene la finalidad de conocer la posible existencia de espacios comunitarios en las viviendas de los participantes, de locales sin uso y solares sin edificar en su entorno y la posible percepción de inseguridad en su acceso por parte de la mujer de Teruel.

### 1) Datos sobre uso de vivienda y elementos comunitarios

- *Tipología.* La mayor parte de los participantes habita en bloque de vivienda colectiva, tal como se desprende de los siguientes porcentajes:
  - El 67% habita en vivienda colectiva.
  - El 33% restante vive en vivienda unifamiliar.

No existen diferencias de género en cuanto al modelo de vivienda en el que habitan mujeres y hombres.

#### - *Existencia de espacios comunitarios:*

- El 68% de los participantes indica que sus viviendas no cuentan con espacios de usos comunitarios.
- El 32% señala que sus viviendas cuentan con estos espacios.

En este caso, tampoco existen diferencias de género.

#### - *Opciones sobre el uso de los espacios comunitarios:*

- En su mayor parte entienden que deberían contar con piscina y jardín para favorecer la convivencia y zonas de recreo y juego para niños.
- También se ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con salas de reunión para reforzar la convivencia vecinal, realizar fiestas familiares o prestar servicios de lavandería y una azotea transitable para el ocio, en un menor porcentaje.
- En el caso de la mujer la preferencia reside en el uso de piscina y parques para niños.

### 2) Existencia de locales vacíos y posibles usos

A.- La mayor parte de los participantes han puesto de manifiesto que en el entorno de su vivienda existen locales vacíos en la proporción que se indica a continuación:

- El 61% señala que en dicho entorno existen solares vacíos.
- El 39% ha contestado que no existen solares vacíos en el entorno de su vivienda.
- La mujer ha manifestado en un 50% que en el entorno de su vivienda existen locales vacíos.
- En el caso del hombre la proporción de locales vacíos reside en el 75%.

B.- Los usos que deberían tener los locales vacíos existentes en el entorno de su vivienda son los siguientes:

- El 50% alude al comercio de proximidad.
- El 18% considera que estos locales se deben destinar a equipamientos (con referencia expresa a gimnasio, biblioteca, salas de estudio, deportivo, administrativo, cultural, docente...).
- El 14% entiende que se deben destinar a vivienda.
- El 11% a espacios de ocio y restauración.
- Y el 4% a aparcamiento para vehículos.
- La mujer considera que los usos de los locales vacíos deberían ser los siguientes:
  - El 57% alude al comercio de proximidad.
  - El 23% considera que estos locales se deben destinar a equipamientos (con referencia expresa a gimnasio, biblioteca, salas de estudio, deportivo, administrativo, cultural, docente...).
  - El 10% entiende que se deben destinar a vivienda.
  - El 8% a espacios de ocio y restauración.
  - Y el 2% a aparcamiento para vehículos.
- El hombre ha señalado su preferencia por los siguientes usos en locales vacíos:
  - El 44% alude al comercio de proximidad.
  - El 14% considera que estos locales se deben destinar a equipamientos (con referencia expresa a gimnasio, biblioteca, salas de estudio, deportivo, administrativo, cultural, docente...).
  - El 19% entiende que se deben destinar a vivienda.
  - El 16% a espacios de ocio y restauración.
  - Y el 7% a aparcamiento para vehículos.

### 3) Existencia de parcelas sin edificar y posibles usos

A.- Una mayor parte han señalado que en el entorno de su vivienda existen parcelas sin edificar:

- El 64% ha señalado que en dicho entorno existen parcelas sin edificar.
- El 36% restante manifiesta lo contrario.
- El 54% ha manifestado que existen parcelas sin edificar en su entorno; el 46% restante ha manifestado lo contrario.
- En el caso del hombre, el 75% ha señalado que en el entorno de su vivienda existen parcelas sin edificar. El 25% restante ha manifestado su inexistencia.

B.- Los usos propuestos para las parcelas edificar son los siguientes:

- Equipamientos en un 61%.
- Parques en un 57%.
- Viviendas en un 36%.
- Huertos en un 11%.
- Los usos propuestos por la mujer responden a la siguiente proporción:
  - Equipamientos en un 56%.
  - Parques en un 56%.
  - Viviendas en un 31%.
  - Huertos en un 12%.
- El hombre ha señalado la siguiente propuesta de usos:
  - Equipamientos en un 66%.
  - Parques en un 58%.
  - Viviendas en un 41%.
  - Huertos en un 8%.

#### 4) Percepción de inseguridad en el acceso a la vivienda

A.- En cuanto al acceso al edificio en el que habitan la mayor parte de ellos manifiesta que no tiene percepción de inseguridad:

- El 72% de los participantes afirma que no tiene percepción de inseguridad.
- El 28% restante manifiesta que sí tiene dicha percepción.
- La opinión de la mujer al respecto responde a la siguiente proporción:
  - El 68% no tiene percepción de inseguridad.
  - El 32% sí tiene esta percepción.

- En el caso del hombre la proporción es la siguiente:

- El 75% sí tiene percepción de inseguridad.
- El 25% restante no tiene dicha percepción.

B.- Los motivos de percepción de inseguridad en el acceso a su vivienda son los siguientes:

- La falta de iluminación ha sido señalada por el 56% de los participantes.
- La falta de visibilidad por el 39%.
- La existencia de obstáculos o vacíos urbanos por el 39%.
- La falta o inadecuación del mobiliario urbano por el 33%.
- La existencia de zonas de aparcamiento por el 16%.

- En el caso de la mujer los motivos de su percepción de inseguridad responden a la siguiente jerarquía.

- La falta de iluminación ha sido señalada por el 54%.
- La falta de visibilidad por el 31%.
- La existencia de obstáculos o vacíos urbanos por el 31%.
- La falta o inadecuación del mobiliario urbano por el 31%.
- La existencia de zonas de aparcamiento por el 8%.

- La percepción de inseguridad en el hombre responde a los siguientes motivos:

- La falta de iluminación en un 60%.
- La falta de visibilidad por el 55%.
- La existencia de obstáculos o vacíos urbanos por el 55%.
- La falta o inadecuación del mobiliario urbano por el 40%.
- La existencia de zonas de aparcamiento por el 35%.

## **2.5.- Vivienda**

Las preguntas relativas al bloque de vivienda se formularon para la situación, régimen de tenencia y características de sus viviendas.

### 1) Vivienda: formas de tenencia y satisfacción

A.- La forma de tenencia de la vivienda responde, según los datos de la encuesta, a las siguientes proporciones:

- El 83% en propiedad.
- El 17% en alquiler.

-En el caso de la mujer la forma de tenencia responde a los siguientes porcentajes:

- 83% en propiedad.

-17% en alquiler.

-Los porcentajes en el caso del hombre son los siguientes:

-82% en propiedad.

-18% en alquiler.

B.- Los participantes están satisfechos en su mayor parte con la forma de tenencia de la vivienda:

- El 90% ha manifestado que está satisfecho.

- El 10% restante ha señalado lo contrario.

-Las mujeres encuestadas manifestaron en un 100% que se encontraban satisfechas con la forma de tenencia de su vivienda.

-En el caso de los hombres, el 75% mostró también su conformidad, frente al 25% restante que manifestó su disconformidad.

## 2) Adecuación de la vivienda a las necesidades

A.- La mayor parte consideran que la vivienda se adapta a sus necesidades:

- El 77% ha señalado que su vivienda se adapta a sus necesidades.

- El 23% restante opina lo contrario.

-La opinión de la mujer responde a los siguientes porcentajes:

-El 86% considera que la vivienda se adapta a sus necesidades.

-El 14% considera que no se adapta.

-En el caso del hombre:

-El 75% manifestó que su vivienda se adapta a sus necesidades.

-El 25% señaló que la vivienda no se adaptaba a éstas.

B.- Los motivos por los que entienden que no se adapta a sus necesidades residen en los siguientes:

- El 55% por la falta de espacios exteriores y balcones.

- El 29% por el carácter insuficiente de su superficie.

- El 18% por la inadecuación e ineficiencia energética de los cerramientos y ventanas.

- El 18% por la falta de ascensor.

-Los motivos aducidos por la mujer fueron los siguientes:

- El 40% por falta de espacios exteriores y balcones.
- El 25% por el carácter insuficiente de su superficie.
- El 13% por la inadecuación e ineficiencia energética de los cerramientos y ventanas.
- El 13% por la falta ascensor.
- En el caso del hombre los motivos fueron los siguientes:
  - El 75% por falta de espacios exteriores y balcones.
  - El 34% por el carácter insuficiente de su superficie.
  - El 34% por la inadecuación e ineficiencia energética de los cerramientos y ventanas.
  - El 34% por la falta de ascensor.
  
- C.- En relación con un posible cambio de vivienda:
  - El 65% no se ha planteado un cambio de vivienda.
  - El 35% sí se ha planteado un cambio.
- En el caso de la mujer su opinión responde a los siguientes porcentajes:
  - El 67% no se ha planteado un cambio de vivienda.
  - El 33% sí se ha planteado un cambio.
- La opinión del hombre sobre esta cuestión responde a la siguiente proporción:
  - El 50% se ha planteado un cambio de vivienda.
  - El 50% sí se lo ha planteado.
- D.- Los motivos que impiden un cambio de vivienda son los siguientes:
  - La falta de recursos económicos: un 56%.
  - La falta de oferta en el barrio de interés: un 37%.
  - La falta de una tipología adecuada en el mercado: un 31%.
- Los motivos aducidos por la mujer responden a la siguiente proporción:
  - La falta de recursos económicos un 25%.
  - La falta de oferta en el barrio de interés un 25%.
  - La falta de una tipología adecuada en el mercado un 38%.
- En el caso del hombre la proporción es la siguiente:
  - La falta de recursos económicos un 75%.
  - La falta de oferta en el barrio de interés un 50%.
  - La falta de una tipología adecuada en el mercado un 25%.

## **2.6.- Preguntas generales**

El último bloque temático, relativo a diversas preguntas de carácter general, tenía por objeto conocer la opinión de los vecinos y vecinas sobre aspectos positivos y negativos de la ciudad de Teruel.

1) Los aspectos positivos de la ciudad, así como del barrio en el que habitan, son los siguientes:

- El aspecto más destacado ha sido la proximidad y la cercanía de los comercios y servicios, del centro histórico de la ciudad, del lugar de trabajo, de las Administraciones y de los espacios naturales circundantes.
- En segundo lugar, el adecuado nivel de equipamientos, espacios libres y parques.
- Y también el alto nivel socio cultural de la ciudad, la buena oferta de ocio, las buenas relaciones vecinales; así como el alto nivel de calidad de vida, la tranquilidad de la ciudad y la percepción de seguridad.

-La opinión de la mujer y del hombre en cuanto a los puntos positivos de la ciudad resulta coincidente.

2) Los aspectos negativos y déficits que han destacado son los siguientes:

- Los déficits en la calidad y conservación de los espacios públicos.

En este sentido, se ha puesto de manifiesto el deficiente estado de urbanización y conservación de algunas calzadas, la escasa iluminación de diversas calles (entre otros espacios, en las escaleras de La Florida con el Ensanche o en el núcleo de Villalba Baja), la existencia de aceras estrechas, la ausencia de rampas, la deficiente limpieza de los espacios públicos (inadecuada limpieza de las calles de Villaspesa, por ejemplo), la deficiente conservación de los parques, la existencia de pasos de peatones en deficiente estado de mantenimiento (entre otros, calle Luis Buñuel del barrio de Fuenfresca), la inadecuada conservación y limpieza de zonas verdes, el déficit de iluminación de espacios públicos y parques, la falta de arbolado que genere sombra en espacios públicos y parques (en el área de viviendas nuevas situada entre La Fuenfresca y el Ensanche).

- La ausencia de equipamientos, fundamentalmente de carácter deportivo, social y cultural, así como de aparcamientos para vehículos (plaza Fray Anselmo Polanco).

- La inadecuación del transporte público (se ha destacado la ausencia en el núcleo de Villaspesa) y la falta de una adecuada red de carriles para bicicletas también se ha destacado por gran parte de los participantes.

- La pérdida de población en las áreas centrales de la ciudad y la degradación de algunas de éstas, así como la contaminación acústica por el ruido de vehículos (por ejemplo, calle El Salvador) y espacios de ocio nocturno.

- La deficiente conservación de las edificaciones en ámbitos centrales de la ciudad y falta de coherencia de edificios con su entorno (Plaza Domingo Gascón, plaza de la Judería, Plaza del Torico).

- La ausencia de servicios y comercio en los barrios dormitorio.

- Los amplios recorridos derivados de la orografía, situación respecto a la que se plantea el incremento del número de ascensores en aquellos barrios que tienen una conexión deficiente con el Casco Histórico.

- En espacios concretos de la ciudad se ha puesto de manifiesto la inundación continua de la calle La Rambla, la escasa dimensión de anchura de la calle Mayor que no permite la circulación en ambos sentidos de forma simultánea, los deficientes accesos a la ciudad mediante la zona de El Corte Inglés y la cuesta de Los Gitanos. En el núcleo de Villaspesa se ha destacado la falta de depuración de aguas residuales.

- La infrautilización e inadecuación de los senderos del río Turia.

-En el caso de la mujer destaca su opinión crítica respecto a la ausencia de un adecuado transporte público, la falta de guarderías y espacios culturales y de suficientes espacios verdes, la deficiente iluminación y limpieza de los espacios públicos, la deficiente pavimentación de algunas calles y espacios sin urbanizar, la existencia de aceras estrechas y la contaminación acústica, y la necesidad de mejorar la imagen urbana de algunos espacios del casco histórico.

-El hombre destaca especialmente la ausencia de bibliotecas, de carril para bicicletas y de equipamientos deportivos, la inadecuada prestación del servicio de limpieza de los espacios públicos, la degradación de espacios centrales de la ciudad, y el inadecuado transporte público.

### **3.- RESULTADO DE LA PARTICIPACIÓN DE LAS ASOCIACIONES**

Con carácter complementario al citado cuestionario, se han mantenido reuniones con diversas asociaciones de vecinos y vecinas para enriquecer la información relativa a la situación de la mujer dentro de la ciudad y sus necesidades.

En concreto, la Coordinadora de organizaciones feministas de Teruel ha remitido al Ayuntamiento un documento comprensivo de diversas propuestas de género a tener en cuenta en la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana. Y, por su parte, la Federación de Asociaciones Vecinales y Culturales de Teruel también ha formulado un documento que plantea la adopción de diversos criterios en aras de mejorar la situación de la mujer.

El contenido de dichas aportaciones realizadas se resume a continuación siguiendo los ejes temáticos del cuestionario, a los que se añade, una referencia inicial a la ciudad compacta y una final relativa al lenguaje y a la visibilidad de la mujer.

a) Ciudad compacta

La ciudad compacta constituye una cuestión de primer orden en las reivindicaciones de estas asociaciones, para permitir compatibilizar las tareas diarias de cuidado con el trabajo remunerado. Se plantea la mezcla de usos necesidad de contar con servicios, comercios y equipamientos de proximidad, y evitar zonas residenciales.

b) Equipamientos y espacios libres

En cuanto a los equipamientos y espacios libres, las asociaciones de vecinos y vecinas coinciden también en las cuestiones que plantean, que pueden resumirse de la siguiente manera:

- La creación de espacios inclusivos y de encuentro intergeneracional e intercultural, con especial atención a las necesidades de las personas cuidadoras -de mayores y menores-, y que se encuentren equipados con zonas de descanso, bancos, sombras, y fuentes para permitir su estancia.
- La creación de aseos públicos en espacios abiertos y de carácter específico para mujeres, así como de espacios para la lactancia e higiene de bebés en parques, plazas y espacios públicos, que, además, sean accesibles para personas con movilidad reducida y cuenten con una correcta limpieza.
- Otra cuestión en la que han coincidido los dos documentos de propuestas de las asociaciones reside en la creación de un centro social para la mujer, como lugar de encuentro para compartir experiencias, realizar actividades relacionadas con el ocio y el tiempo libre, y recibir formación.

### c) Espacios urbanos y seguridad

- En cuanto a la movilidad las asociaciones han prestado especial atención a la cuestión relativa a la percepción de seguridad de la mujer. Sobre esta cuestión han planteado las siguientes propuestas:

- Propuestas para la realización de estudios por parte del Ayuntamiento:

. La identificación y señalización de los espacios urbanos para permitir la correcta orientación de los vecinos.

. La identificación de los puntos negros en los que las mujeres se sientan inseguras.

- Propuestas de actuaciones de mejora:

. La necesidad de contar con una iluminación y un mantenimiento adecuado del espacio público para evitar espacios que sean percibidos como inseguros.

. La reducción de rincones, calles sin salida, escaleras o túneles y la ampliación de los campos de visión con espejos, incluyendo salidas alternativas a zonas peatonales y de tráfico rodado.

. La eliminación de elementos opacos de altura superior a 1,50-1,60 metros que reduzcan la visibilidad (paradas de autobús, arbustos en parques, vallas publicitarias...) y utilización de materiales transparentes.

### d) Movilidad

En cuanto a la movilidad se han destacado las siguientes cuestiones:

- En cuanto a los equipamientos y colegios:

. La creación de espacios de estacionamiento rápido próximos a colegios y centros de día para permitir dejar a los menores y a los usuarios de estos centros.

. La adopción de medidas que permitan un acceso seguro a los colegios por parte de los niños de mayor edad sin acompañamiento, mediante la mejora de la visibilidad y de la señalización (semáforos, pasos para peatones...) y aceras amplias.

. También se plantea la mejora de la accesibilidad a los espacios públicos con carácter general para potenciar la participación de la mujer.

- Respecto a las calles y paseos:

. La necesidad de contar con pasos de peatones bien iluminados y diferenciados, cuyos semáforos tengan en cuenta la situación de personas con movilidad reducida, mayores y menores que se desplazan en carro o de la mano de una persona adulta.

. La creación de áreas de descanso amables y cómodas, con bancos, fuentes y vegetación.

. Contar con aceras con anchura suficiente para permitir el tránsito de personas en sillas de ruedas, carros de bebés, y carros de compra; y que cuenten, en caso de que sea necesario, con barandillas cómodas y rampas sin pendientes pronunciadas.

- En cuanto a la movilidad y al transporte público:

. La necesidad de contar con un transporte público adaptado para las familias que cuenten con hijos, para carros de bebé y de compra y sillas de ruedas, y que responda a itinerarios cortos y seguros y evite desplazamientos en zig-zag.

. Una red de carril bici segura y que permita la conexión de los tramos existentes, así como la creación de nuevos tramos para conectar los barrios urbanos y rurales de la ciudad.

#### e) Ordenación de la edificación

En cuanto a este bloque temático las propuestas se centran en las dos cuestiones siguientes:

- Inseguridad: Mejora de la seguridad en los accesos: El diseño de la edificación y, en concreto, de los portales, escaleras y ascensores, y su visibilidad desde la calle; así como la disminución de los espacios que puedan crear inseguridad. Al respecto se plantea la necesidad de reducir los espacios que puedan generar inseguridad, como pasajes, soportales, desniveles, zonas de aparcamientos, parkings, rincones o calles sin salida, y ampliar los campos de visión con espejos.

- Utilización de vacíos urbanos: La reducción de zonas urbanas sin actividad y la reutilización de suelos y edificación de solares vacíos, así como su vallado, para evitar puntos ciegos que generen inseguridad.

#### f) Vivienda

En relación este bloque temático se plantea la necesidad de contar con una oferta de vivienda pública adaptada a los diferentes modelos de familia, y de carácter accesible para personas con diversidad funcional.

g) Lenguaje inclusivo, imagen de la mujer en la ciudad

Por otra parte, se plantea la utilización de un lenguaje visual no discriminatorio en la iconografía de la señalización de los espacios de la ciudad, así como la supresión de imágenes estereotipadas en los elementos urbanos.

Asimismo, también se propone potenciar la presencia simbólica y la representación de las mujeres en la ciudad como medida para favorecer su empoderamiento, denominar a las calles, plazas, parques y edificios públicos con nombres representativos de mujeres relevantes, y señalar a la entrada de la ciudad que Teruel es una ciudad que no tolera agresiones sexistas.

#### **4.- VALORACIÓN GENERAL DEL PROCESO PARTICIPATIVO**

##### **4.1.- Valoración general positiva de la calidad de vida, modelo y servicios de la ciudad**

Con carácter general, de los datos resultantes del proceso participativo se infiere una opinión generalizada extensible, sin distinción de género, de carácter favorable a la ciudad de Teruel, en cuanto a su modelo compacto y de proximidad de comercios, servicios y equipamientos. Vecinos y vecinas han destacado como potencialidades de la ciudad su cercanía, seguridad, comodidad, tranquilidad y elevada calidad de vida, junto con una notable oferta cultural y un importante patrimonio histórico.

Las diferencias relevantes desde la perspectiva de género se plantean fundamentalmente en el uso, en la mirada inclusiva y en propuestas concretas en la escala de lo que podríamos denominar microuurbanismo derivadas de su relación directa con la ciudad.

En este sentido, cabe resaltar una mayor relevancia de las propuestas de pequeña escala que permitan un mejor uso de la ciudad y de sus espacios y equipamientos, incluida la recualificación de la escena urbana. Podría afirmarse que es esta relación directa y concreta con la ciudad donde se encuentran las propuestas específicas que mejor definen el valor añadido de la perspectiva de género.

De esta manera, la participación en esta fase previa al Avance, a fin de detectar necesidades desde la perspectiva de género, confirma el mayor énfasis en las propuestas de carácter inclusivo respecto al uso de la ciudad, que adquieren un

carácter propositivo y concreto tanto en las mejoras en el uso de los equipamientos (la accesibilidad, el uso inclusivo, el dinamismo a escala de barrio), como en las medidas de reurbanización y recualificación de espacios públicos que, en gran parte, afectan también a la autonomía en la movilidad del segmento de la población más vulnerable. Asimismo, esa misma percepción se confirma en las medidas aportadas desde la percepción de la seguridad en el uso de la ciudad.

#### **4.2.- Espacios públicos y equipamientos**

##### *a) Percepción mayoritaria de déficits en el mantenimiento y conservación de espacios públicos*

En relación con los espacios públicos, los mayores déficits se han detectado respecto a su mantenimiento y conservación, que consideran en estado deficiente, así como también respecto a la pavimentación e iluminación de determinadas calles y puntos concretos de la trama viaria, que se considera inadecuada e insuficiente.

En cuanto a la perspectiva de género, cabe destacar el mayor énfasis inclusivo en la respuesta de la mujer, al señalar entre sus propuestas la necesidad de contar con espacios para facilitar la lactancia, la instalación de bancos para cuidadores y zonas de descanso, lo que guarda relación con su rol de cuidado y su escala de uso.

##### *b) Percepción de una inadecuada conservación y mantenimiento de parques y plazas*

Respecto al estado de conservación y mantenimiento de los equipamientos, se detecta una valoración negativa de carácter general, fundamentalmente por su inadecuado mantenimiento y limpieza.

También resulta destacable en este apartado, desde la perspectiva de género, el especial énfasis en aspectos relativos a la seguridad y a la inclusividad que permitan un mayor y mejor uso de la población con limitaciones de movilidad o mayor vulnerabilidad.

En concreto, su escasa iluminación y la necesidad de mejorar el mobiliario urbano para evitar espacios de inseguridad y mejorar el uso de la población más vulnerable o con mayores necesidades, así como la falta de adaptación para minusválidos, la carencia de zonas de lactancia y de zonas de descanso.

##### *c) Percepción mayoritaria de adecuado nivel de equipamientos*

En cuanto a los equipamientos y espacios libres existe una percepción generalizada por parte de los vecinos y vecinas de Teruel de que la dotación existente resulta adecuada, si bien se demanda una mejora en la dotación fundamentalmente de equipamientos deportivos, y en menor grado espacios libres y bibliotecas.

Asimismo, cabe resaltar desde la perspectiva de género la relevancia la necesidad de locales para dotación social que dinamicen la red vecinal cotidiana. En las reuniones se ha detectado un alto dinamismo de la red social de mujeres, que reclaman mayores espacios para realizar actividades comunes de amplio espectro y carácter cotidiano, como lugar de encuentro para compartir experiencias, realizar actividades relacionadas con el ocio y el tiempo libre, y recibir formación.

#### **4.3.- Medidas para mejorar las condiciones de seguridad**

De los datos de la encuesta y de las aportaciones de las asociaciones de vecinos se desprende una percepción generalizada y mayoritaria de seguridad tanto en los espacios públicos de parques y plazas, como en el entorno urbano de sus viviendas, sin que en esta visión general se haya detectado una percepción diferente por razón de género. Como tampoco se ha detectado una diferencia sustancial en la falta de iluminación del espacio público como principal motivo que genera o puede generar percepción de inseguridad en el acceso a la vivienda.

No obstante, se detecta en la perspectiva de la mujer un mayor énfasis en la necesidad de adaptar medidas para corregir los puntos de conflicto que generan inseguridad:

- Por una parte, la realización de estudios por parte del Ayuntamiento para mejorar la señalización e identificación los puntos negros existentes.

- Por otra parte, la eliminación de espacios opacos, la ampliación de campos de visión con espejos y la reducción de espacios que puedan ser percibidos como inseguros (rincones, calles sin salida, escaleras, túneles...).

- En tercer lugar un mayor énfasis en la existencia de obstáculos y vacíos urbanos, y el deficiente estado de conservación del mobiliario urbano.

#### **4.4.- Movilidad**

##### *a) Uso excesivo del vehículo. Puntos conflictivos de tráfico*

Aunque la mayor parte trabajan en la ciudad de Teruel; en concreto, dos tercios del total aproximadamente, que en su mayor parte, además, son mujeres (75% aproximadamente), se ha detectado un uso excesivo del vehículo para desplazarse a lugares de ocio, al puesto de trabajo y a equipamientos deportivos.

Esta situación, que en principio parece sorprendente por la proximidad y la cercanía de Teruel y el hecho de que una gran mayoría trabaje en la propia ciudad, resulta especialmente llamativa, pues el motivo es la lejanía y la distancia del trayecto, a lo que se añade la ausencia de un transporte público adecuado que conecte los barrios entre sí y éstos con el centro.

Las respuestas tienen además un carácter propositivo, como lo acredita el listado de puntos conflictivos de tráfico y de espacios de mejora que se han señalado para garantizar la seguridad de los desplazamientos mediante vehículo.

*b) Aparcamientos. Espacios destinados a estacionamiento rápido*

Ha resultado también mayoritaria la opinión respecto a la insuficiencia de aparcamientos públicos para vehículos -también para bicicletas y patinetes- existentes en la ciudad. En cuanto a las propuestas de mejora cabe resaltar la propuesta de las asociaciones en relación con la necesidad de crear espacios destinados al estacionamiento rápido en las inmediaciones de los colegios y los centros de día, para permitir dejar a los menores y a los usuarios de estos centros.

*c) Movilidad peatonal: necesidad de mejorar la red peatonal. Propuestas concretas de mejora*

Se detecta una amplia percepción de que existe una inadecuada conservación de los espacios públicos y de las calles y plazas.

La pavimentación y el tratamiento de las aceras, en puntos concretos con dimensiones escasas, se considera que no se ajusta a parámetros de los estándares urbanísticos al uso, ni garantiza desplazamientos peatonales seguros; de hecho, es en la escala del tratamiento de la urbanización donde mayores propuestas de mejora se han realizado durante el proceso de participación (ausencia de señalización semafórica, deficiente pintado de pasos de peatones, deficiente señalización, pasos de peatones situados junto a la parada de autobús...).

Por su interés, se han trasladado al informe las propuestas los puntos de la ciudad que se han considerado que deben ser objeto de mejora y de reurbanización, en aras de una mayor seguridad en los desplazamientos peatonales, dado que la mayoría considera que una mejora de la red peatonal y de su tratamiento incrementaría notablemente la movilidad de carácter peatonal.

Cabe destacar, en todo caso, desde el punto de vista de género, el mayor énfasis en la necesidad de adoptar medidas que permitan un acceso seguro a los colegios por parte de los niños de mayor edad sin acompañantes, así como la eliminación de barreras arquitectónicas y la ampliación de aquellas aceras de escasa dimensión para permitir el desplazamiento de minusválidos y, desde un punto de vista más transversal de la ciudad, la necesidad de contar con una red peatonal suficientemente iluminada y una adecuada imagen urbana.

*d) Mejora de la red de carril para bicicletas*

Cabe destacar las aportaciones que se han realizado para mejorar la red de carril para bicicletas, que también se han recogido en el informe por su interés, dado que con carácter general -sin que en este punto se haya percibido una énfasis de género distinto- la mejora de la red de carriles para bicicletas -y su propia ampliación- conllevaría un mayor uso de este medio de transporte.

#### **4.5.- Transporte público. Mejora en los itinerarios más cortos e inclusivos**

La carencia de un transporte público adecuado constituye uno de los principales déficits que los participantes han puesto de manifiesto.

Sobre las respuestas cabe resaltar que, con carácter general, se reivindica una mejor conexión de los distintos barrios y el centro de la ciudad, y de los núcleos rurales y la propia ciudad. Y desde el punto de vista de la perspectiva de género cabe resaltar la necesidad de contar con un transporte público adaptado para las familias que cuenten con hijos, para carros de bebé y de compra y sillas de ruedas, y que responda a itinerarios cortos y seguros y evite desplazamientos en zig-zag.

#### **4.6.- Locales sin uso y vacíos urbanos. Propuestas para su integración en la dinámica de la ciudad**

En las respuestas, sin que en este punto se haya detectado una aportación específica por razón de género, se ha detectado la existencia extendida tanto de locales vacíos como de parcelas sin edificar, así como la necesidad de adoptar medidas para su efectivo uso o al menos para evitar la percepción de inseguridad.

En cuanto a los usos concretos, las propuestas se han formulado con un carácter muy amplio y abarcan desde el comercio de proximidad (en el caso de los locales) al uso de equipamientos y viviendas, y también huertos, aunque en menor proporción (en el caso de solares vacíos). Únicamente señalar desde la perspectiva de género el mayor énfasis en la cuestión de inseguridad y, por tanto, en las medidas a adoptar, como su vallado y su adecuado mantenimiento, junto con iluminación suficiente del entorno viario de las viviendas.

#### **4.7.- Vivienda**

##### *a) Amplia satisfacción con la tipología y tenencia*

En cuanto a los edificios se detecta una amplia existencia de bloque colectivo sin usos comunitarios, frente a un menor porcentaje de vivienda unifamiliar; y, respecto a la forma de tenencia, se confirma la situación generalizada en nuestro país de amplio predominio de la vivienda en propiedad frente al alquiler.

Asimismo, de la participación se infiere un alto grado de satisfacción respecto a la forma de tenencia de la vivienda y también respecto a su adecuación a sus necesidades.

*b) Menor satisfacción con las condiciones de la edificación*

No obstante, se han detectado deficiencias, fundamentalmente en relación con su superficie inadecuada y la ausencia balcones; también, aunque con menor relevancia, por su ineficiencia energética y la ausencia de ascensor. En el caso de la mujer se han detectado las mismas deficiencias.

*c) Espacios comunitarios propuestos*

La mayor parte de las viviendas carecen de usos comunitarios en el edificio en el que se ubican, lo que resulta coherente con la mayor proporción de vivienda colectiva.

Se ha detectado una opinión generalizada -sin que la perspectiva de género resulte relevante en esta cuestión- de carácter favorable a la existencia de espacios que permitan albergar usos comunitarios en los edificios de uso residencial. Los usos más demandados responden a criterios estándares: la piscina, el jardín comunitario y las zonas de recreo y juegos de niños; también se ha señalado la oportunidad de contar con salas de reuniones para favorecer la convivencia.

Zaragoza, para Teruel, a veintidós de septiembre de 2020