

Tallers sobre innovació en transport i mobilitat amb enfocament de gènere i, de jóvens i xiquets. Resum i conclusions.

Programa estratègic per a la millora de la
Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la
Comunitat Valenciana (UN EIX). Generalitat
Valenciana

1. Introducció

L'objectiu d'este document és resumir i concloure allò que s'ha tractat en els tallers participatius celebrats A l'abril en la Universitat Politècnica de València, en el marc del *Programa estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana (UN EIX)* que la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori està redactant.

Es van celebrar dos tallers, durant dos dies diferents, sobre innovació en el transport i en la mobilitat atenent tant a l'àmbit urbà com a l'interurbà. I, es va tractar des de dos enfocaments diferents: jòvens i xiquets i, perspectiva de gènere.

L'organització dels tallers va ser a càrrec de la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori i, del professor de la Politècnica de València Tomás Ruiz Sánchez.

2. Taller de Jòvens i Xiquets

2.1. Participants

Respecte al primer taller que es va realitzar, van participar els següents assistents: Francesc Arechavala (IDOM), Alejandro Cuñat (IDOM), Aitor Mira (CPS), Fernando Higón (ETRA), Daniel Triprer (UPV), Yesenia Campaña (alumna UPV), Sergio Eguidazu (alumne UPV), Ignacio Villalba (UPV), José Luis Faubel (CPS), Chantal Ballé (alumna UPV), Olga Almenar (ETRA), Antonio Sanz (Ajuntament de València), Carlos Mora (CPS), Tomás Ruiz (UPV), Pablo Salvador (UPV), Francisco Alonso (INTRAS, UV), Mireia Calvo (ITENE), Pablo García (TEMA), Teresa Font (CHOPVT).

2.2. Resum

La **legislació** és clau per al foment dels modes de transport sostenibles estudiats i, ha d'existir legislació local (ordenances) i, legislació autonòmica o estatal per a normalitzar, a fi que no es donen contradiccions entre ordenances. Ha d'haver-hi una regulació (legislada) dels nous vehicles de mobilitat personal¹ i de la bicicleta. A més, ha de contemplar-se el servei de transport col·laboratiu, assegurant mínimes condicions de seguretat i complint-se la legislació laboral.

Des de **l'educació**, es pot aconseguir potenciar els modes de transport sostenible aportant arguments sòlids pels que convé el seu ús i, a més, visibilitzar aquells que són nous modes o poc usats (la bici o el patinet). Respecte als cursos impartits per la Policia Local han d'adaptar-se a l'actualitat introduint en el discurs el foment de la mobilitat sostenible. Seria positives

¹Patinet elèctric, bicicleta elèctrica, segway, etc.

aliances amb altres col·lectius de professionals per al foment dels modes sostenibles (com els professionals de les àrees de la salut²).

L'avanç en les infraestructures i **el disseny urbà** atenent a estos modes, és un altre aspecte de vital importància. Respecte a la **bicicleta i els nous vehicles de mobilitat personal**, seria adequat:

ampliar (o crear) la xarxa de carrils bici i calmar el tràfic motoritzat; millorar la percepció de seguretat dels carrils bici (clau en els xiquets); millorar la intermodalitat amb modes de transport públic i, respecte a l'estacionament, es considera necessari que existisca més quantitat i siguen més segurs (evitant robatoris). També, es considera una mesura adequada crear nous estacionaments per a VMP³.

Respecte a la mobilitat **de vianants (i camins escolars)**,

sempre que els criteris generals puguen quedar-se insuficients, s'ha d'intentar estudiar el cas concret real; en interseccions i passos de vianants, millorar l'accessibilitat, augmentar temps semaforics per a vianants i una il·luminació que garantisca la seguretat viària; crear espais de convivència intermodal (àrees de vianants, carrers de prioritat invertida); accessos a centres escolars amb zones d'espera àmplies i segures i, horaris d'entrades i eixides escalonats. dels camins escolars: senyalització vertical i horitzontal imaginativa i senzilla i, estudis profunds amb matrius O/D

Respecte al transport **públic i la mobilitat col·laborativa**,

de les parades de transport públic, les dimensions dels elements, han de ser adequats per a xiquets xicotet i, han de localitzar-se prop de centres d'atracció de viatges; han de crear-se nous intercanviadors i aparcaments dissuasoris, i potenciar el seu ús; sistemes de cobrament avançats (pagament per consum i pagament a posteriori); horaris nocturns i parades flexibles⁴ en este horari; crear una *app* que integre tots els modes (públics i privats) i, seria convenient fomentar l'ús compartit del taxi.

S'ha fet insistència en el disseny **dels vehicles de transport públic**. Com a model de referència, se cita als vehicles ferroviaris i, es proposa que els elements de l'interior del vehicle siguen senzills i adaptats a la grandària dels xiquets. Respecte a jòvens, seria adequat un disseny interior pensant en els llocs que freqüenten ells.

Pensant en el futur de la societat, es proposa conscienciar **els jòvens perquè la seua mobilitat siga sostenible** (xarxes socials, campanyes publicitàries,

²Metges, infermers, fisioterapeutes, psicòlegs, etc.. Tenen l'oportunitat d'informar els pacients dels avantatges de l'ús de modes de transport sostenibles.

³Vehicles de Mobilitat Personal

⁴Per a deixar viatgers prop del seu destinació

activitats lúdico- pedagògiques organitzades per ajuntaments i centres educatius, etc.)

3. Taller amb perspectiva de Gènere

3.1. Participants

Respecte al segon taller que es va realitzar, van participar els següents assistents: Daniel Tripper (UPV), José María Torner (CHOPVT), Encarnación Viquer (CHOPVT), Julia Arana (becària CHOPVT), Ángel Navarro (Les Naus), Celia de Juan (CPS), Chantal Ballé (alumna UPV), Carlos Mora (CPS), Olga Almenar (ETRA), Alba Ripoll (alumna UPV), Sergio Güerri (ITENE), María Pérez (Autoritat Transport Metropolità), Tomás Ruiz (UPV), Francisco Alonso (INTRAS, UV), Rosa Martín (Aj. València), Andrea (Intras), Teresa Font (CHOPVT), José Solaç (IBV, UPV), Josep Enric García (EMT), Sara Verdú (Les Naus).

3.2. Resum

Respecte a la **bicicleta i els nous vehicles de mobilitat personal**, seria adequat:

actuacions de calmat del tràfic en la ciutat, carrils bici segurs (adequada senyalització, bon traçat, paviment no lliscant, etc.), segregats del tràfic, que discorreguen per zones segures, prou il·luminades i vigilades; xarxa ciclista correctament mallada, atapeïda i connexa amb els principals centres atractores per a les dones; sistemes d'informació adequats per a conèixer la xarxa (plans informatius en panells en la via pública, aplicacions mòbils senzilles, etc.); sistema amb bicicletes públiques lleugeres⁵ i que comptara amb bicicletes elèctriques; estacionament en destinació segur per a la bicicleta privada; nombre més gran de zones per a aparcar la bicicleta; reserva d'espai per a bicicletes en els nous edificis o habilitar espais en els ja existents. Cursos de formació d'específics per a l'ús de la bicicleta; facilitar l'ús de bicicletes a determinats col·lectius de dones desfavorides per a afavorir la seua mobilitat

Inclusió de la perspectiva de gènere en els estudis/plans de mobilitat i en els projectes d'infraestructures

Respecte a la mobilitat **de vianants**,

es proposa que els itineraris de vianants siguen còmodes (voreres àmplies, sense obstacles i sense rastells i, paviment adequat), amables (compten amb arbratge) i segurs (il·luminació, visibilitat, activitat en el carrer, baixos comercials oberts). Seria interessant executar Rutes domicilis⁶. També, que es creuen espais inclusius, on qualsevol grup social pugui ocupar allí el seu temps

⁵més que les de Valenbisi

⁶Iniciativa que s'està realitzant en diverses ciutats on amb la participació de les dones es definixen rutes que consideren segures, còmodes, etc.

realitzant múltiples activitats. És positiu que es duguen a terme actuacions de conversió en zona de vianants (assegurant el trànsit de ciutadans i l'activitat comercial, de manera que es perceba seguretat); per a este objectiu es recomana un urbanisme que tinga en compte la mescla d'usos (vivenda i terciari, per exemple). A més, es recomana que es dissenye la ciutat amb centralidades múltiples, de manera que cada barri tinga els equipaments necessaris per a cobrir les seues necessitats [equipaments de salut, escolars, per a l'oci i l'esport, de convivència amb la naturalesa (parcs i jardins), per a tramitacions administratives, etc.] de manera que els moviments pendulars, habituals en dones, siguen més curts. Les estacions de transport públic han de tindre potents connexions de vianants, amb múltiples itineraris que permeten el seu accés i que estos complisquen les condicions comentades anteriorment. S'ha proposat que l'espai públic siga també educatiu, utilitzant senyalística inclusiva o emprant nombre més gran de noms de dones per als carrers.

Respecte al transport públic i la mobilitat col·laborativa,

ha de tindre's en compte que les dones utilitzen en gran manera el transport públic i en el disseny de les xarxes ha d'atendre's als seus patrons propis de mobilitat (mobilitat “no obligada”). Per tant, es proposa que l'interior dels vehicles tinga una ergonomia sensible a les condicions de les dones, sent més segurs disposant d'agarradores o barres (exigint-se en els plecs dels contractes públics) i que hi haja espais reservats per a carrets de bebé; quant a les parades o estacions, han de comptar amb una bona il·luminació, les marquesines han de ser opaques i seria recomanable que disposaren de botó de pànic. Les xarxes de transport nocturnes han de ser flexibles permetent parades a demanda. D'altra banda, també ha de reduir-se la bretxa laboral entre conductors de transport públic, atés que només el 5% ho formen dones.

A més, hi ha consens en què **en els plans de mobilitat i d'urbanisme dels municipis ha d'afegir-se la perspectiva de gènere** en totes les seues fases, ja que en l'actualitat les peculiaritats dels patrons de mobilitat de les dones no estan representats en ells.