

Talleres sobre innovación en transporte y movilidad con enfoque de género y, de jóvenes y niños. Resumen y conclusiones.

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

1. Introducción

El objetivo de este documento es resumir y concluir lo tratado en los talleres participativos celebrados en Abril en la Universidad Politécnica de Valencia, en el marco del *Programa estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana (UN EIX)* que la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está redactando.

Se celebraron dos talleres, durante dos días diferentes, sobre innovación en el transporte y en la movilidad atendiendo tanto al ámbito urbano como al interurbano. Y, se trató desde dos enfoques diferentes: jóvenes y niños y, perspectiva de género.

La organización de los talleres fue a cargo de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio y, del profesor de la Politécnica de Valencia Tomás Ruiz Sánchez.

2. Taller de Jóvenes y Niños

2.1. Participantes

Con respecto al primer taller que se realizó, participaron los siguientes asistentes: Francesc Arechavala (IDOM), Alejandro Cuñat (IDOM), Aitor Mira (CPS), Fernando Higón (ETRA), Daniel Casquero (UPV), Yesenia Campaña (alumna UPV), Sergio Eguidazu (alumno UPV), Ignacio Villalba (UPV), José Luis Faubel (CPS), Chantal Ballé (alumna UPV), Olga Almenar (ETRA), Antonio Sanz (Ayuntamiento de Valencia), Carlos Mora (CPS), Tomás Ruiz (UPV), Pablo Salvador (UPV), Francisco Alonso (INTRAS, UV), Mireia Calvo (ITENE), Pablo García (TEMA), Teresa Font (CHOPVT).

2.2. Resumen

La **legislación** es clave para el fomento de los modos de transporte sostenibles estudiados y, ha de existir legislación local (ordenanzas) y, legislación autonómica o estatal para normalizar, con el fin de que no se den contradicciones entre ordenanzas. Ha de haber una regulación (legislada) de los nuevos vehículos de movilidad personal¹ y de la bicicleta. Además, ha de contemplarse el servicio de transporte colaborativo, asegurando mínimas condiciones de seguridad y cumpliéndose la legislación laboral.

Desde la **educación**, se puede conseguir potenciar los modos de transporte sostenible aportando argumentos sólidos por los que conviene su uso y, además, visibilizar aquellos que son nuevos modos o poco usados (la bici o el patinete). Con respecto a los cursos impartidos por la Policía Local han de adaptarse a la actualidad introduciendo en el discurso el fomento de la movilidad sostenible. Sería positivo alianzas con otros colectivos de

¹ Patinete eléctrico, bicicleta eléctrica, segway, etc.

profesionales para el fomento de los modos sostenibles (como los profesionales de las áreas de la salud²).

El avance en las **infraestructuras y el diseño urbano** atendiendo a estos modos, es otro aspecto de vital importancia. Con respecto a la **bicicleta y los nuevos vehículos de movilidad personal**, sería adecuado:

ampliar (o crear) la red de carriles bici y calmar el tráfico motorizado; mejorar la percepción de seguridad de los carriles bici (clave en los niños); mejorar la intermodalidad con modos de transporte público y, con respecto al estacionamiento, se considera necesario que exista más cantidad y sean más seguros (evitando robos). También, se considera una medida adecuada crear nuevos estacionamientos para VMP³.

Con respecto a la **movilidad peatonal (y caminos escolares)**, siempre que los criterios generales puedan quedarse insuficientes, se debe intentar estudiar el caso concreto real; en intersecciones y pasos de peatones, mejorar la accesibilidad, aumentar tiempos semafóricos para peatones y una iluminación que garantice la seguridad vial; crear espacios de convivencia intermodal (áreas peatonales, calles de prioridad invertida); accesos a centros escolares con zonas de espera amplias y seguras y, horarios de entradas y salidas escalonados. De los caminos escolares: señalización vertical y horizontal imaginativa y sencilla y, estudios profundos con matrices O/D

Con respecto al **transporte público y la movilidad colaborativa**, de las paradas de transporte público, las dimensiones de los elementos, han de ser adecuados para niños pequeño y, deben localizarse cerca de centros de atracción de viajes; deben crearse nuevos intercambiadores y aparcamientos disuasorios, y potenciar su uso; sistemas de cobro avanzados (pago por consumo y pago a posteriori); horarios nocturnos y paradas flexibles⁴ en este horario; crear una *app* que integre todos los modos (públicos y privados) y, sería conveniente fomentar el uso compartido del taxi.

Se ha hecho hincapié en el **diseño de los vehículos de transporte público**. Como modelo de referencia, se cita a los vehículos ferroviarios y, se propone que los elementos del interior del vehículo sean sencillos y adaptados al tamaño de los niños. Con respecto a jóvenes, sería adecuado un diseño interior pensando en los lugares que frecuentan ellos.

Pensando en el futuro de la sociedad, se propone **concienciar a los jóvenes para que su movilidad sea sostenible** (redes sociales, campañas

2 Médicos, enfermeros, fisioterapeutas, psicólogos, etc.. Tienen la oportunidad de informar a los pacientes de las ventajas del uso de modos de transporte sostenibles.

3 Vehículos de Movilidad Personal

4 Para dejar viajeros cerca de su destino

publicitarias, actividades lúdico- pedagógicas organizadas por ayuntamientos y centros educativos, etc.)

3. Taller con perspectiva de Género

3.1. Participantes

Con respecto al segundo taller que se realizó, participaron los siguientes asistentes: Daniel Casquero (UPV), José María Torner (CHOPVT), Encarnación Viquer (CHOPVT), Julia Arana (becaria CHOPVT), Ángel Navarro (Las Naves), Celia de Juan (CPS), Chantal Ballé (alumna UPV), Carlos Mora (CPS), Olga Almenar (ETRA), Alba Ripoll (alumna UPV), Sergio Güerri (ITENE), María Pérez (Autoridad Transporte Metropolitano), Tomás Ruiz (UPV), Francisco Alonso (INTRAS, UV), Rosa Martín (Ayto. Valencia), Andrea (Intras), Teresa Font (CHOPVT), José Solaz (IBV, UPV), Josep Enric García (EMT), Sara Verdú (Las Naves).

3.2. Resumen

Con respecto a la **bicicleta y los nuevos vehículos de movilidad personal**, sería adecuado:

actuaciones de calmado del tráfico en la ciudad, carriles bici seguros (adecuada señalización, buen trazado, pavimento no deslizante, etc.), segregados del tráfico, que discurran por zonas seguras, suficientemente iluminadas y vigiladas; red ciclista correctamente mallada, tupida y conexas con los principales centros atractores para las mujeres; sistemas de información adecuados para conocer la red (planos informativos en paneles en la vía pública, aplicaciones móviles sencillas, etc.); sistema con bicicletas públicas ligeras⁵ y que contara con bicicletas eléctricas; estacionamiento en destino seguro para la bicicleta privada; mayor número de zonas para aparcar la bicicleta; reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios o habilitar espacios en los ya existentes. Cursos de formación de específicos para el uso de la bicicleta; facilitar el uso de bicicletas a determinados colectivos de mujeres desfavorecidas para favorecer su movilidad

- Inclusión de la perspectiva de género en los estudios/planes de movilidad y en los proyectos de infraestructuras

Con respecto a la **movilidad peatonal**,

se propone que los itinerarios peatonales sean cómodos (aceras amplias, sin obstáculos y sin bordillos y, pavimento adecuado), amables (cuenten con arbolado) y seguros (iluminación, visibilidad, actividad en la calle, bajos comerciales abiertos). Sería interesante ejecutar Rutas moradas⁶. También, que se creen espacios inclusivos, donde cualquier grupo social pueda ocupar

⁵ más que las de Valenbisi

allí su tiempo realizando múltiples actividades. Es positivo que se lleven a cabo actuaciones de peatonalización (asegurando el tránsito de ciudadanos y la actividad comercial, de modo que se perciba seguridad); para este objetivo se recomienda un urbanismo que tenga en cuenta la mezcla de usos (vivienda y terciario, por ejemplo). Además, se recomienda que se diseñe la ciudad con centralidades múltiples, de modo que cada barrio tenga los equipamientos necesarios para cubrir sus necesidades [equipamientos de salud, escolares, para el ocio y el deporte, de convivencia con la naturaleza (parques y jardines), para tramitaciones administrativas, etc.] de modo que los movimientos pendulares, habituales en mujeres, sean más cortos. Las estaciones de transporte público han de tener potentes conexiones peatonales, con múltiples itinerarios que permitan su acceso y que estos cumplan las condiciones comentadas anteriormente. Se ha propuesto que el espacio público sea también educativo, utilizando señalética inclusiva o empleando mayor número de nombres de mujeres para las calles.

Con respecto al **transporte público y la movilidad colaborativa**, ha de tenerse en cuenta que las mujeres utilizan en gran medida el transporte público y en el diseño de las redes debe atenderse a sus patrones propios de movilidad (movilidad “no obligada”). Por tanto, se propone que el interior de los vehículos tenga una ergonomía sensible a las condiciones de las mujeres, siendo más seguros disponiendo de agarraderas o barras (exigiéndose en los pliegos de los contratos públicos) y que haya espacios reservados para carritos de bebé; en cuanto a las paradas o estaciones, deben contar con una buena iluminación, las marquesinas han de ser opacas y sería recomendable que dispusieran de botón de pánico. Las redes de transporte nocturnas han de ser flexibles permitiendo paradas a demanda. Por otra parte, también ha de reducirse la brecha laboral entre conductores de transporte público, dado que sólo el 5% lo forman mujeres.

Además, existe consenso en que **en los planes de movilidad y de urbanismo de los municipios ha de añadirse la perspectiva de género** en todas sus fases, puesto que en la actualidad las peculiaridades de los patrones de movilidad de las mujeres no están representados en ellos.

6 Iniciativa que se está realizando en diversas ciudades donde con la participación de las mujeres se definen rutas que consideran seguras, cómodas, etc.