

# Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible - PMUS

Elaborat per Col·lectiu Punt 6 per l'ATM



Elaboració: **Col.lectiu Punt 6**

Direcció: **ATM Àrea de Barcelona**

Col.laboració: **Diputació de Barcelona**

Finançament: **Generalitat de Catalunya** a través  
del **Fons del Pacte d'Estat contra la Violència de Gènere**

Disseny i maquetació: **Odile Carabantes**

Il·lustracions: **Tonina Matamalas**

# Índex

---

<b>Introducció</b>	<b>5</b>
<b>Com utilitzar aquesta guia?</b>	<b>6</b>
<b>Fase 1. Marc conceptual</b>	<b>11</b>
1.1 Què significa integrar una perspectiva de gènere a la mobilitat?	11
1.2 Criteris de gènere per a la mobilitat	19
<b>Fase 2. Diagnosi</b>	<b>25</b>
2.1 Equip de redacció del PMUS	25
2.2 Integració de la perspectiva de gènere en la Diagnosi tècnica	25
2.3 Eines per incorporar la perspectiva de gènere a la participació	32
<b>Fase 3. Propostes - aplicació de la perspectiva de gènere al PMUS</b>	<b>41</b>
3.1 Aplicació propositiva dels criteris de gènere al PMUS	42
<b>Fase 4. Seguiment</b>	<b>57</b>
4.1 Indicadors de Seguiment de les Actuacions	58
4.2 Elements per l'obtenció d'indicadors qualitius	59
<b>Fase 5. Exemplifiquem – estudi de mobilitat de vilassar de dalt</b>	<b>63</b>
<b>Annex: eina de comprovació</b>	<b>75</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>81</b>





## Introducció

L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per tal d'integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que pugui servir també en la incorporació en altres figures de planificació de la mobilitat (EAMG, PDE).

Aquesta guia s'ha pensat com un material complementari que permetrà incorporar la perspectiva de gènere en les diferents fases de treball d'un PMUS. El plec de prescripcions tècniques per a la Redacció de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible de la Diputació de Barcelona (DIBA) ha servit de referent, però la guia està pensada per a que es pugui fer servir a tot Catalunya i adaptar a la resta de l'estat o d'altres territoris.

A part de ser una guia que cal que acompanyi a l'elaboració dels PMUS, és important que la seva aplicació vagi acompanyada d'un procés interdisciplinari dins de cada municipi, on hi hagi un treball en coordinació amb altres plans i departaments que tenen una relació directa amb la mobilitat amb perspectiva de gènere, com les àrees de Feminisme, Polítiques d'Equitat de Gènere i Igualtat, vinculant-ho amb els Plans d'Equitat de Gènere Municipals. Però també amb altres àrees i plans vinculats a temes de salut, seguretat, medi ambient, educació, entre d'altres.

Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per tal d'integrar la perspectiva de gènere en la mobilitat. Està fonamentada en l'anàlisi amb perspectiva de gènere de l'EMEF i que reflecteix la mobilitat diferenciada entre dones i homes; del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030, que per primera vegada incorporen la perspectiva de gènere com a objectiu, i del Pla de Mesures contra l'assetjament sexual al transport públic 2022, que insta a abordar les violències masclistes i sexuals en la mobilitat<sup>1</sup>.

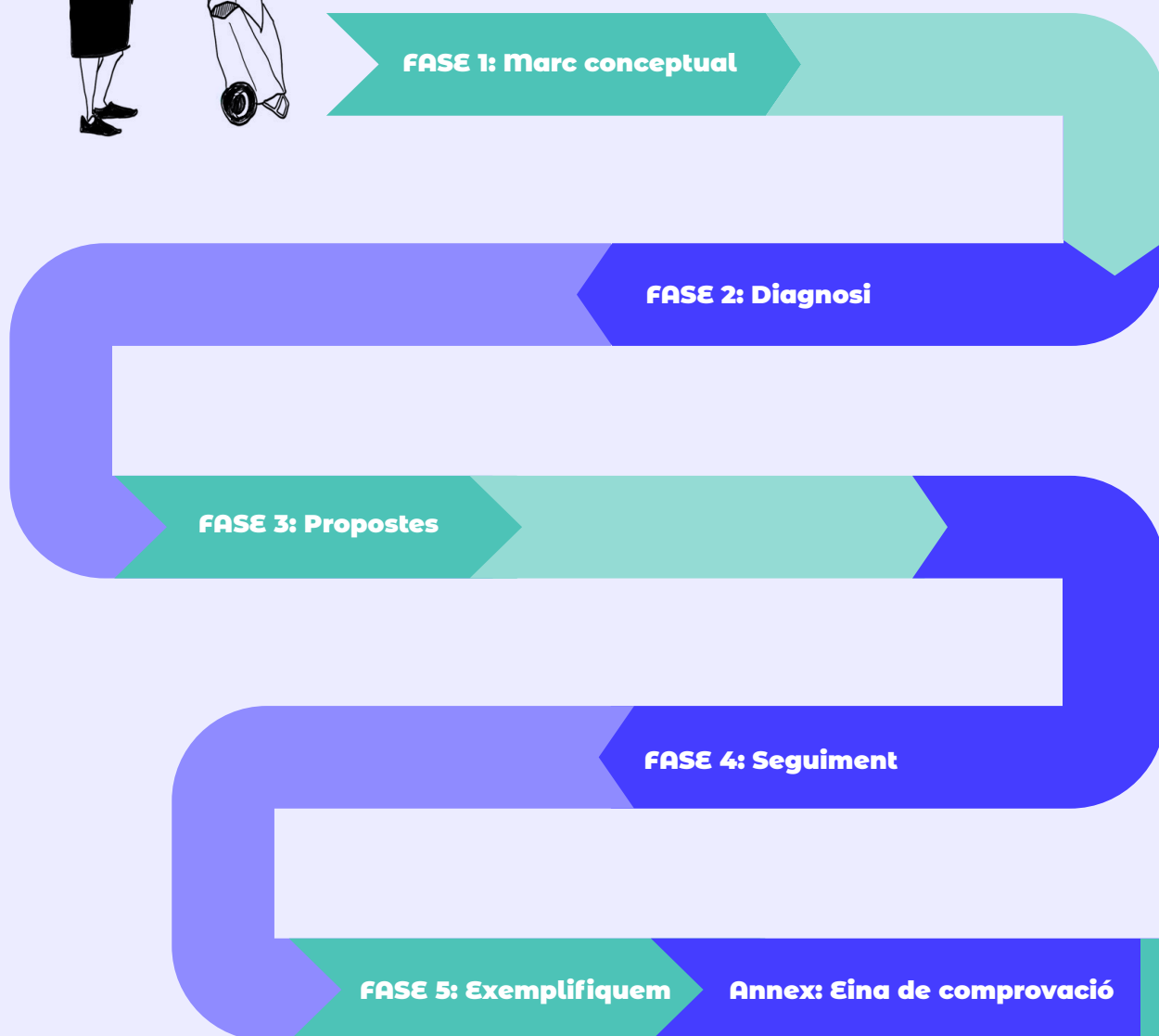
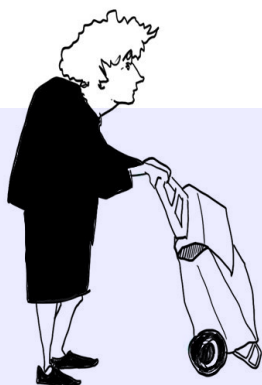


<sup>1</sup> Aquesta guia s'inspira en treballs previs realitzats de Col·lectiu Punt 6 sobre mobilitat amb perspectiva de gènere i també en la guia Col·lectiu Punt 6. 2021. Movilidad cotidiana con perspectiva de género, editada per CAF i la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

## Com utilitzar aquesta guia?

Aquesta guia té com a objectiu recollir conceptes, eines i propostes d'aplicació i avaluació de la integració de la perspectiva de gènere als PMUS. Està estructurada d'acord a les diferents fases d'elaboració dels PMUS: Marc Conceptual, Diagnosi i Propostes, amb l'afegit d'un sistema d'indicadors de seguiment de la perspectiva de gènere en les accions dels PMUS.

A continuació, s'explica breument el que trobarem a cadascuna de les fases de la guia:



### Fase 1. Marc conceptual. La mobilitat amb perspectiva de gènere

El primer pas està orientat a informar-se sobre els conceptes clau de la mobilitat amb perspectiva de gènere, on s'analitza els diferents elements que han de tenir-se en compte quan s'estudia l'impacte de gènere en la mobilitat, incloent-hi el marc normatiu. A continuació, aquesta primera fase proposa els criteris de gènere en la mobilitat.

En aquesta guia s'inclou un resum dels conceptes clau, però és necessari que els equips de treball encarregats d'aplicar les eines d'aquesta guia rebin formació específica sobre mobilitat amb perspectiva de gènere.

### Fase 2. Diagnosi - Eines per integrar la perspectiva de gènere en l'elaboració del PMUS

En aquesta fase s'inclouen orientacions per integrar la perspectiva de gènere en la diagnosi tècnica, així com eines per incorporar la perspectiva de gènere en el procés participatiu de la diagnosi del PMUS.

### Fase 3. Propostes - Aplicació dels criteris de gènere en les propostes del PMUS

La tercera fase es centra en l'aplicació propositiva dels criteris de la mobilitat amb perspectiva de gènere. Per a ajudar a l'aplicació pràctica, en aquesta

secció de la guia s'han desenvolupat accions generals d'aplicació dels criteris de gènere en un pla de mobilitat urbana per cada bloc de propostes d'un PMUS: Xarxa Quotidiana de Mobilitat, Mobilitat a peu, Mobilitat en bicicleta, Mobilitat en transport públic, Mobilitat motoritzada (circulació, aparcaments i DUM).

### Fase 4. Seguiment - Indicadors de seguiment de les accions del PMUS

La fase quatre consisteix en donar seguiment a les accions i propostes del PMUS a través d'indicadors de seguiment que permet una avaluació de l'impacte de gènere del PMUS.

### Fase 5. Exemplifiquem - Estudi de Mobilitat de Vilassar de Dalt

Per finalitzar aquesta guia s'ha incorporat un cas pràctic on s'ha integrat la perspectiva de gènere tant en la fase de diagnosi, com la propositiva del PMUS: l'Estudi de Mobilitat de Vilassar de Dalt on tant el procés participatiu com la revisió del pla es va fer amb perspectiva de gènere.

La guia també inclou en Annex una **Eina de comprovació** que es pot fer servir per tal de revisar si un cop redactat el PMUS s'inclouen les actuacions que treballen en la integració de la perspectiva de gènere en la mobilitat.





Marc  
conceptual

**FASE 1**



## FASE 1. MARC CONCEPTUAL

En aquesta Fase 1 proposem formar-nos i informar-nos sobre què és i en què consisteix incorporar una perspectiva de gènere en la mobilitat i en particular, en l'elaboració d'un Pla o Estudi de Mobilitat Urbana i complementa els elements essencials a tenir en compte recollits a la *Guia europea de Plans de mobilitat urbana sostenible*<sup>2</sup>.

En aquest primer capítol, es fa una aproximació i resum del marc conceptual de la mobilitat amb perspectiva de gènere. La perspectiva de gènere s'hauria d'incloure de manera transversal a totes les fases del PMUS (durant el procés d'elaboració, en el propi document, en el seguiment) i alhora promoure l'equitat de gènere en l'equip redactor, així com assegurar la participació de les àrees municipals d'igualtat o feminismes dels ajuntaments en totes les fases del PMUS.

Es recomana que a l'inici del procés d'elaboració del PMUS s'organitzi una sessió informativa i formativa cap a la ciutadania i els equips tècnics i polítics sobre mobilitat amb perspectiva de gènere, per tal de fer visible i posar en valor aquesta perspectiva en tot el procés. Caldrà que l'equip encarregat d'impartir aquesta sessió sigui especialista en mobilitat amb perspectiva de gènere.

### 1.1 Què significa integrar una perspectiva de gènere a la mobilitat?

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere proposa un canvi de paradigma, d'un discurs dominant centrat en el transport privat i motoritzat que reproduïx desigualtats de gènere i socials, a un model enfocat en la vida quotidiana de les persones. Aquest model valora i posa en el centre els patrons de mobilitat sostenible de les dones, prioritzant la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, no només perquè són modes més sostenibles i saludables, sinó perquè també són més equitatius.

La mobilitat des d'una perspectiva feminista interseccional implica analitzar com les relacions i els rols de gènere influeixen en l'ús i gaudi de les nos-

tres ciutats i pobles. I com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, la diversitat funcional, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Quan parlem d'aplicar una perspectiva feminista en la mobilitat, ens referim a entendre com podem avançar cap a l'equitat de gènere en la mobilitat en tres àmbits:

1. Garantir una visió complexa i integral de la mobilitat quotidiana.
2. Ampliar el concepte de la seguretat en la mobilitat atenent les violències masclistes i les percepcions de seguretat diferenciades.
3. Avançar cap a l'equitat de gènere i l'increment de dones en tot el cicle de la mobilitat: gestió, operació i construcció d'infraestructures.

Per tal de respondre a aquests tres àmbits cal també avaluar l'impacte de gènere en totes les mesures i accions que es realitzin en l'àmbit de la mobilitat, definint l'impacte de gènere com l'efecte positiu o negatiu d'una mesura o acció vinculat amb els rols, estereotips o desigualtats del sistema sexe-gènere.

### ABORDATGE INTEGRAL DE LA MOBILITAT QUOTIDIANA

Històricament el sistema de mobilitat i transport s'ha desenvolupat seguint un enfoc androcèntric centrat en la mobilitat vinculada als llocs de treball i estudi, entenent-la com una mobilitat lineal, individual i independent. Integrar una perspectiva feminista en la mobilitat implica re-centrar la mirada per respondre a la mobilitat quotidiana en la seva complexitat, és a dir, analitzar i planificar la mobilitat entenent la complexitat d'activitats de la vida quotidiana de les persones, més enllà de la mobilitat ocupacional.

Fins ara la planificació de la mobilitat s'ha fet prioritzant uns sistemes de mobilitat que responen a un model de masculinitat hegemònica i que prioritzen els desplaçaments lineals i radials per motiu ocupacional i en vehicle motoritzat privat. Aquests sistemes de mobilitat no han tingut en compte els

<sup>2</sup> Annex plecs de la DIBA. Aquesta fase prèvia a la redacció és una adaptació de la guia Europea i, potser no es fa a tot arreu tot i que és recomanable

## FASE 1. MARC CONCEPTUAL

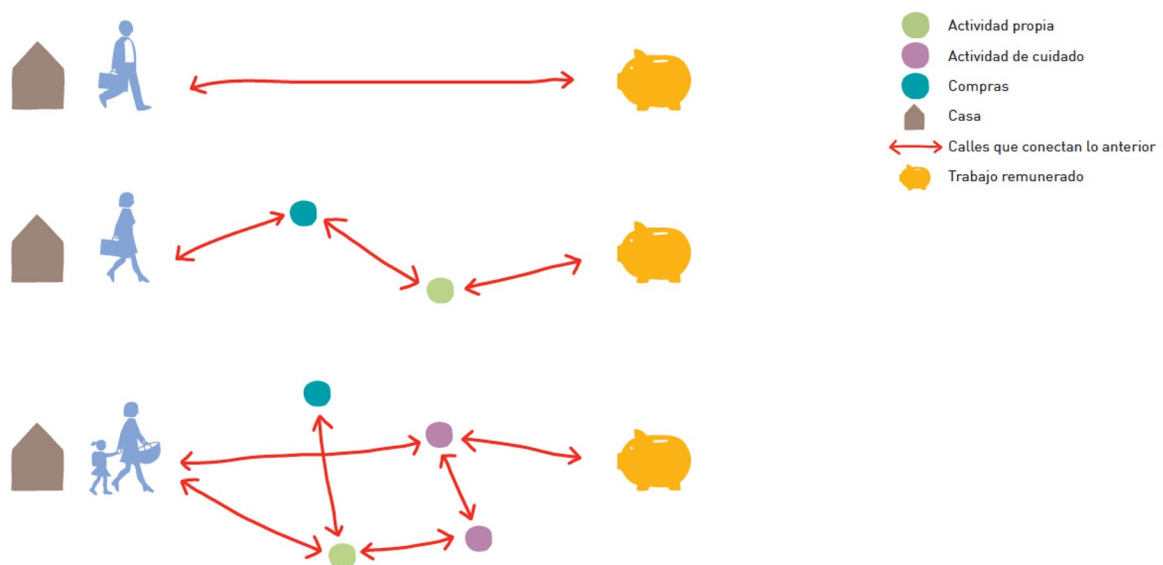
vincles entre les diferents activitats de la vida quotidiana de les persones que creen xarxes complexes de desplaçament ni els vincles amb l'entorn, contribuint a una crisi ambiental, energètica i de les cures a nivell global. Per tant, a través de les polítiques de mobilitat s'han reproduït privilegis, rols i desigualtats socials i de gènere que a més, han contribuït a la degradació ambiental del nostre territori.

Incloure una perspectiva feminista interseccional en les polítiques de mobilitat implica canviar de paradigma i deixar d'analitzar la mobilitat com una decisió individual i els desplaçaments com a unidireccionals, per analitzar les pràctiques i patrons de mobilitat complexes de les activitats quotidianes tant en l'esfera productiva, reproductiva i comunitària. Això implica un canvi de prioritats per tal de posar la vida quotidiana de les persones i la sostenibilitat de la vida al centre de les decisions territorials en termes de mobilitat. Són les dones les que continuen carregant de manera gratuïta el treball de cures i domèstic en el nostre territori, que inclou tasques de neteja, cuina, compres i gestions de la llar, tasques de cura d'infants, acompanyament a serveis de salut, cura de persones grans i altres persones dependents. Les dones continuen desenvolupant el 63% de les tasques domèstiques

i de cures no remunerades<sup>3</sup>. En conseqüència, les dones tenen una mobilitat més complexa i diversa perquè fan més desplaçaments al dia que els homes degut a la seva doble i triple jornada de treball remunerat, treball domèstic i de gestió de la llar i les relacions afectives i comunitàries. Els seus desplaçaments són poligonals i es produeixen per major nombre de motius, encadenant diferents activitats i trajectes. Alhora, les dones recorren menys distància en cada viatge i optimitzen el temps dels seus recorreguts, fent viatges més curts i més pròxims, per la quantitat d'activitats que entrellacen degut a la seva doble i tripla jornada, i inverteixen més temps en els viatges per la manca de millors connexions intermodals vinculades a la mobilitat activa i sostenible.

A Catalunya, l'EMEF recull que les dones en la seva diversitat, – joves, adultes i grans, tant de territoris rurals com urbans –, tenen una mobilitat més sostenible, complexa i diversa que els homes, perquè es mouen majoritàriament a peu o en transport públic. Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (50,6% i 42,1% respectivament) i en transport públic (17% enfront 10,9%) En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat motoritzat (43,4% enfront del 30,8%).

**Figura 1: Desplaçaments de la vida quotidiana**



Font: Adriana Ciocoletto i Col·lectiu Punt 6 (2014)

3 Enquesta d'Ús del Temps de l'Institut Català de les Dones. 2017



**Figura 2: Mode de Transport per gènere al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona**

Mitjà de transport	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.463.674	42,1%	4.389.757	50,6%	7.853.431	46,4%
Bicicleta	230.122	2,8%	81.637	0,9%	311.759	1,8%
*Cadeira de rodes o scooter	3.883	0,0%	5.809	0,1%	9.642	0,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	67.860	0,8%	45.758	0,5%	113.618	0,7%
<b>Total mobilitat activa</b>	<b>3.765.489</b>	<b>45,7%</b>	<b>4.522.961</b>	<b>52,2%</b>	<b>8.288.450</b>	<b>49,0%</b>
Autobús	272.386	3,3%	601.027	6,9%	873.413	5,2%
Metro	330.534	4,0%	499.994	5,8%	830.528	4,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	236.825	2,9%	327.734	3,8%	564.559	3,3%
Resta transport públic	56.070	0,7%	46.385	0,5%	102.455	0,6%
<b>Total transport públic</b>	<b>895.815</b>	<b>10,9%</b>	<b>1.475.140</b>	<b>17,0%</b>	<b>2.370.955</b>	<b>14,0%</b>
Cotxe	2.876.915	34,9%	2.493.713	28,8%	5.370.628	31,8%
Moto i ciclomotor	506.414	6,1%	158.301	1,8%	664.715	3,9%
Furgoneta, camió i resta privat	192.090	2,3%	22.655	0,3%	214.745	1,3%
<b>Total vehicle privat</b>	<b>3.575.419</b>	<b>43%</b>	<b>2.674.669</b>	<b>30,8%</b>	<b>6.250.088</b>	<b>37,0%</b>
<b>Total SIMMB</b>	<b>8.236.723</b>	<b>100%</b>	<b>8.672.769</b>	<b>100%</b>	<b>16.909.491</b>	<b>100%</b>

Nota: Els modes cotxe, moto i ciclomotor cotemplen les variants con a conductor i com a acompanyant.

Font: EMEF 2021

Els motius de desplaçaments també varien. Els principals motius de desplaçament de les dones són tasques vinculades amb la mobilitat de cures (compres

quotidianes, acompanyar o tenir cura de persones) mentre que els homes es desplacen en major mesura per feina remunerada i per oci.

**Figura 3: Motiu del desplaçament per gènere al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona**

Motiu del desplaçament	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.418.268	17,2%	1.103.787	12,7%	2.522.055	14,9%
Estudis	178.307	2,2%	196.139	2,3%	374.446	2,2%
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>1.596.575</b>	<b>19,4%</b>	<b>1.299.926</b>	<b>15,0%</b>	<b>2.896.501</b>	<b>17,1%</b>
Compres quotidianes	658.824	8,0%	880.048	10,1%	1.538.872	9,1%
Compres no quotidianes	104.655	1,3%	163.794	1,9%	268.449	1,6%
Metge/Hospital	130.338	1,6%	233.452	2,7%	363.790	2,2%
Visita amic/familiar	195.253	2,4%	256.873	3,0%	452.126	2,7%
Acompanyar/tenir cura de persones	574.309	7,0%	873.970	10,1%	1.448.173	8,6%
Gestions personals	207.896	2,5%	212.217	2,4%	420.113	2,5%
Oci (espectacles, cinemes, restaurants, esports)	550.857	6,7%	483.970	5,6%	1.034.827	6,1%
Sense destinació fixe/passejar	468.549	5,7%	425.877	4,9%	894.426	5,3%
D'altres desplaçaments	..	..	..	..	..	..
Mobilitat personal	2.896.595	35,2%	3.532.772	40,7%	6.429.367	38,0%
<b>Tornada a casa o domicili</b>	<b>3.743.552</b>	<b>45,4%</b>	<b>3.840.070</b>	<b>44,3%</b>	<b>7.583.622</b>	<b>44,8%</b>
<b>Total SIMMB</b>	<b>8.236.723</b>	<b>100%</b>	<b>8.672.769</b>	<b>100%</b>	<b>16.909.491</b>	<b>100%</b>

Font: EMEF 2021

Les dades de l'EMEF també mostren que les dones fan més desplaçaments intermunicipals que els homes.

Les dones dediquen una major part del seu temps que els homes a la mobilitat. A Barcelona, malgrat que els desplaçaments de les dones són similars en durada i nombre de desplaçaments als dels homes, el temps que les dones empen per a la mobilitat és major que el que empen els homes. Segurament això és degut a què els modes que utilitzen són més lents (sobretot, caminar) i que fan més desplaçaments multimodals, on es perd temps en les connexions.

Tot i que la mobilitat de les dones és més sostenible, les desigualtats de gènere que les dones continuen vivint en la societat actual dificulten aquesta mobilitat. Per exemple, les mancances d'intermo-

dalitat en alguns punts del territori entre diferents transports públics a nivell horari, de senyalització, visibilitat i seguretat impacta majoritàriament als desplaçaments de les dones, per la feminització de la pobresa, la manca de temps, de recursos econòmics i les necessitats de conciliar tasques quotidianes. La salut també condiona la mobilitat de les dones ja que, tot i que tenen una major esperança de vida, tenen pitjor autopercepció de salut, pateixen més malalties relacionades amb el dolor i un major percentatge de discapacitat o dependència. Tots aquests factors condionen la seva autonomia per desplaçar-se i per tant, afronten més dificultats en la seva mobilitat. Els contaminants ambientals també tenen un major impacte en les dones, perquè al ser les principals vianants estan exposades més temps i alhora determinats contaminants que s'absorbeixen a través del teixit adipós tenen un

major efecte negatiu sobre el cos de les dones, ja que les dones tenen un major percentatge de teixit gras<sup>4</sup>.

En canvi, les dades mostren que els homes es continuen movent en major mesura en vehicle privat, malgrat que ells tenen una càrrega molt menor de tasques reproductives i no s'enfronten a les barres d'intermodalitat, manca de temps i freqüència, inseguretat i accessibilitat que es troben les dones quan es mouen a peu, en bici o en transport públic<sup>5</sup>.

Integrar una perspectiva feminista també implica tenir en compte com la diversitat de cossos condiciona les opcions de mobilitat (persones amb mobilitat reduïda, infància, gent gran, joves, persones transgènere, persones de diferents pesos i mides). Per això cal analitzar com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, les capacitats, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Finalment, incloure la perspectiva de gènere en la mobilitat implica analitzar la mobilitat en el cicle de les 24 hores del dia i els set dies de la setmana, reconeixent les diferents dinàmiques temporals de mobilitat així com la mobilitat nocturna quotidiana de les persones i com es veu condicionada pel gènere, la percepció de por, la menor freqüència de transport públic o una connexió intermodal deficient. Per això, serà imprescindible recollir dades qualitatives que recullen informació sobre mobilitat nocturna i en cap de setmana i festius, ja que aquestes mobilitats no són recollides en enquestes com l'EMEF o les enquestes de satisfacció del servei.

Cal prioritzar programes d'inversió que donin resposta a una mobilitat quotidiana, reduint el temps de desplaçament, i que permetin a les persones en la seva diversitat desenvolupar les seves activitats quotidianes de manera autònoma, segura i accessible universalment en un radi de mobilitat quotidiana a peu d'entre vuit i deu minuts, centrant-se en el benefici social i no només en la rendibilitat econòmica.

## AMPLIAR EL CONCEPTE DE SEGURETAT DE LA MOBILITAT DES DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE

Fins ara la seguretat en la mobilitat s'ha entès només vinculada a la seguretat viària i sense tenir tampoc una perspectiva feminista interseccional, analitzant l'accidentalitat en números absoluts i sense tenir en compte el gènere i la identitat de les persones involucrades. Així doncs, integrar la perspectiva feminista en la mobilitat implica ampliar la visió de seguretat, responnent a les violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones. Cal entendre que les persones tenen percepcions de seguretat diferents depenent de la seva identitat i que dones, homes i altres identitats tenen diferents patrons i conductes en la mobilitat que impacten en qui està implicat en l'accidentalitat. Més enllà si una persona ha viscut una agressió o delicte, són les percepcions de seguretat les que condicionen els moviments i l'accessibilitat de les persones.

Incloure una perspectiva feminista interseccional implica anar més enllà de l'actual concepte de seguretat en la mobilitat i analitzar i adreçar com les violències masclistes i d'altres delictes d'odi (agressions lgtbifòbiques, racistes i capacitistes) així com l'objectivització del cos de les dones condicionen les percepcions de seguretat de les persones depenent de la identitat de gènere i per tant, limiten el dret de les dones i persones amb identitat no binària a una mobilitat lliure i autònoma. Aquest és un àmbit que es porta treballant durant dècades en les polítiques de mobilitat d'altres països i territoris i que en els darrers anys s'ha començat a visibilitzar més a Catalunya.

A les dones se les segueix socialitzant a tenir por a l'espai públic, de les persones desconegudes i sobretot a moure's soles a la nit, tot i que el major nombre d'agressions segueixen passant en l'àmbit de la llar i per part de persones conegudes. La por a l'espai públic també es veu alimentada per les experiències d'assetjament verbal i sexual que viuen les dones quotidianament. La percepció de seguretat de les persones depèn de factors socials, polítics, econòmics i culturals, però la configuració física i social dels espais pot contribuir a millorar-la. És a dir, no és el mateix caminar per un intercanviador de metro en un passadís llarg soterrani sense

4 Carme Valls-Llobet, 2020.

5 Veure dades Observatori de Mobilitat de Catalunya <https://omc.cat/ca/w/mobilitat-per-mode>

serveis ni activitat, que a l'aire lliure en un entorn il·luminat, senyalitzat, amb serveis i diversitat de persones en l'entorn.

Segons l'Enquesta d'assetjament sexual de 2020<sup>6</sup> coordinada per l'ATM i realitzada per l'IERMB, el 57% de les usuàries habituals del transport públic han patit algun tipus d'assetjament, almenys una vegada en els darrers dos anys. De forma més específica, el 43,2% han viscut com a mínim alguna vegada invasions d'espai o acostaments excessius i el 25,9% ha viscut xiulades o comentaris sobre el cos o la forma de vestir; els fets més violents com són les agressions sexuals han afectat a menys del 5% de les usuàries. Entre les usuàries, les dones joves són les més victimitzades, el 91,6% de les dones d'entre 16 a 29 anys ha viscut assetjament en

el transport alguna vegada. El 88,6% de les dones que han viscut una situació d'assetjament viatjaven soles. El perfil de l'home agressor és el d'un home sol adult, en el 62,4% dels casos, seguit d'homes joves que anaven sols (12,5%). En el 9,1% dels casos els agressors van ser un grup de joves.

La major part dels assetjaments reportats a l'enquesta tenen lloc en els moments de major afluència als mitjans de transport, durant la tarda (29,7%). Durant el vespre/nit han ocorregut prop del 25% dels episodis i al matí el 23%. Migdia i, sobretot, matinada registren un volum menor de fets. Pràcticament tres quartes parts de les situacions d'assetjament s'han donat dins dels vehicles (trens, autobusos, taxis, etc.) i són menys les que tenen lloc en andanes i accessos.

**Figura 4:** Esboç d'estació de busos de Sants amb propostes de millora de la percepció de seguretat



Font: Col·lectiu Punt 6

6 <https://omc.cat/w/enquesta-sobre-l-assetjament-sexual-al-transport-public>



Dades recollides a través de la participació de dones diverses en les més de 100 marxes exploratòries realitzades per Col·lectiu Punt 6 en municipis de Catalunya amb participació de més de 1000 dones, recullen informació qualitativa de com les dones d'aquest territori varien i limiten la seva mobilitat a la nit per por a violències masclistes a l'espai públic. Es recull com la percepció de por i inseguretats augmenta a la nit sobretot en els recorreguts de tornada a casa, de com prefereixen utilitzar la bicicleta o el cotxe perquè al transport públic a la nit es senten més exposades a l'assetjament, tot i que també reconeixen que els aparcaments són espais que perceben com a insegurs. Quant a la mobilitat a peu, identifiquen els passos soterranis, ponts elevats, carrers estrets, foscos, amb manca d'activitat a les plantes baixes o mal il·luminats com infraestructures que influeixen la percepció de seguretat. Tots aquests temes són denominadors comuns per a tot el territori, que es repeteixen a tots els municipis estudiats<sup>7</sup>.

A més de l'anàlisi de les violències masclistes en la mobilitat, millores en el disseny dels sistemes i infraestructures de mobilitat poden reduir la percepció d'inseguretats de les dones i de la població LGTBI. Quan es pensa en infraestructures de mobilitat i transport, cal que compleixin el que es coneix com els 6 principis de seguretat de les dones, que han de ser uns espais que siguin vitals (diversitat d'activitats i persones), vigilats i cuidats de manera formal i informal (accés a ajuda i suport mutu), ha de ser una mobilitat equipada (manteniment i planificació), senyalitzada (saber on ets i on vas), visible (veure i ser vista) i comunitària (desenvolupada amb la participació activa de les dones). Però també una mobilitat segura i lliure ha de garantir la seguretat viària i l'autonomia de la infància, de la gent gran i l'accessibilitat universal, perquè també la percepció de seguretat canvia depenent de la teva edat i de la teva condició.

### Equitat de gènere en la gestió, l'operació i la construcció del sistema de mobilitat

Finalment, per tal d'incloure una perspectiva feminista en la mobilitat cal també revisar l'equitat de gènere en el sí de la gestió del sistema de mobilitat i transport. Històricament, l'àmbit del transport i la

mobilitat ha sigut un sector altament masculinitzat i dominat per persones formades en Enginyeria. La història de les carreres d'Enginyeria al nostre territori, així com la història de qui i de com s'accedia als llocs de treball de les diferents operadores de transport han limitat l'accés de les dones en aquest àmbit i estem davant d'un àmbit dominat pels homes. Aquest fet també ha sigut un condicionant important per la manca d'integració d'una perspectiva feminista en les polítiques de mobilitat, ja que està estretament connectat amb quins temes s'han visibilitzat i prioritzat en la política pública.

Per una banda, tal i com es proposa al Pla de mesures contra l'assetjament sexual al transport públic<sup>8</sup>, cal incrementar el nombre de dones en la seva diversitat en els òrgans de participació i els consells de mobilitat, així com en els processos participatius que es facin en el marc de desenvolupament de projectes de mobilitat. En particular, és important que l'experiència i expertesa de les dones grans, dones caps de família, dones cuidadores, treballadores de la llar i dones amb diversitat funcional, persones del col·lectiu LGTBI, participin de manera explícita en totes les convocatòries. Per altra banda, és imprescindible incorporar una perspectiva feminista interseccional en la dinamització dels òrgans consultius i dels processos participatius, per tal d'adaptar horaris, espais, dinàmiques i temes a la diversitat de persones, incloure els valors de la mobilitat quotidiana i de cures, visibilitzar el valor afegit de l'experiència de mobilitat quotidiana de les dones i garantir que no es silenciïn certes veus ni es desenvolupin dinàmiques de «mansplaining»<sup>9</sup> (condescendència masclista) o de lideratges hegemònics.

En l'àmbit laboral de la mobilitat, a nivell internacional i europeu fa anys que es treballa per avançar en l'equitat de gènere en el sector. A nivell Europeu les dones representen el 21% de treballadores del sector transport. Aquest percentatge disminueix quan es parla només de transport terrestre on les dones només són el 14% de treballadores, i ocupen menys del 6% de les posicions de lideratge. Aquestes xifres són similars en les operadores de transport del nostre territori. A FGC les dones representen el 27% de la plantilla, el 25% a Rodalies Catalunya, a TMB el 21% i a TRAM el 19%.

7 Col·lectiu Punt 6, 2020

8 <https://www.atm.cat/es/pla-de-mesures-contra-l-assetjament-sexual-al-transport-public>

9 Mansplaining es un neologisme anglosaxó que prové de la paraula home i explicar i es refereix quan un home explica alguna cosa a una dona de manera condescendent i paternalista.

**Figura 5:** Taller per analitzar la mobilitat amb dones i persones amb diversitat funcional a El Masnou



Font: Col·lectiu Punt 6

Totes les operadores disposen de Plans d'Igualtat interns on s'ha treballat l'increment de dones treballadores en les operadores, però encara queda molta feina per fer per arribar a xifres paritàries.

A més dels percentatges de treballadores, caldria analitzar en quin nivell de l'escala treballen, ja que també en l'interior de les organitzacions es reproduïx la divisió sexual del treball, segregació vertical i horitzontal. Els homes acostumen a ocupar posicions de construcció, manteniment, conducció, seguretat o direcció mentre que les dones treballen en l'atenció al client, com a personal administratiu o en la neteja. És per tant, imprescindible en totes les escales de la mobilitat, tant a nivell d'òrgans de decisió, ja que acostumen a ser espais masculinitzats tant a les operadores, com els consells i òrgans consultius i decisoris de mobilitat, com en la construcció d'infraestructures, o els òrgans de participació ciutadana.

### MARC LEGAL I NORMATIU

La integració de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la mobilitat està alhora promoguda per un marc legal i normatiu internacional, estatal i català vigent des de fa 25 anys al qual cal fer referència.

A la Carta Europea de les Dones a la Ciutat de 1995 un dels temes prioritaris és la mobilitat, on s'apunta que totes les dones han de tenir fàcil accés al transport públic amb l'objectiu de viure i gaudir lliure i plenament la vida econòmica, social i cultural a la ciutat. Per tant, la mobilitat ha de ser un tema prioritari per tal de proporcionar eleccions que facilitin de manera igualitària l'accés a la varietat de possibilitats que ofereixen les ciutats, i que evitin estar tancades i aïllades. Aquesta prioritat va ser ratificada també el 2004 en la Carta Internacional del Dret de les Dones a la Ciutat signada en el marc del Fòrum de les Cultures celebrat a Barcelona.

La Nova Agenda Urbana (NAU) aprovada per ONU Habitat el 2016 també apunta a l'equitat de gènere i l'apoderament de les dones i nenes a través de la seva participació plena i efectiva en totes les esferes i llocs de lideratge. La NAU especifica que la planificació urbana i la mobilitat es basin en l'edat i el gènere. Els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de Nacions Unides, en particular l'ODS 5 Igualtat de Gènere i l'ODS 11 Ciutat i Comunitats Sostenibles serveixen com a marc internacional per l'aplicació de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la sostenibilitat i el transport.

A Catalunya, la mobilitat amb perspectiva de gènere s'emmarca en la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes i la Llei 5/2008 del dret de les dones a erradicar la violència masclista de Catalunya, així com la Llei Orgànica 3/2007 per a la igualtat efectiva de dones i homes, en l'àmbit estatal. En la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes, l'article 53 de Planificació de les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat insta a incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per col·laborar a eliminar les desigualtats existents; Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny; a incloure estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables. I que incloguin els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tota actuació de mobilitat.

En l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 i el Pla Director d'Infraestructures 2021-2030 elaborats per l'ATM incorporen la perspectiva de gènere i insten a tots els agents institucionals, operadors, consultors i constructors a incorporar aquesta perspectiva en tots els projectes a realitzar en l'àmbit del transport públic. Finalment, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, també indica que els estudis de mobilitat generada han d'incorporar informació quantitativa i qualitativa de la mobilitat en clau de gènere (article 10).

## 1.2 Criteris de gènere per a la mobilitat<sup>10</sup>

Amb l'objectiu d'integrar una perspectiva feminista en els sistemes de mobilitat i transport, partint de l'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva feminista, Col·lectiu Punt 6 proposa treballar a través de l'aplicació de 10 criteris de gènere que es poden aplicar de manera pràctica al disseny i la transformació de la mobilitat. Els criteris es divideixen en 6 de tipus físic aplicats als espais: senyalitzat, visible, vital, vigilat, equipat i accessible i estan travessats per quatre criteris més de tipus social i transversals per a la mobilitat amb perspectiva de gènere: participativa i equitativa, quotidiana i cuidadora, segura i lliure, i nocturna i festiva.

Aquests criteris combinen coneixement i sabers que s'han desenvolupat al llarg de les últimes quatre dècades en l'àmbit de la mobilitat i l'urbanisme feminista<sup>11</sup>.

10 Aquestes qualitats i criteris de gènere han sigut desenvolupats per Col·lectiu Punt 6 i aplicats en diferents projectes de mobilitat amb diferents institucions d'aquest àmbit. Col·lectiu Punt 6. 2021. Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Ed. CAF Banco de América Latina y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

11 Michaud, Anne. «[Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire.](#)» Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal (2002).  
Col·lectiu Punt 6. [Entornos Habitables.](#) Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. 2018.

Criteris de gènere per a la mobilitat

**Criteris físics**

 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<p>Saber on estàs i a on vas a tota la xarxa de mobilitat, afavorint l'orientació, la llegibilitat de l'espai i la informació amb llenguatge no sexista, sobretot en la senyalització per a vianants i bicicleta.</p>
 <p><b>Visible</b></p>	<p>Tenir la capacitat de veure o percebre i ser vista o percebuda a l'espai. La visibilitat i la percepció de l'entorn i les persones properes a través de la configuració física de l'espai, permet que les persones puguin veure i percebre tots els elements i persones que hi ha a l'entorn i localitzar possibles sortides en una situació de risc</p>
 <p><b>Vital</b></p>	<p>Tenir la capacitat d'escoltar/percebre i ser escoltada/percebuda gràcies a la concurrència de persones diverses de manera contínua i simultània, derivada de la misticitat d'usos i d'activitats als espais de la xarxa de mobilitat. La vitalitat afavoreix la presència de persones, la reunió, la relació i l'ajuda mútua.</p>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<p>Accés a l'ajuda i poder escapar d'una situació insegura perquè hi ha persones a prop que generen confiança i que tenen capacitat i voluntat de donar auxili. La presència d'activitats en els espais permet una vigilància informal que millora la percepció de seguretat de les persones en sentir-se cuidades entre si.</p>
 <p><b>Equipada</b></p>	<p>Planificar i mantenir els espais nets i dotats de tot allò necessari per poder moure's en les diferents escales i en diferents modes de mobilitat, tant mobilitat activa com de transport públic. Un entorn equipat garanteix que hi hagi persones diverses utilitzant la xarxa de mobilitat i espais públics i comunitaris perquè estan dotats de tot tipus d'elements urbans, vegetació i infraestructures que acompanyen les diferents mobilitats quotidianes.</p>
 <p><b>Accesible</b></p>	<p>Aconseguir que el sistema de mobilitat respongui a la diversitat de necessitats, ritmes, cossos, estats de salut i nivells econòmics. L'accessibilitat universal a tota la cadena de desplaçaments és essencial tant per a persones amb diversitat funcional, amb mobilitat reduïda i persones que desenvolupen activitats de cura i que es mouen amb altres persones o amb elements que requereixen uns entorns accessibles (cotxet, carro compra, etc.). La xarxa de mobilitat també ha de garantir l'assequibilitat econòmica de la diversitat de persones usuàries, incloent una perspectiva feminista interseccional en les tarifes socials.</p>



Criteris de gènere per a la mobilitat

**Criteris transversals**



**Quotidiana i cuidadora**

Fomentar que la xarxa de mobilitat i transport públic a través de recorreguts funcionalment útils, multimodals, multiescalars proporcioni el suport físic, funcional i temporal necessari per a realitzar la diversitat d'activitats de la vida quotidiana i en especial les activitats de cures. Que entengui el sistema de mobilitat quotidiana de manera integral, que no respongui ni privilegiï només la mobilitat laboral, sinó que respongui també a la mobilitat de cures, a la mobilitat per motius personals i d'oci, i a la vinculada amb l'esfera comunitària i veïnal.



**Segura i lliure**

Ampliar el concepte de seguretat en el transport, incorporant l'abordatge de les violències contra les dones, l'assetjament sexual i altres delictes d'odi (racisme, lgtbofobia, capacitisme), que viuen les dones i persones no normatives en els seus itineraris quotidians a peu, en bicicleta, en patinet o en transport públic i que condicionen els seus desplaçaments, la seva percepció de seguretat i el seu dret a la ciutat i el territori. A la vegada, ampliar el concepte de seguretat viària, promocionant l'autonomia de la infància, gent gran i persones amb diversitat funcional, sensorial i cognitiva, i analitzant l'impacte de gènere de la violència vial.



**Nocturna i festiva**

Garantir que la xarxa de mobilitat i transport respongui al desenvolupament de les activitats quotidianes productives, reproductives, de cures i d'oci a la nit i els caps de setmana o dies festius, a través de la revisió d'horaris, millora de les connexions intermodals, del servei i la freqüència i que millori la percepció de seguretat nocturna i festiva. Per això, és essencial analitzar la mobilitat 24/7.



**Participativa i equitativa**

Aquesta qualitat és imprescindible per promoure l'equitat de gènere i un nombre majoritari de dones en els equips de treball de tots els nivells del sistema de mobilitat i transport. Fomentar la participació i actuar col·lectivament en la construcció d'una xarxa de mobilitat quotidiana, garantint la participació de les persones en la seva diversitat en l'anàlisi, disseny i la presa de decisions i, en particular, la participació de les dones.





Diagnosi



**FASE 2**



## FASE 2. DIAGNOSI

La Diagnosi és una eina d'anàlisi que permet comprovar l'aplicació transversal de la perspectiva de gènere en el sistema de mobilitat. Aquesta diagnosi és necessària per a poder avaluar si el sistema de mobilitat als municipis respon a les necessitats de les persones sense provocar discriminacions de cap mena. Aporta un treball transversal entre diferents àrees, escales i temes de la mobilitat basat en la vida quotidiana, en les cures a les persones i en la diversitat de les necessitats des de la interseccionalitat, que té en compte les desigualtats en funció del gènere, l'edat, l'origen, la diversitat funcional, entre altres.

Amb l'objectiu que les polítiques de mobilitat incorporin criteris de gènere, és fonamental que la perspectiva de gènere s'integri tant en la conformació de l'equip tècnic, en la diagnosi tècnica i en la integració de la participació comunitària en la diagnosi, així com en les eines de recollida de dades i la seva anàlisi. A continuació, es fan una sèrie de recomanacions per integrar la perspectiva de gènere en aquests tres àmbits:

### 2.1 Equip de redacció del PMUS

En quant a l'equip de redacció del PMUS cal que s'incorporin diferents coneixements urbans i de mobilitat, sense jerarquies i amb equitat de gènere. Es recomana:

1. Assegurar l'equitat de gènere en la conformació de l'equip quant a nombre de dones, homes i altres identitats, quant a la distribució de responsabilitats i la representativitat de dones en les diferents àrees del treball. Això vol dir que les dones han de representar com a mínim el 40% de les persones que conformen l'equip.
2. Integrar l'equip amb persones de diferents àrees i disciplines que intervenen en les temàtiques de la mobilitat (àrees de mobilitat, d'urbanisme i àrees socials com a igualtat i salut, entre altres com a joves, gent gran, ...). És essencial que en la redacció del PMUS s'incorporin a les àrees d'igualtat i feminismes dels municipis.

3. Garantir que l'equip estigui format en la temàtica de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere ja sigui per experiència prèvia o a través de capacitatció específica en el tema. L'equip podrà comptar amb suport i assessorament extern especialitzat en matèria d'igualtat en tots els àmbits de la política i la societat.

### 2.2 Integració de la perspectiva de gènere en la Diagnosi tècnica

La diagnosi tècnica de mobilitat amb perspectiva de gènere es pot realitzar a través de l'anàlisi de dades que habitualment s'utilitzen als PMUS en la diagnosi tècnica i també dades que es recullen a través d'una enquesta i l'observació participant. A continuació, s'inclouen recomanacions per tal d'incloure la perspectiva de gènere en totes aquestes dades.

#### DADES A INCLOURE EN LA DIAGNOSI TÈCNICA

En aquesta part de la diagnosi tècnica es recomana incorporar dades desagregades per gènere i fer un anàlisi amb perspectiva de gènere interseccional. Les dades estadístiques extretes han de tenir en compte la diferenciació per gènere, edat, origen i diversitat funcional, entre d'altres variables interseccionals que enriqueixin l'anàlisi.

A més de les dades i indicadors que ja es recullen en l'elaboració del PMUS (que es poden trobar a l'[Annex 1](#)), a continuació s'afegeixen elements que seria important incorporar en l'anàlisi de la diagnosi, classificats segons la dificultat d'accés; en **verd** es marquen aquelles que poden ser més difícils de recollir, segons el context. Depenent de la mida del municipi i del context específic, pot ser que algunes de les dades siguin de difícil accés o recollida. Es recomana revisar el llistat amb l'equip tècnic municipal per definir quines de les dades es poden incorporar.

A més del llistat, s'inclouen dues fitxes amb dos mètodes que es poden utilitzar en la diagnosi tècnica: les enquestes i l'observació participant.

## FASE 2. DIAGNOSI

### Estructura i distribució de la població

- » Població per gènere i edat (piràmide poblacional)
- » Índex d'envelliment per gènere
- » Taxa de dependència global
- » Taxa d'immigració per gènere

### Anàlisi econòmica

- » Població ocupada per gènere i edat
- » Distribució de la població per sectors d'ocupació i per gènere
- » Taxa d'atur desagregada per gènere

### Centres d'atracció i generació de viatges

- » Sociosanitaris
- » Culturals
- » Comunitaris
- » Espais públics

### Parc de vehicles i dades de motorització

- » Nombre/ Percentatge de persones amb carnet de conduir per gènere
- » Índex de Motorització per gènere (Pagament impost de circulació o d'altres)

### Demanda de mobilitat global

- » Dades desagregades per gènere i anàlisi de totes les mobilitats: interna, generada, atreta, externa (sempre que es recullin municipalment)
- » Dades de mobilitat en dies feiners, però també nocturn i caps de setmana/festius desagregades per gènere. (sempre que es recullin municipalment)

### Vianants

- » Senyalització per a vianants: senyals, mapes informatius, etc.
- » Bancs, seients i espais de descans o de suport a la mobilitat
- » Baranes o elements que acompanyin la mobilitat vertical

- » Tipus d'il·luminació a voreres i infraestructura per a vianants

### Bicicleta

- » Senyalització de la xarxa ciclistes: senyals horitzontals i verticals, mapes informatius, etc.
- » Tipus d'aparcament (analitzant si acullen diversitat de cicles i d'accessoris vinculats a la mobilitat de les cures com bicis amb cadireta, cargobikes, cicles adaptats)
- » Normativa municipal
- » Campanyes o programes d'Educació viària
- » Dades de sinistralitat desagregades per gènere
- » Tipus d'il·luminació a carrils bici i infraestructura per a ciclistes (aparcaments, encreuaments, etc.)
- » Dades de percepció d'inseguretat desagregades per gènere

### Transport públic

- » Tipus de parades de transport (pal de parada, marquesina, il·luminació, senyalització visual i acústica, informació d'horaris, mapes de la xarxa)
- » Condicions de la intermodalitat entre diferents sistemes de transport públic amb anar a peu i en bicicleta, com les places de P+R a estacions ferroviàries o d'autobusos
- » Persones usuàries desagregades per gènere i edat

### Vehicle privat motoritzat

- » Dades desagregades per gènere de conducció i persones usuàries del cotxe o la moto

### Aparcament

- » Ubicació i connexió respecte a altres usos, equipaments, serveis, comerç
- » Situació d'urbanització de l'aparcament
- » Places d'aparcament prioritari PMR
- » Il·luminació de l'aparcament i el seu entorn



## Distribució urbana de mercaderies

- » Ubicació i col·locació de les taquilles de distribució de paqueteria
- » Percentatge o nombre d'empreses que distribueixen mercaderies en vehicles elèctrics o en bicicletes de càrrega

## Seguretat

- » Dades sobre seguretat viària i de seguretat personal segregades per gènere, edat i origen. Sinistralitat per gènere
- » Dades sobre assetjament sexual i violències masclistes al sistema de mobilitat
- » Resultats d'Auditories de seguretat amb perspectiva de gènere en els diferents mitjans de transport i en les connexions a peu amb transport<sup>12</sup>.

## Salut

- » Dades sobre morbiditat i mortalitat de la població desagregades per gènere (sempre que es recullin municipalment)
- » Principals causes de malaltia de la població segregades per gènere (sempre que es recullin municipalment)
- » Existència de factors rellevants de contaminació ambiental de la població (aigua, aire, sòl, tèrmica, acústica, lumínica, radioactiva) (sempre que es recullin municipalment)
- » Dades sobre l'activitat esportiva de la població segregada per gènere i edat i el lloc on desenvolupen aquesta activitat (espai poliesportiu o a l'aire lliure) (sempre que es recullin municipalment)

<sup>12</sup> Les auditories de seguretat són una eina d'anàlisi integral dels aspectes socials, físics i funcionals que condicionen la percepció de seguretat en l'espai des d'una perspectiva de gènere interseccional. Impliquen un treball conjunt entre el personal tècnic, les organitzacions de dones, altres organitzacions de la societat civil i altres persones que treballen en el territori i tinguin un coneixement de la realitat del context, en col·laboració amb l'equip facilitador i redactor de l'Auditoria. Es desenvolupen aplicant un repertori d'eines i mètodes participatius i feministes per a obtenir informació sobre els diversos aspectes del context físic i social i sobre com impacta la seguretat en la vida quotidiana de les persones.

## FITXA 1

## Enquestes de mobilitat

En la majoria de territoris ja existeixen enquestes de mobilitat que recullen dades sobre els patrons i hàbits de desplaçament de la població d'un territori. També existeixen enquestes que es dissenyen i desenvolupen per a contextos determinats, ja sigui per a valorar la qualitat de servei d'un mitjà de transport, per a avaluar les necessitats de mobilitat entorn d'un nou centre intermodal o per a recollir dades específiques vinculades a la seguretat, per exemple. Independentment de l'enquesta, és essencial incorporar tant en el disseny del qüestionari com en l'anàlisi de dades una perspectiva de gènere interseccional. Per a això, es recomana fer una revisió dels qüestionaris de les enquestes de mobilitat, com per exemple l'EMEF, per incorporar en la mesura que sigui possible preguntes que integrin la perspectiva de gènere, tant interseccional com de mobilitat, per exemple, la mobilitat de les cures, la percepció de seguretat diferenciada,...

No tots els municipis disposen de recursos per elaborar una enquesta de mobilitat pròpia. Però en cas que el municipi disposi dels recursos per fer una enquesta amb una mostra representativa de dones i homes, a continuació, s'apunten algunes de les preguntes que son recomanables per a dissenyar els qüestionaris de les enquestes de mobilitat incorporant la perspectiva de gènere interseccional. Cal tenir en compte que la incorporació d'aquestes recomanacions pot augmentar el cost i el temps dedicat a les enquestes, però asseguruen un anàlisi contextual i de gènere de la mobilitat municipal.

### Característiques sociodemogràfiques

Preguntes vinculades a característiques de la població que permetin fer una anàlisi de dades creuades amb perspectiva de gènere interseccional:

- » Identitat de gènere (home, dona, trans, altres identitats)
- » Grup d'edat
- » Pertinença a col·lectius específics (LGTBIQ+, persones racialitzades, migrades, refugiades, pobles originaris o persones amb diversitat funcional).
- » Persones dependents a càrrec (infància, gent

- gran, amb diversitat funcional)
- » Nivell econòmic
- » Barri i districte
- » Tipus d'unitat de convivència
- » Tipus de desplaçaments i freqüència: treball remunerat, estudi, cures, tasques domèstiques, oci, voluntariat/activisme
- » Duració viatges i desplaçaments
- » Mitjana de temps de viatge

### Preguntes que integren la perspectiva de gènere

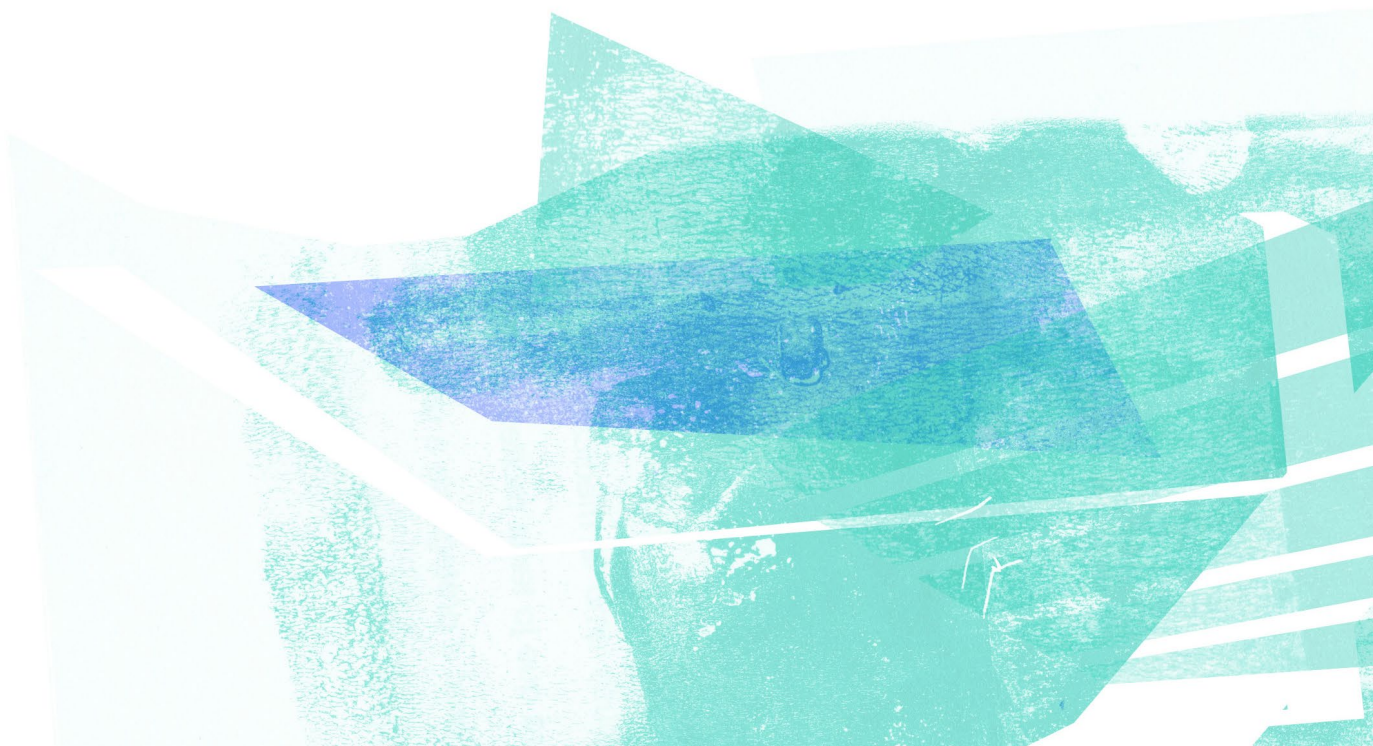
- » Sobre la temporalitat dels desplaçaments en diferents hores del dia, la nit i la setmana
- » Sobre les diferents activitats de la vida quotidiana, visibilitzant la mobilitat més enllà de la mobilitat per treball i estudis, i especialment, visibilitzant la mobilitat de les cures.
- » Sobre l'accessibilitat universal en el sistema de mobilitat que recullen informació de persones amb mobilitat reduïda, amb discapacitat física, sensorial i cognitiva o sobre altres estats de salut física i mental.
- » Sobre l'assequibilitat econòmica del transport i l'impacte del cost econòmic en l'accés a oportunitats laborals, d'estudi, culturals i socials.
- » Sobre la percepció de seguretat, recollint dades tant d'agressions sexuals i contra les dones i altres agressions racistes, contra el col·lectiu LGTBIQ+ o contra persones amb diversitat funcional, així com dades sobre quins elements afavoreixen la percepció de seguretat i quins incrementen la por. Recollint i analitzant dades sobre sinistralitat per gènere
- » Sobre la intermodalitat, que permeti analitzar la mobilitat interdependent, poligonal i l'entrellaçament d'activitats i viatges per tipus d'unitat de convivència, sexe, edat, etc.
- » Sobre les diferents escales de mobilitat, visibilitzant la multiescalaritat dels desplaçaments i de la xarxa de mobilitat quotidiana de les persones.
- » Sobre la immobilitat i la mobilitat forçada, que reculli i visibilitzi quines persones es mouen menys i perquè raons, ja que les dones en diferents etapes del cicle vital veuen restringida la seva mobilitat (por a la violència, condicions de salut) o bé se senten forçades a moure per a accedir a serveis bàsics (aigua, aliments) o oportunitats econòmiques (treball nocturn).

### **Anàlisi amb perspectiva de gènere interseccional**

A més de revisar els qüestionaris i incorporar aquest tipus de preguntes a les enquestes, és essencial fer una **anàlisi dels resultats des d'una perspectiva de gènere interseccional**. Això representa, d'una banda, fer anàlisis creuades dels diferents aspectes de mobilitat (tipus i motius de desplaçament, mitjans de transport, intermodalitat, temps de la mobilitat, percepcions de seguretat, etc.) amb les característiques sociodemogràfiques de les persones enquestades, per a visibilitzar com el gènere, la interseccionalitat, la unitat de convivència, les responsabilitats de cures o el nivell econòmic condicionen en el seu conjunt la mobilitat. Això és crucial perquè sovint les enquestes només presenten el nombre de dones i homes que han respost l'enquesta, però no fa una anàlisi creuada de tota la informació de mobilitat desagregada per gènere i altres variables interseccionals. Per tal de poder fer aquesta anàlisi creuada caldrà que la mos-

tra de població sigui representativa estadísticament.

D'altra banda, significa analitzar els resultats estadístics visibilitzant les diferències i les desigualtats de gènere. Sovint, les anàlisis des d'una perspectiva androcèntrica, emfatitzen la mobilitat per raons de treball i estudi, els desplaçaments individuals i unidireccionals i el transport privat motoritzat. En canvi, una anàlisi amb perspectiva de gènere interseccional canvia les prioritats, visibilitzant la complexitat de la mobilitat quotidiana, especialment de les dones, la mobilitat de la cura interdependent i com les violències condicionen la mobilitat. Però a més analitzant i qüestionant les causes de les desigualtats de gènere i interseccionals amb l'objectiu de buscar respostes transformadores cap a un sistema de mobilitat més equitatiu i just.



## FITXA 2

## Observació participant

L'observació participant és l'anàlisi d'un espai concret per a recollir informació sobre l'ús social a l'espai físic, a fi de determinar qui, on, com i amb qui s'utilitza, la relació entre la configuració física de l'espai i l'ús social que es fa; així com identificar elements que poden condicionar el seu ús des d'una perspectiva de gènere interseccional.

Les observacions acostumen a durar un mínim d'una hora cadascuna i es repeteixen en diferents franges horàries (matí, migdia, vespre, nit) i en diferents dies de la setmana (laborals, cap de setmana, festius).

Prèvia a l'observació, s'elabora un guió de recollida d'informació que serveix per a recollir els diferents aspectes vinculats a la mobilitat, tant física com de llenguatge, com a social. Les observacions participants es poden fer en diferents moments per a poder estudiar les dinàmiques de funcionament i ús d'un lloc, saber què succeeix en ell, qui l'utilitza i estudiar les relacions socials i espacials. En les observacions s'anota informació dels diferents perfils de persones que es mouen, el tipus d'usos que fan, els elements que afavoreixen o dificulten la mobilitat i si existeixen situacions de conflictes d'ús o convivència.

La informació observada es pot anotar sobre plànols o mapes de la infraestructura i/o sobre el guió d'observació. També es recomana prendre fotos de les diferents observacions per a poder exemplificar els resultats de l'anàlisi.

Una vegada finalitzades les observacions se sistematitza tota la informació en funció de quines persones ho utilitzen o no (gènere, edat, origen, diversitat funcional, si estan soles, acompanyades, en grup, etc.), aclarint que és la identificació subjectiva de la persona que fa l'observació, i quines activitats realitzen en els espais observats.

### Guió d'observació

El guió d'observació es pot utilitzar i adaptar per revisar diferents elements de la infraestructura a diferents escales de la mobilitat i diferents tipus de mobilitat (a peu, en bicicleta, en transport públic, en vehicles motoritzats, etc.) i pot complementar les dades recollides en els apartats anteriors. Cal anotar si existeixen els elements que es puntualitzen al guió d'observació fent una valoració de si es donen o no en l'espai observat, l'estat de manteniment, la ubicació o altres valoracions que puguin ser útils.



#### Senyalitzada - Visual, acústic, tàctil. Iconografia no sexista i diversa

- » Mapes i informació de l'entorn
- » Mapes i informació a l'estació/parada
- » Connexió amb altres modes de mobilitat
- » Tipus de senyalització (analogica, pantalles, cartells, etc.)
- » Senyalització de punts d'informació/ajuda/emergència
- » Senyalització accessibilitat (comprovar accessibilitat)
- » Senyalització incidències
- » Publicitat i campanyes



#### Visible - visibilitat física i simbòlica/ social

- » Continuitat recorreguts i connexió visual
- » Il·luminació contínua i distribuïda homogèniament
- » Racons, àrees amagades i murs
- » Mobiliari urbà o de l'estació/parada que obstaculitzi visió
- » Passos soterrats (percepció)
- » Escales (percepció)
- » Ascensor (percepció)
- » Entrades/sortides superfície-subsòl
- » Marquesines (parades bus, TRAM,)
- » Publicitat i campanyes
- » Possibilitats de visibilitat simbòlica per millorar la percepció





### Vital – concurrència de persones, diversitat d'usos, espais per estar i fer activitats

- » Proximitat estació/parada amb altres usos quotidians
- » Espais de trobada
- » Espais de descans, espera i cures
- » Possibilitat activitats eventuais
- » Carrers (prioritat vianants, aparcament cotxes, etc.)
- » Oportunitat d'espais vitals que fomentin altres activitats dins i fora d'estacions o a l'entorn de parades de transport (ex. tipus de comerços quotidians, espais d'estada, espais de cures, etc.)



### Vigilada– vigilància formal, informal, cuidar vs. Càmeres de seguretat

- » Afluència de gent a diferents hores i dies
- » Personal estació o en relació a parada de transport (on està, on falta, etc.)
- » Punts d'ajuda/botons d'ajuda
- » Càmeres de seguretat (on, visibles o no, senyalitzades o no)
- » Configuració física de les façanes i l'entorn dels diferents modes de mobilitat
- » Murs cecs, espais d'obstrucció de visibilitat
- » Comerços i activitats: cafeteria, botigues, activitats culturals a l'espai públic.
- » Activitats i usos a l'interior exterior que proporcionin «ulls»



### Equipada – elements de mobiliari, infraestructures quotidianes, (accessibilitat, neteja, disseny i colors)

- » Infraestructures quotidianes en superfície i carrers entorn (bancs, il·luminació, mapes, vegetació, prioritat vianants)
- » Enllaç amb altres parades de transport o modes de mobilitat
- » Infraestructures quotidianes a l'interior d'estacions
- » Cura, neteja i manteniment
- » Espai aparcament bicicletes i altres Vehicles de Mobilitat Personal



### Accessible

- » Accessibilitat a tota la cadena de desplaçaments
- » Accessibilitat física (ascensor, rampes, màquines validadores accessibles, accés a bus, andanes, gaps, senyalització accessibilitat vertical, horitzontal, mapes)
- » Accessibilitat visual (continuitat encaminadors, podo tàtil, Braille, anuncis veu, etc.)
- » Altres accessibilitat: diversitat de cossos i estats de salut (infància, gent gran, salut mental, espai per cotxets, etc.)



### Quotidiana i cuidadora

- » Accés a lavabos públics
- » Espais d'emmagatzematge per a diferents elements quotidians
- » Altres espais per a corresponsabilitat i cures (estar, menjar, esperar, socialitzar, cuidar)



### Nocturna i festiva

- » Horaris caps de setmana i festius
- » Servei i horaris de transport nocturn entre municipis
- » Servei de transport col·lectiu nocturn a polígons industrials i zones de treball
- » Servei de parada a demanda al bus
- » Altres serveis de suport a la mobilitat nocturna i festiva: servei de transport a demanda, taxis col·lectius, etc.



### Participativa i equitativa

- » Participació de les treballadores en la millora de la percepció de seguretat
- » Punt d'informació o recollida de denúncies i casos d'assetjament
- » Protocol d'abordatge de les violències sexuals – visibilitat circuit, telèfon, punts d'ajuda, etc.
- » Campanyes visibilització rebuig violències i suport a temes de gènere
- » Apropiació comunitària de les estacions i parades – expressions culturals i artístics, memòria comunitat
- » Conductores de transport/ Informadores/ Personal d'informació a estacions i parades
- » Usuàries
- » Representació en senyalística/imatges/ publicitat



## 2.3 Eines per incorporar la perspectiva de gènere a la participació<sup>13</sup>

Qualsevol intervenció en una comunitat, barri o territori ha de ser feta a través de la participació comunitària, perquè són les persones usuàries de l'espai a transformar les qui tenen un major coneixement de l'àrea per la seva experiència quotidiana. A més, la participació incrementa el sentiment de pertinença i el nivell de satisfacció i és una oportunitat per a donar poder de decisió a persones i grups que han sigut normalment exclosos, en particular les dones.

### PARTICIPACIÓ AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE INTERSECCIONAL

La participació de les persones usuàries i el coneixement previ i quotidià del context territorial des d'una perspectiva de gènere interseccional s'ha de fer durant les diferents etapes de l'elaboració dels plans de mobilitat. Això permetrà buscar solucions adaptables a les particularitats socials, territorials, econòmiques i urbanes del context en la intervenció, a través de la interacció de l'equip tècnic amb entitats i persones usuàries del territori. La participació s'integrarà doncs, tant a la diagnosi, la fase de propostes d'accions i la fase de seguiment i avaluació del desenvolupament del pla.

Es recomana que el desenvolupament del procés participatiu es realitzi a través de persones expertes i organitzacions especialitzades en aquest àmbit i que siguin externes a les institucions governamentals, per a contribuir a un procés transparent i que incorpori la diversitat d'experiències i recomanacions. Alhora, per tal d'incorporar una perspectiva de gènere en el procés participatiu, cal que els equips estiguin formats en aquest àmbit d'especialització.

En els processos de participació convencional es posa molt d'èmfasi en arribar a consensos i s'invisibilitzen les diferències de gènere interseccionals. La participació ha d'atendre a la diversitat d'individus i experiències i trencar jerarquies. Per això, és imprescindible integrar una perspectiva de gènere interseccional en el disseny, la implementació i l'anàlisi del procés participatiu. Això no vol dir que les persones que hi participen hagin de ser només

dones, sinó que incorporem la perspectiva de gènere des de la interseccionalitat, fomentant la diversitat, visibilitzant les diferències per valorar les diferents necessitats, experiències i aportacions, sense caure en l'homogeneïtzació.

A nivell pràctic, es recomana que en la fase de diagnosi i anàlisi de la mobilitat es realitzin sessions per grups de treball diferenciat, adaptant-se a la realitat del municipi: infants, adolescents o joves, dones, gent gran, persones amb diversitat funcional, associacions veïnals i comerciants, persones amb diversitat d'origen, entre d'altres (veure capítol Cas d'Estudi Vilassar de Dalt). Fer sessions de treball separades per grups permet analitzar la seva mobilitat responnent a les seves necessitats i realitats, creant un espai de participació segur i de respecte on es recullin i valorin per igual les experiències diverses que estan travessades pel gènere, l'edat, la diversitat funcional o l'origen, sense imposar una visió androcèntrica que habitualment no ha valorat aquesta diversitat. Un cop realitzades aquestes sessions de treball per grups i recollit les mobilitats diverses, es podran fer sessions conjuntes i mixtes propositives on es valorin les aportacions dels diferents grups sense crear jerarquies.

A més, per integrar una perspectiva de gènere interseccional cal:

- » **Centrar-se en respondre a les necessitats de la vida quotidiana de les persones usuàries, i en particular, de les dones en la seva diversitat**, posant la vida i les cures en el centre de l'anàlisi i a integrar l'impacte de les violències masclistes en la seva mobilitat, ja que les dones tenen un coneixement més complex de la mobilitat a causa dels seus patrons de mobilitat sostenible i a la seva doble i tripla jornada que continuen desenvolupant en la societat actual.

<sup>13</sup> Aquestes eines s'inspiren i s'han adaptat de [guies metodològiques](#) elaborades per Col·lectiu Punt 6.

- » **Reconèixer l'impacte dels rols i les relacions de gènere en les dinàmiques de participació de les persones, eradicant actituds masclistes** que menyspreen les aportacions de les dones i d'altres grups que han sigut històricament exclosos de processos participatius i comunitaris. Per a això, és essencial que l'equip dinamitzador tingui experiència en la integració de la perspectiva de gènere i utilitzi eines de recollida i anàlisi de dades per a adaptar-se i acomodar-se a les experiències i necessitats de participació de cada grup.
- » **Utilitzar dinàmiques que siguin accessibles per a tota mena de persones amb diferents nivells de formació, condició socioeconòmica, origen o edat**, evitant llenguatges molt formals o tècnics que puguin resultar excloents i per a assegurar que s'incorporen totes les veus. L'estructura de l'activitat i les metodologies han d'afavorir la participació de totes les persones i ser flexibles i creatives, però no per això perdre profunditat i l'anàlisi integral de les diferents escales espacials des de la mobilitat quotidiana (barri, municipi, territori).
- » **Garantir espais i horaris adequats i compatibles amb les tasques de cura.** Les activitats participatives han d'incloure la diversitat de realitats en diferents aspectes com la localització, temporalitat, horari, accessibilitat, compatibilitat amb altres tasques, els canals de difusió de l'activitat. Sempre que sigui possible, cal oferir servei de cuidador/a/canguratge o bé suport a la cura per a aquelles persones participants que tenen persones dependents a càrrec.
- » **En el cas que s'ofereixi espais de participació virtual, cal posar a disposició mitjans tècnics i personals per trencar amb la bretxa digital per raó de gènere, edat o condició socioeconòmica**, ja que si no es desenvolupen aquests mitjans, hi ha un percentatge de població que no hi accedeix. Per exemple, posar a la disposició ordinadors o tablettes a un equipament públic amb una persona de suport, per aquelles persones que no tinguin accés a internet o que els hi sigui difícil entendre les eines digitals.

### Creació d'un grup de seguiment o taula de mobilitat

Per contribuir a una major transparència es recomana crear des de l'inici del procés un grup de seguiment o una Taula de Mobilitat amb representació de persones usuàries. Aquest grup ha de tenir com a mínim paritat de gènere o bé amb un nombre majoritari de dones. El grup participarà en la revisió de la diagnosi, la difusió del procés participatiu, la revisió de l'anàlisi de resultats i de les propostes, així com en el seguiment de la implementació del pla durant els anys que sigui vigent.

### EINES QUALITATIVES I PARTICIPATIVES PER ANALITZAR LA MOBILITAT AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

La diagnosi tècnica cal que sigui completada amb la recollida de dades qualitatives a través de la participació de les persones veïnes en la seva diversitat. En aquest apartat es proposen algunes eines participatives que permeten analitzar la mobilitat de manera multiescalar i que poden ser utilitzades en la fase de recollida de dades qualitatives.

Les eines proposades tenen com a pilar central la participació comunitària amb perspectiva de gènere interseccional, per realitzar una diagnosi que reculli l'experiència quotidiana de les persones usuàries, expertes dels seus territoris.

- » Recorreguts de reconeixement: a peu, en bici, en transport públic
- » Marxes exploratòries
- » Xarxa de mobilitat quotidiana
- » Mapes de mobilitat quotidiana

## FITXA 3

## Recorreguts de reconeixement (a peu, en bici o en transport públic)



Els recorreguts de reconeixement serveixen per a identificar els aspectes físics, socials i funcionals que influeixen en la mobilitat quotidiana des de l'experiència de les persones usuàries i veïnes. En aquests recorreguts s'analitzaran les diferents qualitats de la mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere i es pot utilitzar el qüestionari per a acompanyar la reflexió al llarg del recorregut.

S'organitzen amb grups mixtes de persones veïnes, d'entre 5 i 15 persones màxim; també es pot fer amb equips tècnics. Però es recomana no barrejar les persones usuàries amb els equips tècnics per proporcionar un espai de confiança i lliure de judicis de valor a les persones usuàries.

Els recorreguts de reconeixement analitzen el sistema de mobilitat posant en el centre la vida quotidiana de les persones com a eix d'anàlisi. Aquests recorreguts poden fer-se a diferents escales de la mobilitat, ja sigui per a analitzar un intercanviador, una estació de busos, una parada, un carrer o bé la connexió intermodal a

nivell de barris.

Previ al recorregut s'acorda la ruta que es seguirà, a poder ser amb la participació de les persones usuàries. Durant el recorregut s'estableixen parades d'acord amb els punts d'interès o característiques diferencials per a remarcar alguns punts, reflexionar sobre aspectes específics de cada qualitat o apuntar elements favorables i desfavorables d'aquell entorn. La persona dinamitzadora treballarà per a promoure la participació i les aportacions de les dones, visibilitzant-les i valorant-les.

**Temps total: 2 hores**



## Marxes exploratòries



Les marxes exploratòries són una metodologia desenvolupada per a la teoria i la pràctica feminista que se centra en identificar aspectes relacionats amb la percepció de seguretat en l'espai públic i el sistema de mobilitat des d'una perspectiva de gènere interseccional. Les marxes exploratòries van començar a fer-se al Canadà, a les ciutats de Montreal i Toronto a principis dels anys 90 i després es van estendre a altres llocs, primer en ciutats llatinoamericanes i posteriorment en altres regions.

S'organitzen amb grups d'entre 5 i 15 dones màxim o en grups separats que comparteixen realitats (dones amb diversitat funcional, dones lesbianes, dones trans, dones adolescents i joves, dones grans, persones no binàries, etc.). És important entendre que, en tractar-se de temes de violència masclista, és necessari que el grup permeti que les persones que l'integren es puguin sentir còmodes compartint les seves vivències i percepcions. Per tant, és recomanable que no siguin grups mixtos, sinó que es facin amb dones o grups que comparteixen realitats o opressions. Es recomana no barrejar les dones

amb els equips tècnics per a proporcionar un espai de confiança, seguretat i lliure de judicis de valor.

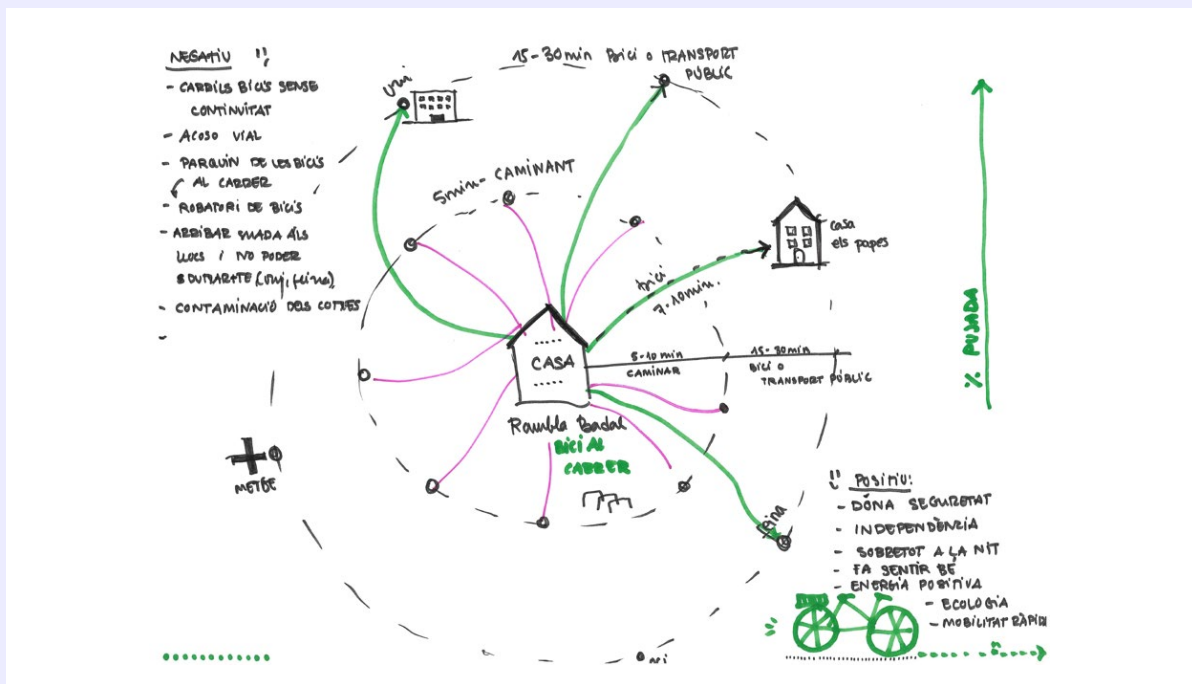
Les marxes exploratòries consisteixen a recórrer un entorn, xarxa de mobilitat, infraestructura de transport amb dones en la seva diversitat amb l'objectiu de detectar i analitzar quins elements físics i socials condiciona la percepció de seguretat de les dones que viuen i utilitzen aquest determinat entorn o transport. És recomanable realitzar les marxes quan enfosqueix, a poder ser començant en el capvespre i acabar quan ja és de nit per a poder analitzar l'espai d'acord amb la llum del dia.

Previ a la marxa s'acorda la ruta que se seguirà, a poder ser amb la participació de les dones participants. Durant la marxa s'estableixen parades d'acord amb els punts d'interès o característiques diferencials per a remarcar alguns punts, reflexionar sobre aspectes específics o apuntar elements que contribueixen a la percepció de por i seguretat de les dones.

**Temps total: 2 hores**

FITXA 5

Xarxa de mobilitat quotidiana



És un taller analític-propositiu que analitza la mobilitat quotidiana d'un entorn. El taller parteix d'una reflexió individual on les persones participants descriuen i analitzen com és la seva xarxa de mobilitat quotidiana. Com es desplacen, amb qui, en quins temps, per a quines activitats al llarg del seu dia a dia. Les persones participants valoren aquesta xarxa personal i després es comparteix amb el grup els elements favorables i desfavorables de la xarxa quotidiana. L'objectiu és recollir una reflexió col·lectiva de la mobilitat d'un entorn on s'identifiquin els principals problemes, reptes i oportunitats de la xarxa de mobilitat.

S'organitza amb grups d'entre 5 i 20 persones usuàries del sistema de mobilitat i transport, o bé amb equips tècnics.

L'exercici es divideix en dues parts. En la primera part es convida a les persones participants que de manera individual facin un recorregut mental que segueixi la seva xarxa quotidiana de mobilitat d'un dia de la setmana o d'un dia tipus i que, a través d'un esquema, dibuix o text, expliquin:

- » Com es mouen?

- » Amb qui es mouen?
- » Quines activitats i espais s'entrellacen en aquesta xarxa de mobilitat, identificant els diferents mitjans de mobilitat, les parades de transport, carrils bici, estacionaments, infraestructures de cures i de suport a la mobilitat, etc.
- » Quin temps s'inverteix en aquests desplaçaments?

Una vegada que hagin fet la descripció de la seva xarxa quotidiana de mobilitat, cada persona fa una anàlisi des de la perspectiva de gènere de la seva xarxa a partir dels criteris de mobilitat amb perspectiva de gènere identificant i descrivint quins elements favorables d'aquesta xarxa i de l'entorn urbà per on es mouen contribueixen a realitzar les seves activitats quotidianes i cobrir necessitats, i quins són els elements desfavorables que dificulten la mobilitat en el seu entorn quotidià.

Una vegada es fa aquest exercici individual es demana a les persones participants que comparteixin la seva xarxa en grup per a comparar mobilitats quotidianes i revisar elements favorables i desfavorables comuns i divergents.

**Temps total: 2 hores**

## FITXA 6

## Mapes de mobilitat quotidiana



Els mapes participatius serveixen per a visibilitzar els elements físics o socials que limiten o afavoreixen l'ús d'espais i la mobilitat, plasmar les xarxes de mobilitat quotidiana, percepcions de seguretat o per a identificar les qualitats que fan que els puguem utilitzar i gaudir amb autonomia i seguretat.

S'organitzen amb grups d'entre 5 i 20 persones usuàries del sistema de mobilitat i transport, o bé amb equips tècnics.

#### Mapa de mobilitat en petit format

En petit format es pot treballar de manera individual i en petits grups per a traçar la xarxa quotidiana de mobilitat d'un barri o comunitat. Quan es treballi en petit format primer es demanarà a les persones participants que en un mapa individual assenyalin, marquin i escriguin en el mapa quines activitats realitzen en la seva vida quotidiana, en quins espais, serveis i equipaments utilitzen, com es mouen, amb qui, en quina manera de mobilitat i en quins temps. Una vegada plasmada la xarxa de mobilitat es demana a les persones participants que identifiquin i assenyalin els elements que ajuden a moure's en aquesta xarxa i els elements desfavorables que

dificulten la seva mobilitat. Una vegada realitzat l'exercici individual, es convida a les persones participants a compartir en grup la seva anàlisi i quins elements favorables i desfavorables han detectat. Conjuntament i amb les aportacions de cada persona, es plasma en un mapa conjunt els diferents elements que van apareixent.

#### Mapa de mobilitat en gran format

Es pot treballar amb un mapa de gran format (A0 o més) amb un grup gran de gent. Això permet que diferents persones treballin sobre el mateix mapa, o que es pugui generar una discussió grupal entorn del mapa sobre els diferents aspectes favorables i desfavorables que condicionen la mobilitat d'una comunitat. Aquest format permet que les persones es puguin asseure al voltant del mapa, puguin trepitjar-lo, marcar, assenyalar i dibuixar damunt del mapa.

La realització d'aquests mapes comunitaris, tant en petit o gran format, permet no sols incloure elements de diagnòstic, sinó també apuntar propostes que vagin sorgint de l'anàlisi.

**Temps total: 2 hores**







# Propostas



**FASE 3**



### **FASE 3. PROPOSTES - APLICACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE AL PMUS**

Una vegada finalitzada la diagnosi, es poden aplicar criteris de gènere en les propostes d'accions del PMUS. Aquestes propostes també es poden revisar i treballar de manera participada a través del procés participatiu i del grup de seguiment o la Taula de Mobilitat.

A continuació es presenten propostes d'accions per a incorporar a cadascun dels blocs del pla de mobilitat. En aquesta aplicació propositiva, les externalitats del sistema de mobilitat s'incorporen com a eixos transversals de tot el pla, de la mateixa manera que ho fa la perspectiva de gènere. Per tant, també es consideren eixos transversals: Seguretat Viària, Costos unitaris del transport, Medi ambient, Accessibilitat, Salut i Noves tecnologies.

La integració de la perspectiva de gènere en tot el document també implica l'ús d'una llenguatge no sexista i inclusiu a tot el document, tant en la diagnosi com en les propostes i accions. Això inclou des d'un llenguatge escrit que inclogui genèrics i no faci servir el plural masculí com a genèric, a utilitzar imatges i iconografia que representi la diversitat de persones i cossos, i no exclusivament icones de cossos masculins i normatius.



### 3.1 Aplicació propositiva dels criteris de gènere al PMUS

A continuació es proposen una sèrie d'actuacions que responen als 10 criteris de gènere de la mobilitat que es poden incorporar en la Fase Propositiva dels PMUS, tot adaptant l'actuació al territori i el context en que s'estigui realitzant. Algunes de les actuacions que es proposen poden haver-se d'aplicar en accions o projectes que es deriven del PMUS. Les actuacions propositives estan classificades primer per com es pot integrar la perspectiva de gènere en la Xarxa Quotidiana de Mobilitat Sostenible d'un municipi, i després aterrant-ho al modes de mobilitat: a peu, en bicicleta, transport públic, motoritzada (és a l'apartat de mobilitat motoritzada on s'incorpora mobilitat en vehicles motoritzats, aparcaments, DUM).



## Xarxa quotidiana de mobilitat sostenible


La xarxa quotidiana de mobilitat la formen el conjunt d'espais de relació, equipaments quotidians, comerços, espais de cures, espais de treball, parades de transport i carrers que les connecten i que les persones utilitzen per a realitzar les activitats de la vida quotidiana. En un municipi, és essencial planificar accions primer, entenent els diferents tipus de mobilitat com una xarxa, on la mobilitat està estretament lligada al model urbà i territorial que s'ha desenvolupat. Es per això que primer es proposen actuacions de la xarxa abans d'aterrar les actuacions per mode de mobilitat.



La xarxa de mobilitat quotidiana inclou tant la xarxa pròxima a escala de barri o municipi que es pot recórrer a peu o en bicicleta,

com els desplaçaments i connexions que es realitzen amb altres mitjans de transport per a accedir a les activitats que no es troben en l'escala de barri o municipi. Idealment la xarxa quotidiana de mobilitat hauria de poder realitzar combinant la mobilitat a peu, en bicicleta i el transport públic o col·lectiu.

Els carrers de la xarxa quotidiana han de permetre recorreguts a peu o amb bicicleta, tenir continuïtat i ser útils, és a dir que a més d'enllaçar activitats, alberguin diferents activitats. Aquesta xarxa quotidiana es pot entendre en un radi aproximat de deu minuts a peu o 15 minuts en bicicleta, que correspon al trajecte que una persona sense dificultats pot recórrer o l'equivalent a 500-800 metres de distància a peu o 2-3 km en bicicleta.


Criteris	Actuacions
 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Senyalització i informació (visual, acústica i tàtil) de la xarxa de mobilitat amb iconografia i llenguatge no sexista i que incorpori la diversitat de persones i cossos</li> <li>» Mapes a escala municipi i/o barri al llarg de tots els recorreguts que permetin orientar-se i ubicar-se en la xarxa de mobilitat quotidiana</li> </ul>
 <p><b>Visible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Il·luminació contínua, mantinguda i sense obstruccions. Però també que es promogui la visibilitat a través de l'eliminació de racons, murs, o elements que obstaculitzin les línies de visió o es doti l'espai d'elements que redueixin la percepció d'inseguretat, com per exemple, la ubicació de miralls en racons de difícil solució</li> <li>» Visibilitat de les dones i altres identitats a nivell simbòlic, en elements que s'ubiquen en les xarxes de mobilitat, com panells publicitaris, murals o altres expressions artístiques, trencant els estereotips i discriminacions que reproduïxen l'objectivació dels cossos o les violències contra les dones</li> </ul>

Criteris	Actuacions
 <p><b>Vital</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Disseny d'espais de la xarxa de mobilitat que permetin la intermodalitat i la concurrència de diverses persones, la reunió, la relació i l'ajuda mútua</li> </ul>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Consideració de la diversitat d'activitats i persones a l'espai que proporcioni vigilància informal i permeti sentir-se cuidada entre si, en el disseny de la xarxa d'itineraris de mobilitat</li> <li>» Disseny de rutes liles que identifiquin una xarxa de mobilitat de carrers i infraestructures de mobilitat segures</li> </ul>
 <p><b>Equipada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Xarxa de mobilitat quotidiana als barris, que continguin la mobilitat i redueixin els desplaçaments fora del barri o municipi equipada amb infraestructures quotidianes i de cures (bancs, baranes, il·luminació contínua, lavabos, senyalística, espais de guardat d'elements de la vida quotidiana com carrets, cotxets, bicis, etc.)</li> <li>» Manteniment i neteja dels diferents elements, infraestructures i mobiliari (voreres, paviments, espais d'estada, lavabos, senyalística, etc.)</li> </ul>
 <p><b>Accesible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Accessibilitat universal a tota la cadena de desplaçaments responent a la diversitat física, sensorial i cognitiva i a diferents estats de salut física i mental</li> <li>» Revisió del sistema tarifari per a que no penalitzi els desplaçaments de cures com visites a centres hospitalaris, acompanyament de persones dependents, etc.</li> </ul>
 <p><b>Quotidiana i cuidadora</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Revisió de la xarxa bàsica de mobilitat per a que respongui a la mobilitat quotidiana de manera integral, més enllà de la mobilitat laboral: mobilitat de cures, personal d'oci, comunitària, connectant equipaments, serveis a les persones (escoles, hospitals, centres de salut, serveis culturals, socials i esportius), i comerços de proximitat.</li> <li>» Millora de les connexions intermodals, amb informació horària clara, visible, que disposi de sistemes d'horaris predictius en temps real; amb senyalització contínua en els intercanviadors modals i els centres de transbord que permetin orientar-se fàcilment i realitzar les connexions de manera ràpida, senzilla, accessible i segura: amb horaris coordinats entre les diferents operadores de transport, fomentant l'increment de la freqüència de pas per reduir temps d'espera d'acord a la diversitat d'activitat quotidianes, no només laborals.</li> </ul>
 <p><b>Segura i lliure</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Implementació del protocol d'abordatge de les violències sexuals a l'espai públic i la xarxa de mobilitat</li> <li>» Campanyes de sensibilització i prevenció de les violències masclistes a totes les escales de la xarxa de mobilitat</li> <li>» Sistematització i anàlisi de dades per respondre adequadament a la problemàtica i de la formació a personal en l'abordatge de violències masclistes i d'altres delictes d'odi.</li> <li>» Incorporació de la perspectiva de gènere en la seguretat i l'assetjament viari, per analitzar l'impacte de gènere.</li> <li>» Disseny participatiu de camins escolars segurs a peu o en bicicleta</li> </ul>



Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Nocturna i festiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Revisió d'horaris i millora de les connexions intermodals, del servei i la freqüència en horaris nocturns i festius amb una visió de mobilitat quotidiana, més enllà de la laboral.</li> <li>» Disseny d'infraestructures de mobilitat i transport segures, com parades de bus, estacions de tren, aparcaments de cotxes, aparcaments de bici, que responguin als criteris de seguretat de les dones en horaris nocturns</li> <li>» Programes de mobilitat nocturna col·lectiva (a peu, en bici, en transport col·lectiu) vinculades a zones de treball, oci o cures (hospitals) on no arribi la xarxa de transport públic o col·lectiu.</li> <li>» Informació horària analògica a temps real en horaris nocturns i festius (visual i auditiva), que permeti prendre decisions sobre l'espera i el mode de mobilitat a escollir i que es complementi amb eines i aplicacions tecnològiques accessibles de planificació del viatge</li> </ul>
 <p><b>Participativa i equitativa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Processos de participació amb perspectiva de gènere per analitzar, millorar i avaluar la xarxa de mobilitat quotidiana</li> <li>» Visibilitat i treball conjunt amb les entitats de dones i feministes del municipi per avaluar la mobilitat</li> <li>» Campanyes de visibilització i valoració de la mobilitat sostenible protagonitzades per diferents perfils de dones</li> </ul>

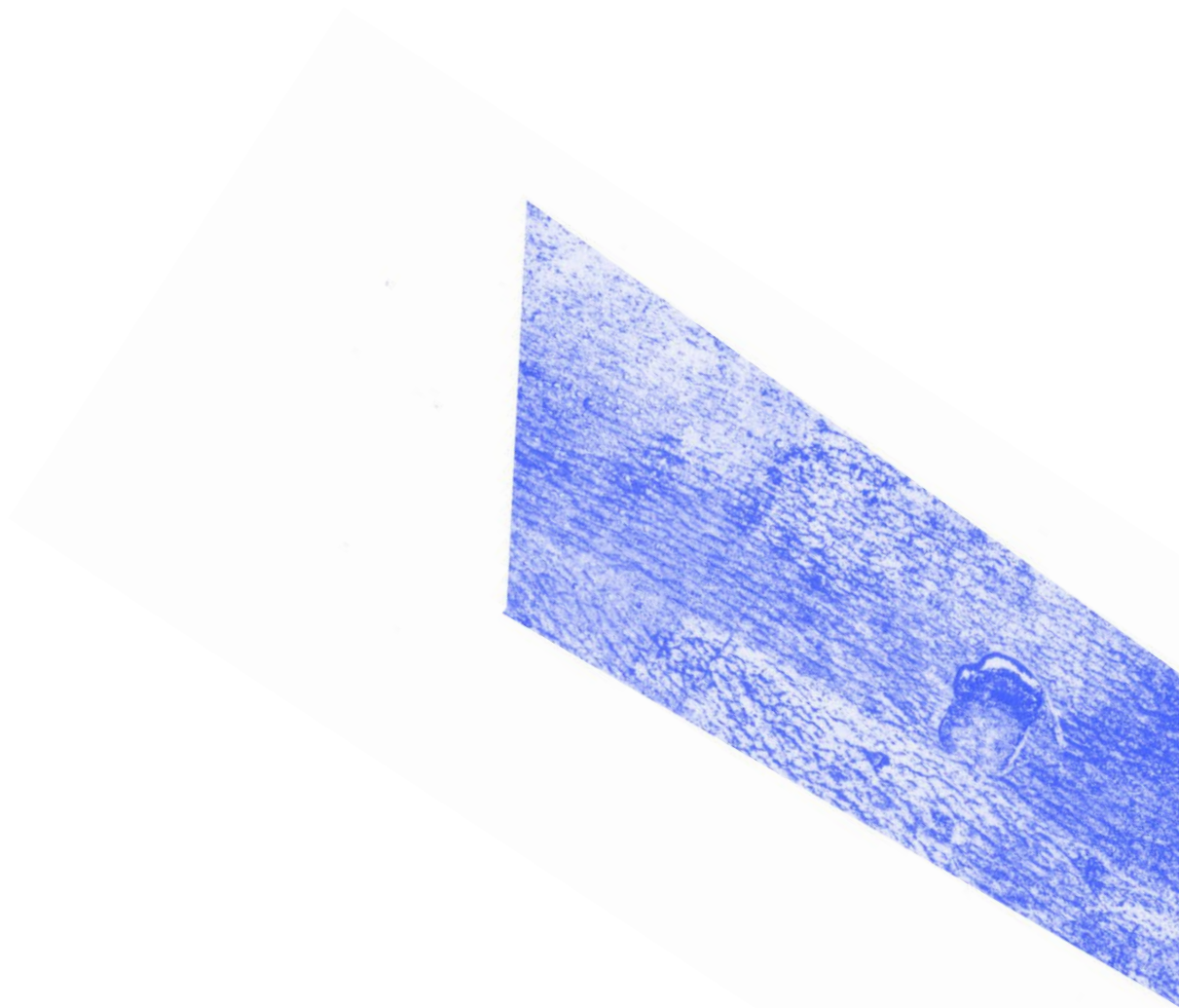


# Mobilitat a peu







Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Mapes de la xarxa de mobilitat a diferents escales de la cadena de desplaçaments que incloguin la xarxa de mobilitat a peu, en bici i en transport públic</li> <li>» Informació i senyalística fàcilment llegible i accessible per a tot tipus de diversitats</li> <li>» Senyalització vertical amb mapes de l'entorn per a vianants i de les connexions intermodals</li> <li>» Senyalística i iconografia no sexista i diversa, que inclogui diferents cossos, evitant estereotips de gènere i icones només masculines, tant de la xarxa de mobilitat a peu com de la illa de vianants.</li> <li>» Visibilització dels eixos de vianants, utilitzant diferents materials, colors, vegetació, canvi de secció, mobiliari urbà que ajudi al seu reconeixement</li> </ul>
 <p><b>Visible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Eliminació o adequació d'espais amb racons, murs cecs o zones amagades sense visibilitat o abandonades, dissenyant línies de visió àmplies, angles de 90°, sense barreres visuals com publicitat, murs, vegetació, contenidors</li> <li>» Il·luminació contínua, homogènia i sense obstruccions dirigida a les voreres, interseccions, passos de vianants, que il·luminin tots els recorreguts per vianants, evitant que l'arbrat i la vegetació no obstrueixi les faroles.</li> <li>» Eliminació de túnels i passos elevats per a vianants</li> <li>» Balles transparents en processos d'obres i d'adequació d'instal·lacions</li> <li>» Instal·lació i manteniment de miralls per millorar la visibilitat a cantonades i racons</li> </ul>
 <p><b>Vital</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Creació d'espais de trobada a carrers i cantonades, ubicant bancs per al descans, l'espera i la socialització, ombra, i altres espais de trobada.</li> <li>» Illa de vianants davant de centres educatius i d'equipaments i serveis socio-sanitaris</li> </ul>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Ubicació d'elements que donin vigilància informal i ulls als espais, mitjançant l'ús de materials transparents i permeables a plantes baixes, comerços, equipaments.</li> <li>» Promoció de camins escolars segurs i cuidadors a peu que promoguin l'autonomia de la infància</li> <li>» Vinculació de la illa de vianants a equipaments, comerços i serveis de l'entorn que proporcionin vigilància informal</li> </ul>





Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Equipada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Dotació dels espais de la xarxa de mobilitat a peu amb infraestructures quotidianes com bancs i seients amb respall i reposa braços, vegetació, fonts d'aigua, accés a xarxa de la lavabos, espais amb sol i ombra responent a necessitats climàtiques, etc.</li> <li>» Cura, neteja i manteniment dels espais, evitant que es generi zones d'acumulació de residus, abandonament d'espais o del manteniment de les voreres</li> <li>» Xarxa de lavabos vinculada a la xarxa de mobilitat a peu, garantint que siguin gratuïts, accessibles i equipats, ja siguin vinculats a equipaments públics, comerços, restauració o lavabos públics construïts.</li> <li>» Semàfors que indiquin el temps i duració suficient que permet creuar en un intent a persones amb diversitat de ritmes.</li> <li>» Creuaments per vianants amb passos de vianants a nivell de voreres i il·luminació per a vianants i amb espai de vida (sense obstacles a l'entorn del pas com cotxes, contenidors, etc.) que permeti la visibilitat completa del pas.</li> <li>» Creuaments universals semafòrics per a vianants en entorns propers a estacions i parades de transport, centres escolars, equipaments socio-sanitaris, etc.</li> </ul>
 <p><b>Accessible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Accessibilitat universal a tota la cadena de desplaçaments, facilitant l'accés a persones amb mobilitat reduïda i que aculli la mobilitat de les cures per persones que van amb cotxet, carret de la compra, acompanyen infants, etc.</li> <li>» Voreres amples i accessibles, que permeti el pas de persones, cotxets, cadieres de rodes, eliminant obstacles a les voreres com pals de serveis, contenidors, quioscs, etc.</li> <li>» Accessibilitat a la illa de vianants amb transport públic</li> <li>» Atenció a la mobilitat vertical en territoris que ho requereixin amb baranes i elements que acompanyin la mobilitat a peu en carrers amb pendent o escales; rampes, etc.</li> <li>» Senyalització podò tàctil que connecti tota la xarxa de mobilitat a peu</li> <li>» Manteniment del paviment i de les voreres per evitar desnivells i forats</li> </ul>
 <p><b>Quotidiana i cuidadora</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Ubicació i disseny d'espais de descans, joc, cures i espera on poder atendre la infància i altres persones dependents en els trajectes de la xarxa de vianants.</li> <li>» Campanya de visibilització de la mobilitat de les cures</li> </ul>
 <p><b>Segura i lliure</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Millora de les connexions a peu amb zones industrials, zones de treball aïllades, zones sanitàries, zones universitàries i educatives, per assegurar que la mobilitat a peu sigui segura</li> <li>» Carrers de plataforma única senyalitzats i diferenciats pel contrast de color del paviment que permeti la convivència amb altres modes de mobilitat activa (bicicleta)</li> <li>» Servei d'informació i atenció a violències masclistes 24/7</li> </ul>

Criteris de gènere	Actuacions
 <p data-bbox="212 439 416 465"><b>Nocturna i festiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="507 320 1315 376">» Disseny participatiu de rutes liles a peu, que permeti identificar camins que es perceben segurs i condicionar aquells que s'hagin de millorar</li> </ul>
 <p data-bbox="236 640 392 696"><b>Participativa i equitativa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="507 521 1347 577">» Participació de les persones usuàries, majoritàriament dones, en la millora dels recorreguts a peu</li> <li data-bbox="507 589 1222 622">» Promoció d'activitats comunitàries i veïnals a la illa de vianants</li> </ul>







## Mobilitat en bicicleta




Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Senyalització vertical i horitzontal amb informació/orientació de la xarxa de carrils bici</li> <li>» Cicles semafòrics (tant de vianants com de ciclistes) que respectin i prioritzin els seus ritmes i no només vehicles a motor, amb zones d'espera avançada a tots els creuaments semafòrics</li> </ul>
 <p><b>Visible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Millora de la visibilitat a creuaments i cantonades a través del disseny i senyalització dels punts d'intersecció</li> <li>» Eliminació d'elements que obstaculitzin la visibilitat i la permeabilitat dels carrils bici en relació a altres activitats, espais i equipaments, evitant aparcaments de vehicles en cantonades</li> </ul>
 <p><b>Vital</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Activitats de promoció de l'ús de la bicicleta en les inauguracions de trams nous de la xarxa ciclista, com recorreguts grupals per conèixer la xarxa, provar-la i proposar millores</li> </ul>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Protocols d'abordatge de l'assetjament viari a bicicletes que protegeixi la mobilitat ciclista versus a la motoritzada</li> </ul>
 <p><b>Equipada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Ampliació, millora i manteniment de la xarxa de carrils bici, afavorint els carrils unidireccionals, segregats a calçada i no a voreres. En connexions interurbanes on el carril bici coincideixi amb vorera de vianants, assegurar l'amplada i la separació per no crear conflictes</li> <li>» Manteniment del paviment dels carrils i reduir els obstacles com tapes de clavegueres, desnivells, etc. per evitar accidents</li> <li>» Instal·lació de mòduls de reparació de bicicleta i altres serveis (fonts aigua), distribuïts per la xarxa de carrils bici</li> <li>» Aparcaments segurs vinculats a estacions i parades de transport i que permetin l'aparcament de diferents tipus de cicles i accessoris</li> <li>» Instal·lació d'ancoratges en zones ben il·luminades i vigilades informalment per l'activitat de l'entorn (comerç, parc, equipament) i que permetin l'aparcament de diferents tipus de cicles i accessoris</li> <li>» Promoció d'aparcament en els baixos dels edificis i en espais comunitaris i equipaments com escoles.</li> </ul>
 <p><b>Accessible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Amplada de carril bici de 2m unidireccional i 4 m bidireccional, que permeti la circulació a diferents ritmes i diversitat funcionals, sensorials i cognitives</li> <li>» Eliminació d'obstacles a les interseccions que permeti veure i escoltar a persones que circulen amb diversitat de cicles</li> </ul>

Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Quotidiana i cuidadora</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Disseny de la xarxa ciclista que connecti zones d'activitats quotidianes, vinculades també a les cures i les tasques domèstiques, com escoles, centres de salut, serveis públics, centres culturals i socials.</li> </ul>
 <p><b>Segura i lliure</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Promoció de camins escolars en bici (bicibús)</li> <li>» Millora de l'autonomia ciclista per a persones dependents (infància, gent gran o persones amb discapacitat)</li> <li>» Connexió amb carrils bici i infraestructura ciclista amb zones industrials, zones de treball aïllades, zones sociosanitàries, universitàries i d'estudi.</li> <li>» Promoció i suport de serveis de bicicleta d'empreses</li> <li>» Campanyes de sensibilització i prevenció sobre la seguretat en bici dirigides a persones conductores de vehicles motoritzats</li> </ul>
 <p><b>Nocturna i festiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Il·luminació contínua i homogènia als carrils bici, adaptada a l'entorn, amb l'objectiu que es puguin utilitzar les 24 hores</li> <li>» Auditories de seguretat nocturnes a la xarxa de ciclista amb dones ciclistes per avaluar percepció de seguretat</li> </ul>
 <p><b>Participativa i equitativa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Sensibilització i educació ciclista, a través de campanyes educatives per incentivar l'ús de la bici</li> <li>» Promoció de la bicicleta (sobretot a dones): subvencions municipals per donar suport a la compra de bicis, a la compra de complements com candaus, etc.</li> <li>» Educació ciclista a les escoles a partir de l'educació primària</li> <li>» Programes gratuïts per aprendre anar en bici</li> <li>» Campanyes i programes per incentivar l'ús de la bicicleta per part de les dones</li> </ul>

# Mobilitat en transport públic

Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Senyalització vertical, clara, visible i fàcil d'ubicar les parades i estacions de transport en relació amb els carrers, espais públics, equipament i serveis de l'entorn</li> <li>» Senyalització clara, visible i fàcil d'ubicar les entrades i sortides d'estacions, ubicació d'ascensor i entrades accessibles.</li> <li>» Ubicació d'informació, analògica, gràfica i auditiva sobre les diferents línies, horaris, recorreguts i connexions amb altres modes de transport, informant amb panell a temps real d'horaris de pas i incidències.</li> <li>» Mapes de la xarxa quotidiana a les entrades/sortides d'estacions o entorn de parada</li> <li>» Informació sobre els lavabos més propers a les parades</li> <li>» Iconografia no sexista i diversa en la senyalització amb diversitat de cossos.</li> </ul>
 <p><b>Visible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Marquesines de les parades visibles, utilitzant materials transparents sense plafons publicitaris que obstaculitzin la visibilitat de la parada i l'entorn, amb il·luminació interior a la parada</li> <li>» En estacions o edificis vinculats a la xarxa de transport públic, utilització de materials transparents per fomentar connexió visual</li> <li>» Disseny de parades i estacions sense racons, àrees amagades, murs cecs o espais abandonats</li> <li>» Il·luminació a parades de transport, amb especial èmfasi en zones industrials, zones residencials, comercials</li> </ul>
 <p><b>Vital</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Promoció d'activitats i serveis a les estacions o entorn de la parada de transport públic que acompanyin la vida quotidiana (comerç de proximitat, petita biblioteca, mòduls de reparació de bicis, espai de tràmits administratius, etc.)</li> <li>» Manteniment i neteja de les parades per a que es percebi com un espai cuidat i segur</li> <li>» Dinamitzar espais de vestíbuls i estacions amb activitats culturals, promovent una major presència i visibilitat d'artistes dones</li> </ul>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Instal·lació de botons d'informació i ajuda en parades de bus o estacions de transport públic, que siguin accessibles (servei auditiu i visual) amb botons grans que permeti a persones amb diversitat funcional activar-los, amb contrast cromàtic, etc.</li> <li>» Difusió de la connexió Wifi a la xarxa de transport públic</li> <li>» Informació i senyalització clara dels botons d'informació i ajuda, indicant el seu funcionament i resposta</li> <li>» Presència de persones treballadores a estacions de transport o punts d'informació de la xarxa</li> </ul>



Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Equipada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Marquesina de parada equipada amb elements que permetin l'espera de persones diverses: amb bancs amb alçada adequada per diferents cossos, suports isquiàtics, papereres, il·luminació interna, protecció de pluja, panells d'horaris a temps reals</li> <li>» Espais de guardat que afavoreixin l'ús de la xarxa de mobilitat i transport i la intermodalitat, per exemple, espais per aparcar cotxets, carrets de la compra, etc.</li> <li>» Instal·lar fonts de dispensació d'aigua a parades i estacions de transport</li> <li>» Disseny de les estacions o parades d'intercanvi per a que el recorregut a peu sigui accessible, curt, segur i ràpid.</li> <li>» Accés a lavabos públics en les estacions o entorn de parades</li> </ul>
 <p><b>Accessible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Plataforma d'accés al bus per garantir accessibilitat persones amb mobilitat reduïda</li> <li>» Parades de bus i estacions de transport que garanteixin l'accessibilitat universal, fent visibles entrades accessibles i garantint la senyalització visual i acústica</li> <li>» Encaminaments que connectin tots els desplaçaments a centres d'intercanvi i estacions, amb senyalística per indicar el camí a diferents modes i el temps estimat de desplaçament</li> <li>» Accés a la informació de planificació prèvia dels desplaçaments, facilitant informació actualitzada i fiables per a totes les diversitats</li> <li>» Garantir l'accessibilitat al transport públic: rampes, escales, ascensors</li> <li>» Vagons i vehicles adaptats: planta baixa, seients reservats, espai per cotxets</li> <li>» Transbordament en una mateixa línia o transport amb una única tarifa, eliminant desigualtats tarifàries</li> </ul>
 <p><b>Quotidiana i cuidadora</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Carril bus o espai per al bus en llocs amb més trànsit que li donin prioritat a la seva circulació respecte els vehicles motoritzats privats</li> <li>» Cicles semafòrics especials pels busos per millorar la seva freqüència</li> <li>» Serveis de transport a demanda en territoris amb baixa densitat poblacions, garantint la plena accessibilitat al servei, o en connexió amb zones de treball aïllades, industrials, socio sanitàries, universitàries/educatives, etc.</li> <li>» Promoció i suport de serveis de transport col·lectiu d'empreses</li> <li>» Espai suficient i reservat a parades de transport per a l'espera de persones amb cotxet o cadira de rodes, gent gran, persones viatjant amb infants, embarassades i altres diversitats funcionals</li> <li>» Espais de cures i atenció a les persones per poder atendre a la infància i persones dependents, com petites taules, accés a fonts d'aigua i lavabos</li> <li>» Millora de la intermodalitat entre operadores de transport públic</li> </ul>

### FASE 3. PROPOSTES



Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Segura i lliure</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Sistema d'atenció i recollida de denúncies i casos d'assetjament sexual al transport públic</li> <li>» Visualització de telèfons d'atenció a les violències masclistes i xarxa de punts de suport i ajuda.</li> <li>» Campanyes de prevenció de l'assetjament i les violències masclistes, dirigides a agressors i testimonis.</li> <li>» Formació en prevenció de violències masclistes a persones conductores i personal vinculat a la mobilitat</li> <li>» Dispositius i botons d'informació i emergència a les estacions i vehicles</li> </ul>
 <p><b>Nocturna i festiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Revisió d'horaris de transport públic garantint la corresponsabilitat de les diferents esferes de la vida quotidiana, disminuint l'espera i el temps de desplaçament a diferents horaris i responent a la mobilitat de les cures</li> <li>» Serveis de transport a demanda vinculats a activitats que es desenvolupen de nit o en dies festius</li> <li>» Servei de parada a demanda a totes les línies nocturnes de bus, amb informació clara i difusió sobre el servei i el seu funcionament</li> <li>» Presència de personal i activitats en horaris nocturns i en dies festius en estacions o parades que perden la vitalitat a certes franges horàries</li> </ul>
 <p><b>Participativa i equitativa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Participació de les persones usuàries, majoritàriament dones, en la millora dels recorreguts, línies i parades de transport</li> <li>» Eliminació de la publicitat sexista, racista, homòfoba, capacitista a les marquesines i panells publicitaris de parades i estacions de transport</li> <li>» Increment de dones en el personal de les operadores</li> </ul>



## Mobilitat motoritzada (circulació, aparcaments i DUM)

Criteris de gènere	Actuacions
 <p><b>Senyalitzada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Senyalització de les restriccions de trànsit motoritzat en nuclis urbans</li> </ul>
 <p><b>Visible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Il·luminació homogènia d'aparcaments de vehicles motoritzats que no creïn racons foscos</li> <li>» Eliminació de racons i murs en aparcaments i el seu entorn</li> <li>» Utilització de materials transparents en infraestructures vinculades als aparcaments</li> </ul>
 <p><b>Vital</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Eliminació aparcament en bateria a carrers</li> <li>» Aparcaments dissuasius fora dels centres que es promocionin a través de diferents canals de comunicació (routings com Mou-te, google o waze), en panells de senyalització vertical amb informació en temps real de l'ocupació.</li> </ul>
 <p><b>Vigilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Ubicació dels aparcaments en relació a activitats en planta baixa, que hi hagi relació visual amb les activitats de l'entorn</li> </ul>
 <p><b>Equipada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Canvis de secció i sentits de circulació per reduir trànsit motoritzat en itineraris urbans</li> <li>» Eliminació aparcament a centres urbans</li> </ul>
 <p><b>Accessible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Priorització de les zones d'aparcament a prop d'equipaments i zones comercials per a persones amb diversitat funcional, persones amb mobilitat reduïda, incloent embarassades</li> <li>» Places de càrrega i descàrrega que no interfereixin la mobilitat de vianants, les bicicletes i els VMP</li> <li>» Zones de càrrega i descàrrega per a mobilitat amb bicicletes de càrrega en determinades zones del municipi i plataformes de ciclogística</li> </ul>
 <p><b>Quotidiana i cuidadora</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Reequilibrar espai dedicat a la circulació de cotxes i motos en nuclis urbans tot prioritant la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic</li> </ul>
 <p><b>Segura i lliure</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Anàlisi de la sinistralitat viària amb perspectiva de gènere</li> </ul>

### FASE 3. PROPOSTES

Criteris de gènere	Actuacions
 <p data-bbox="252 421 453 450"><b>Nocturna i festiva</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="544 320 1326 376">» Regular els temps d'entrada a nuclis urbans pacificats de la càrrega i descàrrega</li><li data-bbox="544 389 1406 477">» Regular els temps de la càrrega i descàrrega a tot el municipi, reduint les hores de distribució i que no causi conflicte amb entrades i sortides entorns escolars, per exemple.</li></ul>
 <p data-bbox="276 636 429 701"><b>Participativa i equitativa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="544 533 1382 613">» Campanyes d'informació sobre la reducció d'impacte de la mobilitat motoritzada versus les mobilitats prioritàries / Campanya de foment de la mobilitat sostenible</li></ul>

# Seguiment

**FASE 4**





## FASE 4. SEGUIMENT

Una vegada aplicats els criteris de gènere a les actuacions i propostes del PMUS cal poder donar seguiment a la seva implementació durant la vigència del pla. Per a realitzar el seguiment és necessari definir i implementar indicadors.

Un indicador és una dada o un conjunt de dades que pretén reflectir l'estat d'una situació, en aquest cas les actuacions del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, en un moment i un espai determinats. L'indicador ha de sintetitzar i simplificar la informació que s'extreu de la situació estudiada perquè pugui ser entès de manera clara i senzilla.

Els indicadors poden ser quantitius (com la reducció del temps de desplaçament) i qualitius (com la percepció de seguretat en un centre de transbord). Encara que els indicadors quantitius semblen ser més fàcils de recollir, és imprescindible desenvolupar i recollir indicadors qualitius que ens proporcionen informació més detallada, i ens permeten triangular i validar la implementació de la perspectiva de gènere.

Un indicador es recull dins d'un període de temps determinat, per a poder comparar els diferents períodes. La comparació de mesures permet veure l'evolució en el temps i estudiar tendències sobre la situació analitzada, adquirint així un gran valor com a eina en el procés d'avaluació i de presa de decisions.

Per al seguiment de les actuacions del PMUS són necessaris indicadors de gènere. Els indicadors de gènere són instruments que permeten mesurar i comprendre les relacions de gènere i de poder i els canvis de gènere en una societat durant el temps, proveeixen evidències directes de l'estatus de les dones, homes i altres identitats, permeten el coneixement dels factors de desigualtat, la presa de consciència i l'actuació sobre aquests factors per a poder modificar-los. En la següent fitxa s'apunten quins aspectes es poden tenir en compte per a desenvolupar-los.

<b>Tipus d'indicador</b>	Quantitatiu, Qualitatiu
<b>Especificitat de l'indicador</b>	Seguiment i avaluació
<b>Escala d'anàlisi/ tipus de mobilitat</b>	Xarxa Quotidiana de Mobilitat, mobilitat a peu, en bicicleta, transport públic, motoritzada
<b>Criteris de gènere en la mobilitat</b>	Senyalitzat, Visible, Vital, Vigilat, Equipat, Accessible, Quotidiana i Cuidadora, Segura i Lliure, Nocturna i Festiva, Participativa i Equitativa
<b>Mesura/medició</b>	Percentatge, taxa, nivell de satisfacció, nivell de percepció, etc.
<b>Temporalitat</b>	Annual, diürna-nocturna

## 4.1 Indicadors de Seguiment de les Actuacions

A continuació es presenten indicadors de seguiment que avaluen la integració de la perspectiva de gènere en la mobilitat. Aquests indicadors complementen als que ja es recullen en els PMUS. Primer es presenten els indicadors de seguiment quantitativament per avaluar canvis en la infraestructura, en la mobilitat de persones usuàries, i en el servei i gestió de la mobilitat.

### INDICADORS D'INFRAESTRUCTURA

- » Metres de voreres ampliades i accessibles sense barreres
- » Nombre de passos per als vianants millorats i mantinguts
- » Percentatge de xarxa ciclista protegida, amb amplada que permeti circular diferents tipus de cicles i equipada
- » Nombre d'aparcaments de bicicleta segurs i vigilats
- » Nombre d'activitats desenvolupades de promoció de la seguretat i l'autonomia a peu i en bicicleta en els entorns escolars (camins escolars, bicibús, illes de vianants)
- » Percentatge d'espai ampliat i prioritari per a la circulació de transport públic i col·lectiu com busos
- » Nombre de serveis de parada a demanda utilitzada a línies nocturnes
- » Percentatge de places d'aparcament dissuasives respecte a places d'aparcament als centres
- » Nombre i percentatge de parades, estacions de bus i de tren, intercanviadors amb accessibilitat universal física, sensorial i cognitiva (ascensors, rampes, senyalització i informació visual i sonora, etc.) a tota la cadena de desplaçament (vinculat al Pla d'accessibilitat)

### INDICADORS DE PERSONES USUÀRIES

- » Percentatge de transvasament modal per gènere de vehicle motoritzat a medis de mobilitat sostenible<sup>14</sup>
- » Percentatge de desplaçaments vinculats a la mobilitat de les cures per gènere<sup>15</sup>
- » Ús d'aparcaments de bicicleta tancats per gènere<sup>16</sup>
- » Ús del servei de bicicleta pública per gènere<sup>17</sup>
- » Viatges anuals del transport públic urbans i interurbans per gènere
- » Nombre de persones usuàries per gènere de servei de bus a demanda o de transport col·lectiu a demanda<sup>18</sup>
- » Nombre de sinistres a nivell municipal per gènere, edat i tipus de mobilitat
- » Nombre d'agressions i assetjament sexual al sistema de mobilitat denunciats/reportats per dones i nenes

### INDICADORS DE SERVEI I GESTIÓ

- » Nombre d'empreses operadores de mobilitat del municipi amb protocol d'abordatge de violències masclistes aprovat i en vigor
- » Percentatge de persones treballadores de la xarxa de mobilitat formades en el protocol d'abordatge de violències masclistes
- » Percentatge de dones participants en la planificació i el disseny del projecte i atenent reunions del projecte, en processos participatius i en organismes consultius i de presa de decisions, com els consells de mobilitat
- » Nombre de campanyes de foment de la mobilitat sostenible amb imatges diverses, llenguatge no sexista i trencant amb els rols tradicionals de gènere
- » Percepció de seguretat de les persones usuàries al transport públic; als recorreguts a peu; amb bicicleta
- » Nombre i percentatge de dones treballadores als diferents llocs de treball de la xarxa de mobilitat
- » Nombre i percentatge de dones taxistes

14 Si es realitza l'enquesta que permeti aquest anàlisi a nivell mostral

15 Si es realitza l'enquesta que permeti aquest anàlisi a nivell mostral

16 Incorporant al registre dels aparcaments (App i formulari) la variable gènere

17 Incorporant al registre dels aparcaments (App i formulari) la variable gènere

18 Aquest indicador ens permet donar visibilitat a les persones dependents de serveis de transport públic i per tant, la demanda

## 4.2 Elements per l'obtenció d'indicadors qualitius

Els indicadors quantitius s'haurien de complementar amb indicadors qualitius sempre que sigui possible. És per això, que a continuació dels indicadors, es presenten una llistat d'elements que es podrien recollir en **enquestes de satisfacció i seguiment, baròmetres de la ciutadania o estudis d'impacte de gènere, plans d'igualtat, plans d'acció o d'altres projectes constructius vinculats a la mobilitat (d'il·luminació, etc.)** que es facin des dels municipis, per tal d'avaluar la perspectiva de gènere en les accions de mobilitat implementades.

Si el municipi realitza enquestes de seguiment o baròmetres de ciutadania, es recomana que s'inclouguin preguntes vinculades a la mobilitat quotidiana per tal de poder també avaluar l'evolució del pla de mobilitat. Caldria específicament avaluar la mobilitat amb perspectiva de gènere, incloent preguntes que recollissin els següents elements:

- » Millores realitzades en senyalística, mapes i informació que incrementi l'orientació, l'autonomia i la reducció de temps invertit en els desplaçaments a peu, en bici i en transport públic de la xarxa de mobilitat
  - Mapes i informació horitzontal i vertical relacionada amb el sistema de mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic
  - Senyals i semàfors que inclouen un llenguatge i una iconografia no sexista i diversa
  - Cicles semafòrics revisats per reduir l'espera de vianants i bicicletes
- » Barreres visuals eliminades o resoltes (murs, instal·lació de miralls, substitució amb materials transparents).
- » Millores realitzades per incrementar la transparència i la connexió visual entre espais de la xarxa de mobilitat
  - » Il·luminació a tota la cadena de desplaçaments i al sistema de mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic.
  - » Infraestructures quotidianes que acompanyen la mobilitat: bancs, lavabos, fonts, taquilles i espais de guardat, aparcaments de bicis, etc.
  - » Elements que faciliten l'accessibilitat: rampes a interseccions de carrer i accés a transport públic, baranes a diferents nivells, canvis de color i textura dels paviments, ascensors, senyalització podò tàctil, infraestructura ciclista, etc.
  - » Elements de suport a la cura (bancs, lavabos públics, canviadors, espais de cura, etc.) a la xarxa de mobilitat
  - » Botons d'informació/ajuda instal·lats a punts de la xarxa de mobilitat que es troben aïllats o solitaris
  - » Parades de transport públic equipades amb marquesina transparent, espai per seure, informació, il·luminació i panells horaris a temps real
  - » Lavabos públics i gratuïts vinculats a la xarxa de mobilitat (estacions, intercanviadors, parades de bus, entorn d'estacions i parades)
  - » Activitats desenvolupades que milloren la mobilitat vertical (baranes, rampes, millores de paviment, etc.)
  - » Barreja d'usos a la xarxa de mobilitat
  - » Protocols d'abordatge de l'assetjament sexual al transport públic
  - » Percepció de seguretat de les persones usuàries al transport públic; als recorreguts a peu; amb bicicleta



# Exemplifiquem

**FASE 5**





## FASE 5. EXEMPLIFIQUEM – ESTUDI DE MOBILITAT DE VILASSAR DE DALT

A continuació, a mode d'exemple, es presenta el procés d'integració de la perspectiva de gènere durant l'elaboració de l'Estudi de Mobilitat de Vilassar de Dalt 2020-2025. En el cas de Vilassar de Dalt, l'Ajuntament va realitzar un procés de participació amb veïnes i veïns del municipi en les diferents fases de l'estudi. Però a més, volien integrar la perspectiva de gènere tant en la participació com en les accions resultants de l'estudi.

L'objectiu principal del procés va ser recollir i completar amb informació qualitativa l'elaboració de la diagnosi i de les propostes dins del Pla de Mobilitat de Vilassar de Dalt. Aquest procés participatiu es va desenvolupar en coordinació amb l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Vilassar de Dalt, l'equip redactor del Pla de Mobilitat de l'empresa EPIM i amb el suport de l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona.

Per assolir els objectius d'aquest procés es van agrupar les activitats en quatre fases:

**FASE 1: Planificació de la participació ciutadana i presentació – Jornada Oberta**

**FASE 2: Diagnosi participada – Grups de treball**

**FASE 3: Jornada participativa per a l'elaboració de propostes – Debat Propositiu**

**FASE 4: Presentació pública del Pla**

**Figura 6: Criteris de gènere en la mobilitat, Col·lectiu Punt 6, Movilida Ed. CAF y Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019.**



CALENDARI DEL PROCÉS PARTICIPATIU	
<b>FASE 1: Planificació de la participació ciutadana i presentació</b>	Coordinació i seguiment:
	Estudi tècnic previ de documentació
	Acompanyament en l'estratègia de comunicació
	Jornada Oberta d'Inici del Procés Participatiu
	Creació d'una comissió de seguiment del procés – 1a reunió
<b>FASE 2: Diagnosi participada – Grups de treball</b>	Grups de treball
	Web del Pla de Mobilitat
	2a Reunió Comissió de Seguiment
ESTAT D'ALARMA I POSTERGACIÓ D'ACTIVITATS PARTICIPATIVES PER LA COVID-19	
<b>FASE 3: Jornada participativa per a l'elaboració de propostes – Debat Propositiu</b>	Jornada participativa d'elaboració de propostes
	3a Reunió Comissió de Seguiment
<b>Fase 4: Presentació del Pla</b>	Jornada de Presentació dels resultats del procés participatiu i del Pla

## FASE 1: PLANIFICACIÓ DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA I PRESENTACIÓ

L'objectiu de la Fase 1 va ser establir les bases de contingut per al desenvolupament del procés i fer la presentació a la ciutadania. En la FASE 1 es va fer la JORNADA OBERTA de Presentació del Procés Participatiu on es va compartir els resultats de la diagnosi tècnica i es va explicar com es desenvoluparia el procés participatiu.

Per arribar a aquesta Fase 1 s'han desenvolupat quatre activitats:

### 1.1 Coordinació i seguiment

Al llarg de tot el procés participatiu i de redacció del pla es van fer reunions de coordinació amb l'Ajuntament, l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària de la Diputació de Barcelona, i l'equip redactor del pla. Les reunions que es van realitzar van servir per definir, planificar, revisar i coordinar les activitats, així com per treballar en la incorporació dels resultats de la diagnosi i les propostes en el Pla de Mobilitat.

### 1.2 Estudi tècnic previ de documentació

Es va realitzar un estudi de la informació disponible i la documentació ja elaborada sobre el pla de mobilitat, en particular de la diagnosi tècnica, per tal de poder definir millor quina informació calia recollir en el procés participatiu per completar la diagnosi. També es van revisar altres documents que ja s'havien desenvolupat a Vilassar de Dalt que tenien relació directe amb el pla, com un informe de marxes exploratòries que s'havien realitzat en anys anteriors amb grups de dones del municipi per analitzar la percepció de seguretat a l'espai públic.

### 1.3 Acompanyament en l'estratègia de comunicació

Es va treballar conjuntament amb l'àrea de Comunicació de l'Ajuntament per tal d'acompanyar l'equip en incorporar els continguts i les necessitats del procés participatiu en la campanya de comunicació.

També es va fer un treball de coordinació amb altres àrees de l'ajuntament (Igualtat, Gent Gran, Educació, Joventut, Serveis Socials, etc.) per tal de difondre les activitats participatives entre els diferents grups de població i convidar a venir als grups de forma directa i personal.



Es va crear una pàgina web per al procés participatiu, per tal de poder difondre tota la informació de les activitats vinculades al procés, els documents d'avenços i alhora recollir informació i propostes d'aquelles persones que no poguessin participar en les activitats grupals.

#### 1.4 Jornada Oberta d'Inici del Procés Participatiu

Es va organitzar una jornada oberta a la Plaça de la Vila per tal de presentar els resultats de la diagnosi tècnica elaborada per l'equip redactor, i seguidament presentar el procés participatiu de diagnosi i creació de propostes per al Pla de Mobilitat.

En aquesta jornada es va començar a recollir informació per a la diagnosi participada i per això es van planificar tres activitats simultànies a la plaça un cop finalitzada la presentació de la diagnosi tècnica:

- » Mapa en gran format de la xarxa quotidiana de Vilassar de Dalt
- » Mapa en gran format «Camins de la infància» per recollir informació d'infants participants sobre la seva mobilitat al municipi
- » Recorregut pel centre de Vilassar de Dalt.

En aquesta jornada van participar al voltant de 30 persones, tant persones que van quedar-se durant tota la duració de l'activitat com persones que al passar per la plaça van contribuir amb informació al mapa de gran format que s'havia ubicat al mig de la plaça.

#### 1.5 Creació d'una comissió de seguiment del procés

En aquesta fase també es va crear una comissió de seguiment que va vetllar per la transparència i el seguiment de tot el procés i que, a l'hora, va

col·laborar tant en la difusió de les activitats com en la revisió de resultats de la fase de diagnosi i propositiva.

En concret, els objectius de la comissió de seguiment eren:

- » Donar seguiment a les diferents activitats del procés participatiu
- » Donar suport a les convocatòries de participació i difusió del procés
- » Revisar i validar els resultats de les diferents fases del procés participatiu
- » Dotar de transparència i transversalitat el procés participatiu
- » Donar seguiment a la implementació del Pla de Mobilitat 2020-2025

Per tal de crear la comissió de seguiment, es va definir conjuntament amb l'ajuntament que aquesta tindria persones representants dels diferents grups del Consell de Mobilitat i Seguretat: Regidora, tècnic de Mobilitat, persona representant de l'oposició, representació entitats veïnal, representació dels diferents grups de treball (gent gran, dones, joves, persones amb diversitat funcional) i que s'aplicarien criteris d'equitat de gènere i diversitat d'edat en la seva composició.

Es va acordar que la comissió de seguiment es constituïria per fer el seguiment tant del procés participatiu però també de la implementació i seguiment del Pla de Mobilitat un cop aquest estigués aprovat i en desenvolupament.

La comissió estava formada per 14 persones, 7 dones i 7 homes. Les persones integrants de la comissió eren persones representants d'associacions veïnals, entitats del municipi, persones a títol individual participant com a veïnes, persones polítiques tant de la Regidoria de Mobilitat com de la de

## FASE 5. EXEMPLIFIQUEM

Seguretat, com persones polítiques de l'oposició, persona tècnica de l'ajuntament, i persona tècnica de la cooperativa dinamitzadora del procés participatiu.

En total es van realitzar tres reunions de la comissió de seguiment:

- » 1a reunió: Creació de la comissió de seguiment
- » 2a reunió: Revisió dels resultats de la diagnosi participativa
- » 3a reunió: Revisió, validació i prioritització de les propostes

### FASE 2: DIAGNOSI PARTICIPADA – GRUPS DE TREBALL

L'objectiu d'aquesta fase era ampliar la diagnosi tècnica existent i recollir dades i informació qualitativa sobre la mobilitat quotidiana al municipi de Vilassar de Dalt. Recollir informació de la mobilitat quotidiana de les persones a través de la seva experiència i coneixement del municipi va ser imprescindible per incorporar dades de la mobilitat de les persones en les seva diversitat, i mirar la mobilitat més enllà de les infraestructures físiques que existeixen.

En aquesta fase es van realitzar tres activitats: grups de treball, recollida d'informació a través de la web del Pla de Mobilitat i la 2a reunió de la comissió de seguiment.

#### 2.1 Grups de treball

Els grups de treball des d'una perspectiva de gènere interseccional (tenint en compte: sexe, gènere, edat, procedència, diversitat funcional...) van recollir la diversitat de necessitats de mobilitat quotidiana de les persones, recollint dades relacionades amb la seva experiència quotidiana al municipi. Com que les característiques pròpies de les persones també condicionen la participació es van fer grups de persones separats per identitats o necessitats, per adaptar les dinàmiques a cada grup i persona.

Els tallers participatius van incloure diferents mètodes de treball per aprofundir sobre la mobilitat quotidiana al municipi, tant per cobrir les necessitats de la vida quotidiana del municipi, com en relació a criteris de sostenibilitat. En particular es

va fer servir el mapeig de la xarxa quotidiana de mobilitat que es va adaptar a les necessitats de cada grup.

En aquestes sessions primer es presentava la diagnosi tècnica per donar a conèixer els punts de partida tècnics del projecte i el desenvolupament de la participació; i en una segona part, es feia un taller participatiu amb cadascun dels grups de treball per a recollir de manera qualitativa aspectes per enriquir el diagnòstic de les condicions i necessitats del municipi en relació a la mobilitat quotidiana.



Es van organitzar 5 grups de treball que van ser definits prèviament amb l'equip tècnic de l'Ajuntament, amb l'objectiu d'incorporar una perspectiva de gènere interseccional en el procés i poder recollir la diversitat de necessitats de la mobilitat quotidiana:

**Joves de 3r i 4t d'ESO de l'IES  
Jaume Almera i l'IE Sant Jordi**

**Gent gran del Casal de la Gent  
Gran de Can Rafart**

**Dones veïnes i representants d'entitats**

**Persones amb Diversitat funcional  
veïnes i representants d'entitats**

**Associacions veïnals i comerciants**



**En tota la fase 2 de diagnosi van participar 128 persones, de les quals el 57% eren dones.**

El grup més nombrós va ser el de **persones joves**, ja que es van anar a fer els grups de treball als centres de secundària. En els grups de treball amb joves dels instituts van participar un total de 89 persones, de les quals 47 dones, 40 homes i 2 persones no binàries.



En el grup de treball de **diversitat funcional** van participar un total de 8 persones, de les quals 2 dones i 6 homes entre 31 anys i 75 anys.



En el grup de treball de gent gran van participar un total de 14 persones, 9 dones i 5 homes, totes elles de més de 70 anys i del Casal de Dia

En el grup de dones van participar 11 persones, 10 dones i 1 amb identitat no binària, d'edats diverses compreses entre els 31 i 50 anys (4 persones) i els 51 i 70 anys (5 persones) principalment, també han participat una dona de més de 71 anys i una altra dona que no va contestar.

La participació va ser majoritàriament a títol individual i va haver la representació de l'AFA Francesc Macià i una altra persona del Consell de Dones.

En el grup de veïnat i comerç van participar 6 persones, majoritàriament homes d'edats a partir del 31 anys. Va participar només una dona, d'edat entre els 31 i els 50 anys.



En aquest cas totes les persones pertanyien a alguna associació de veïns, amb representació de l'AV Les Oliveres (3 persones), l'AV La Fornaca (1 persona), l'AV Can Salvat (1 persona) i el Defensor del Ciutadà. Una de les persones també pertany al grup polític de la CUP.

## 2.2 Web de Mobilitat

A la web del pla de mobilitat de l'ajuntament també es van recollir aportacions a títol individual a partir de la bústia, tant de dades que nodrien la diagnosi participada com de propostes d'actuacions a incorporar al Pla de Mobilitat. En total en la fase de diagnosi es van recollir 11 aportacions a la bústia.

Es van revisar totes les aportacions rebudes a la web i analitzar la seva incorporació en el document del pla.

### 2.3 Reunió Comissió de Seguiment

En aquesta fase es va fer una reunió de la comissió de seguiment per fer el retorn dels resultats obtinguts als grups de treball per a la diagnosi participada. La reunió també va servir per recollir més informació de diferents zones del municipi, ampliant la diagnosi.

#### Resultats Diagnosi participada

Els resultats del procés participatiu es poden dividir primer en els resultats de la diagnosi participada i segon en les propostes d'actuacions participades.

Els resultats de la diagnosi participada es van plasmar amb dos plànols. A més dels plànols resum, es van fer taules resum de les aportacions extretes de tots els grups de treball. Les taules resum que combinen els resultats de tots el grups així com les taules amb els resultats detallats de la diagnosi participada per grups de treball.

En quant als plànols, un plànol resumeix la participació de les diferents persones participants (plànol 1 Participació i Intensitat mobilitat) on es veu plasmat per una banda, el lloc de residència de les diferents persones participants i per altra banda,

mostra els diferents tipus de mobilitat utilitzats. Aquells que s'utilitzen amb més intensitat estan representats amb una línia més gruixuda.

En el plànol 2 Diagnosi, es van mapificar els principals resultats de la diagnosi. Inclou el resum extret de tots els grups de treball classificat en les diferents mobilitats: a peu, en bici, transport públic i vehicle motoritzat. En aquest plànol s'introdueix la informació aportada per cada grup de treball, i a més les diferents necessitats de mobilitat s'han classificat en 5 àmbits:

- » **Manca d'accessibilitat:** voreres estretes o en mal estat, manca de connectivitat, desnivells,...
- » **Problemes d'equipació:** manca d'elements de suport, bancs, parades de transport públic equipades
- » **Manca de visibilitat:** falta d'il·luminació, manca de visibilitat de cotxes
- » **Conflicte entre mobilitat rodada i a peu:** conflictes per invasió, per ritmes diferencials, per prioritat vial, ...
- » **Percepció d'inseguretat:** elements i entorns que es perceben com a perillosos

**Figura 7: Necessitats de mobilitat identificades en la diagnosi**





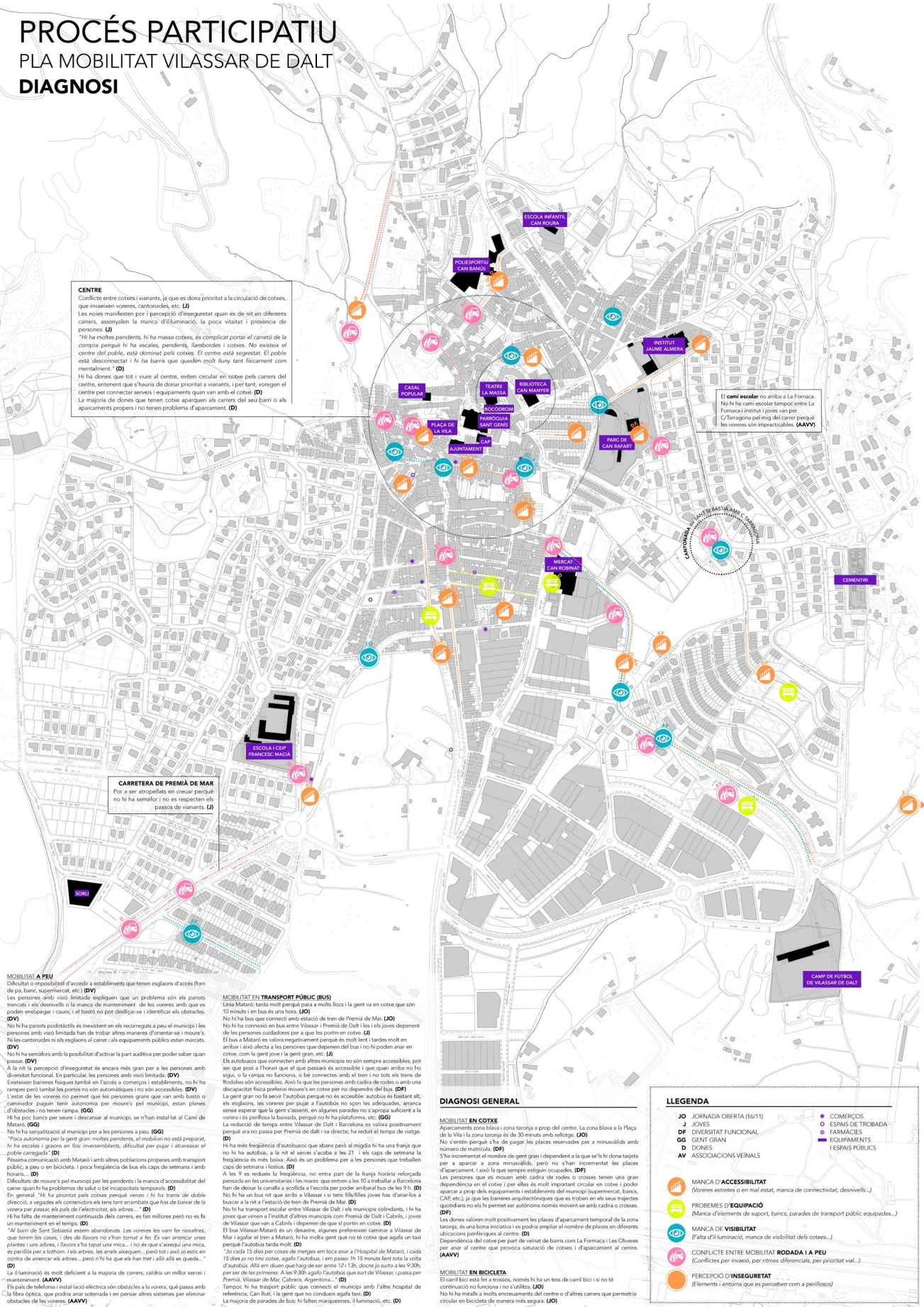




# PROCÉS PARTICIPATIU

## PLA MOBILITAT VILASSAR DE DALT

### DIAGNOSI



**CENTRE**  
 Conflicte entre cotxes i vianants, ja que es dona prioritat a la circulació de cotxes, que invadeix voreres, cantonades, etc. (L)  
 Les noies manifesten por i percepció d'insseguretat quan es de nit en diferents carrers, assenyalen la manca d'il·luminació, la poca vitalitat i presència de persones (L)  
 "Hi ha moltes pendents, hi ha massa cotxes, és complicat portar el carretó de la compra perquè hi ha escales, pendents, llambordes i cotxes. No existeix el centre del poble, està dominat pels cotxes. El centre està segregat. El poble està desconectat i hi ha barrs que queden molt lluny tant físicament com mentalment." (D)  
 Hi ha dones que tot i viure al centre, eviten circular en cotxe pels carrers del centre, entenen que s'hauria de donar prioritat a vianants, i per tant, voregen el centre per connectar serveis i equipaments que van amb el cotxe. (D)  
 La majoria de dones que tenen cotxe aparquen als carrers del seu barri o als aparcaments propers i no tenen problema d'aparcament. (D)

El camí escolar no arriba a La Formosa. No hi ha camí escolar tancat entre La Formosa i Institut i joves van per C/Tranquera pel mig del carrer perquè les voreres són impracticables. (AAVV)

**CARRERA DE PREMIÀ DE MAR**  
 Per a ser autoritzat en creuar perquè no hi ha semàfor i no es respecten els passos de vianants. (L)  
 No hi ha panots podotàctils i és inevitable en els recorreguts a peu al municipi i les persones amb visió limitada. (DV)  
 Existeixen barreres físiques també en l'accés a comerços i establiments, no hi ha rampes però també les portes no són automàtiques i no són accessibles. (DV)  
 L'entorn de les voreres no permet que les persones grans que van amb bastó o caminador puguin tenir autonomia per moure's pel municipi, estan plenes d'obstacles i no tenen rampes. (GG)  
 Hi ha poc bancs per seure i descansar al municipi, se n'han instal·lat al Camí de Matarró. (GG)  
 No hi ha revitalització al municipi per a les persones a peu. (GG)  
 "Poca autonomia per la gent gran: moltes pendents, el mobiliari no està preparat, hi ha escales i grans en lloc d'ascensors, dificultat per pagar i travessar el poble carregant." (D)  
 Pèssima comunicació amb Matarró i amb altres poblacions properes amb transport públic: a peu o en bicicleta. I poca freqüència de bus als caps de setmana i amb horaris... (D)  
 Dificultat de moure's pel municipi per les pendents i la manca d'accessibilitat del carrer quan hi ha problemes de sal i/o incandescència temporal. (D)  
 En general "hi ha prioritat pels cotxes perquè venen i hi ha trans de doble direcció, a gregades els cotxes els tens tant amunt que has de baixar de la vorera per passar, els pals de l'electricitat, els arbres..." (D)  
 "Hi ha falta de manteniment continuada dels carrers, es fan millores però no es fa un manteniment en el temps. (D)  
 "Al barri de Sant Sebastià estan abandonats. Les voreres les van fer noves, que tenen les cares, i des de llavors no s'han tornat a fer. Es van arrencar ones plenes i una altra... i llavors s'ha tapat amb una mica, no és que s'arrenci una mica, es penja per a tot hom. I els arbres, les ametlles avancen... però tot això joestic en contra de arrencar els arbres... però hi ha que els hi han tret i allà els queda..." (D)  
 La il·luminació és molt deficient a la majoria de carrers, caldria un millor servei i manteniment. (AAVV)  
 Els pals de tel·lur i instal·lació elèctrica són obstacles a la vorera, que passa amb el barri públic, que podria anar soterrada i en pensar altres sistemes per eliminar obstacles de les voreres. (AAVV)

**MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC**  
 Línia Matarró: tarda molt perquè para a molts llocs i la gent va en cotxe que són 10 minuts i en bus és una hora. (JO)  
 No hi ha bus que connecti amb estació de tren de Premià de Mar. (JO)  
 No hi ha connexió en bus entre Vilassar i Premià de Dalt i les i els joves dependents de les persones cuidadores per a que les portin en cotxe. (L)  
 El bus a Matarró es valora negativament perquè és molt lent i tardes molt en arribar i això afecta a les persones que depenen del bus i no hi poden anar en cotxe, com la gent jove i la gent gran, etc. (L)  
 Els autobusos que connecten amb altres municipis no són sempre accessibles, pot ser que posi a l'horari que el que passarà és accessible i que quan arriba no ho sigui, o la parada no funciona, o bé connectes amb el tren i no tot els trens de Rodalies són accessibles. Això fa que les persones amb cadira de rodes o amb una discapacitat física preferint moure's en cotxe per no dependre del bus. (DF)  
 La gent gran no fa servir l'autobús perquè no és accessible: autobusos bastants antics, els esglaons, les voreres per pujar a l'autobús no són les adequades, aranca sense esperar que la gent s'assenti, en algunes parades no s'apropa suficient a la vorera i es penja de la baixada, perquè no hi ha plataformes, etc. (GG)  
 La reducció de temps entre Vilassar de Dalt i Barcelona es valora positivament perquè ara no passa per Premià de Dalt i va directe, ha reduït el temps de viatge. (D)  
 Hi ha més freqüència d'autobusos que abans però al migdia hi ha una franja que no hi ha autobusos, a la nit el servei s'acaba a les 21 i els caps de setmana la freqüència és més baixa. Això és un problema per a les persones que treballen caps de setmana i festius. (D)  
 A les 9 es redueix la freqüència, no entra part de la franja horària reforçada pensada en les universitàries i les mares que entren a les 10 a treballar a Barcelona han de deixar la carrela a l'escola per poder arribar a les 9 h. (D)  
 No hi ha un bus nit que arribi a Vilassar i si tens fills/joves has d'anar a buscar a la v a l'estació de tren de Premià de Mar. (D)  
 No hi ha transport escolar entre Vilassar de Dalt i els municipis colindants, i hi ha joves que venen a l'Institut d'altres municipis com Premià de Dalt i Cabrils, i joves de Vilassar que van a Cabrils i depenen de que al porten en cotxe. (D)  
 El bus Vilassar-Matarró és un desastre, algunes preferirien caminar a Vilassar de Mar i agafar el tren a Matarró i la molta gent que no té cotxe que agafa un taxi perquè l'autobús tarda molt. (D)  
 "Jo cada 15 dies per cotxes de metges em toca anar a l'Hospital de Matarró, i cada 15 dies no tinc cotxe, agafo l'autobús i em passen 15 minuts fent tota la volta d'autobús. Allà em diuen que haig de ser entre 12 i 13h, després s'ajunta a les 9:30h, per ser de les primeres. A les 9:30h agafo l'autobús que surt de Vilassar i passa per Premià, Vilassar de Mar, Cabrils, Argenteira..." (D)  
 Tampoc hi ha transport públic que connecti el municipi amb l'altre hospital de referència, Can Riera, i la gent que no condueix agafa taxi. (D)  
 La majoria de parades de bus hi falten marquesines, il·luminació, etc. (D)

### DIAGNOSI GENERAL

**MOBILITAT EN COTXE**  
 Aparcaments zona blava i zona taronja a prop del centre. La zona blava a la Plaça de la Vila i la zona taronja és de 30 minuts amb rotllotge. (LO)  
 No s'entén perquè s'ha de pagar les places reservades per a minuvàlids amb número de matrícula. (DF)  
 S'ha incrementat el nombre de gent gran i dependent a la que se li dona tarjeta per a aparcar a zona no vianal, però no s'han incrementat les places d'aparcament. I això fa que sempre estiguin ocupades. (DF)  
 Les persones que es mouen amb cadira de rodes o croses tenen una gran dependència en el cotxe i per elles és molt important circular en cotxe i poder aparcar a prop dels equipaments i establiments del municipi (supermercat, bancs, CAF, etc.), ja que les barreres arquitectòniques que es troben en els seus trajectes quotidians no els hi permet ser autònoms només moure-se amb cadira o croses. (DF)  
 Les dones valoren molt positivament les places d'aparcament temporal de la zona taronja, és una bona iniciativa i es podria ampliar el nombre de places en diferents ubicacions perifèriques al centre. (D)  
 Dependència del cotxe per part de veïns de barris com La Formosa i Les Oliveres per anar al centre que provoca saturació de cotxes i d'aparcament al centre. (AAVV)

**MOBILITAT EN BICICLETA**  
 El carril bici està ben trencat, només hi ha un tros de carril bici i si no té continuació no funciona i no s'utilitza. (JO)  
 No hi ha muralla i molta encreuament del centre o d'altres carrers que permetria circular en bicicleta de manera més segura. (JO)

**LLEENDA**

- JO JORNADA OBERTA (6/11)
- J JUVES
- DF DIVERSITAT FUNCIONAL
- GG GENT GRAN
- D DONES
- AV ASSOCIACIONS VEINALS
- COMERÇOS
- ESPAYS DE TROBADA
- FARMÀCIES
- EQUIPAMENTS
- ESPAYS PÚBLICS

**MANCA D'ACCESSIBILITAT**  
 (Voreres estretes o en mal estat, manca de connectivitat, desnivells...)

**PROBLEMES D'EQUIPACIÓ**  
 (Manca d'elements de suport, bancs, parades de transport públic equipades...)

**MANCA DE VISIBILITAT**  
 (Falta d'il·luminació, manca de visibilitat dels cotxes...)

**CONFLICTE ENTRE MOBILITAT RODADA I A PEU**  
 (Conflictes per invasió, per ritmes diferencials, per prioritat vial...)

**PERCEPCIÓ D'INSEGURETAT**  
 (Elements i entorns que es perceben com a perillosos)

### FASE 3: JORNADA PARTICIPATIVA PER A L'ELABORACIÓ DE PROPOSTES – DEBAT PROPOSITIU

#### 3.1 Jornada participativa d'elaboració de propostes

Una vegada finalitzades les activitats de diagnosi participatiu i un cop presentat l'esborrany de propostes del pla, es va organitzar una jornada conjunta d'elaboració de propostes. Degut a la COVID-19, aquesta jornada es va realitzar de manera telemàtica a través de la plataforma zoom.

En aquesta sessió es va fer un resum de la presentació de l'esborrany de propostes i a continuació, es va treballar en la revisió, ampliació i validació de les propostes. A través del llista de propostes classificades per tipus de mobilitat es va fer treball en dos grups: un grup va treballar les propostes de mobilitat a peu i bicicleta, i un grup que va treballar les propostes de la mobilitat en transport públic i en vehicle motoritzat. La sessió va durar una hora i mitja i van participar 8 persones, 3 dones i 5 homes.

#### 3.2 Reunió Comissió de Seguiment

En aquesta fase es va fer una reunió de la comissió de seguiment per fer el retorn dels resultats obtinguts a la jornada participativa d'elaboració de propostes. Però a més va ser una reunió de treball, on es va demanar a les persones de la comissió que acabessin de revisar, validar i prioritzar les propostes del pla de mobilitat. Això va permetre poder revisar totes les propostes, resoldre alguns dubtes i continuar fent aportacions per millorar les propostes d'actuacions del Pla de Mobilitat.

### FASE 4: PRESENTACIÓ DEL PLA

Finalment, després que l'equip redactor revisés i inclogués les aportacions propositives es va presentar de manera telemàtica els resultats del procés participatiu del Pla de Mobilitat així com el do-

cument del Pla de Mobilitat que inclou les línies estratègiques, la diagnosi tècnica i participada i les propostes.

#### Resultats propostes participades

Es van revisar les propostes elaborades per l'equip redactor en base a la diagnosi tècnica i participada. Un cop revisades, les persones participants van fer revisions i validació de les propostes en dos grups.

En la 3a reunió de la Comissió de Seguiment es va proposar treballar amb les persones assistents la priorització de propostes d'actuacions. Es van treballar les propostes per línies estratègiques i l'enfoc es va posar en prioritzar d'1 a 3 cada proposta, considerant-se que 1 és el màxim de prioritat (a realitzar en curt termini), 3 no és prioritari ni urgent (llarg termini) i 2 que pot esperar (mitjà termini). La sessió també va permetre definir criteris generals de prioritat més enllà de la priorització numèrica, ampliar algunes propostes i proposar dues línies estratègiques addicionals del Pla: educació i comunicació, i governança (seguiment del pla de mobilitat).

En la 3a reunió de la Comissió de Seguiment es va proposar treballar amb les persones assistents la priorització de propostes d'actuacions. Es van treballar les propostes per línies estratègiques i l'enfoc es va posar en prioritzar d'1 a 3 cada proposta, considerant-se que 1 és el màxim de prioritat (a realitzar en curt termini), 3 no és prioritari ni urgent (llarg termini) i 2 que pot esperar (mitjà termini). La sessió també va permetre definir criteris generals de prioritat més enllà de la priorització numèrica, ampliar algunes propostes i proposar dues línies estratègiques addicionals del Pla: educació i comunicació, i governança (seguiment del pla de mobilitat).

Un cop acabada la fase de proposta es va acabar la redacció del pla i es va fer posteriorment una presentació pública de l'estudi.



**AnnEX**





## Annex: eina de comprovació

Un cop elaborat el PMUS, és recomanable comprovar que s'ha integrat la perspectiva de gènere en els accions resultants del pla. Per això, s'ha elaborat una Eina de Comprovació, que conté un llistat d'elements classificats pels 10 criteris de mobilitat i per tipus de mobilitat (xarxa mobilitat, a peu, en bici, transport públic i motoritzada). Amb aquesta eina es pot valorar si l'acció o proposta del PMUS dona resposta a cada element proposat i alhora assenyalar si ja s'ha desenvolupat o està prevista de desenvolupar fora del PMUS o bé si no aplica, perquè no és una mesura adient per la xarxa de mobilitat existent del municipi.

Aquesta eina té l'esperit que també es pugui fer servir per valorar l'estat de les actuacions en les revisions futures dels PMUS.



EINA DE COMPROVACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PMUS							
Criteri de Gènere	Tipus mobilitat	Pregunta comprovació	De forma integral	De forma parcial	No dona resposta	Mesura executada a banda del PMUS	No aplica
SENYALITZADA	P.1	Informació, mapes i senyalització dels itineraris a peu amb distàncies en minuts o metres					
	TP.1	Informació, mapes i senyalització dels itineraris i parades del transport públic					
	B.1	Informació, mapes i senyalització dels itineraris en bici amb distàncies en minuts o metres					
	M.1	Informació, mapes i senyalització de la xarxa viària motoritzada amb informació clara dels límits del trànsit motoritzat en nuclis urbans i límits de la velocitat					
VISIBLE	P.2	Il·luminació contínua i homogènia als espais de vianants de carrers i espais públics					
	P.3	La xarxa inclou criteris de continuïtat visual dels itineraris a peu sense barreres, murs i obstacles					
	TP.2	Il·luminació contínua i homogènia de parades i estacions					
	TP.3	Continuïtat visual a les parades i estacions del transport públic amb l'ús de materials transparents					
	B.2	Il·luminació contínua i homogènia a la infraestructura ciclista (carrils, vies ciclistes, aparcaments...)					
	B.3	Incorporació d'elements que visibilitzen les dones i la comunitat en la xarxa de mobilitat ciclista (senyalètica, iconografia, llenguatge, materials de comunicació)					
	M.2	Il·luminació contínua i homogènia d'aparcaments de vehicles motoritzats que no creïn racons foscos					
	M.3	Ús de materials transparents en mobiliari i infraestructura d'aparcaments com ascensors i baranes					
VITAL	P.4	Equipaments i espais públics connectats per itineraris accessibles i segurs pels vianants					
	B.4	Equipaments i espais públics es connecten per itineraris accessibles i segurs per a anar en bici					
	M.4	Accions de pacificació dels centres urbans limitant i controlant el trànsit motoritzat només a persones veïnes i a serveis de càrrega i descàrrega en horaris determinats					
VIGILADA	X.1	Programes comunitaris de rutes liles on les persones puguin demanar informació o ajuda a serveis, comerços i equipaments de la xarxa quotidiana					
	TP.4	Sistemes d'ajuda (botó SOS) al transport públic					
EQUIPADA	TP.5	Parades de bus equipades amb una marquesina transparent, banc per seure, espai d'espera cobert contra les inclemències meteorològiques en el transport públic, il·luminació a la parada, panell d'horari a temps real i botó d'informació					
	TP.6	Accés a lavabos públics i accessibles a les estacions i parades del transport públic					
	B.5	Xarxa d'aparcaments segurs per diversitat de cicles i bicis					
	B.6	Xarxa de carrils bici continua, amb carrils segregats del trànsit motoritzat i amb una amplada suficient d'acord amb la demanda actual i prevista					
	B.7	Estacions d'autoreparació vinculades a aparcaments de bici i altres serveis i equipaments del municipi					
	M.5	Carrers de plataforma única i amb canvis de secció als centres urbans que dissuadeixen el trànsit motoritzat					
	X.2	Bancs i seients per al descans, la cura i la socialització ubicats cada 150 m a la cadena de desplaçament de la xarxa de mobilitat quotidiana					

Llegenda				
X	P	TP	B	M
Xarxa de mobilitat	Mobilitat a Peu	Transport públic	Mobilitat en bici	Mobilitat motoritzada

EINA DE COMPROVACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PMUS							
Criteri de Gènere	Tipus mobilitat	Pregunta comprovació	De forma integral	De forma parcial	No dona resposta	Mesura executada a banda del PMUS	No aplica
ACCESSIBLE	TP.7	Parades de transport públic adaptades per l'accessibilitat universal (física, sensorial i cognitiva)					
	TP.8	Servei de transport públic (bus o transport col·lectiu) adaptat a l'accessibilitat universal, disposant de flota completa busos urbans accessibles					
	B.8	Xarxa de mobilitat ciclista adaptada per l'accessibilitat universal sense barreres físiques, sensorils i cognitives					
	M.6	Places d'aparcament per a persones amb discapacitat i amb mobilitat reduïda que siguin accessibles i sense barreres					
	M.7	Eliminació dels aparcaments de motos en vorera i en espais que dificulten la mobilitat a peu					
QUOTIDIANA I CUIDADORA	P.5	Cantonades acondicionades, interseccions i passos de vianants amb activitat de mobilitat a peu i amb cicles semafòrics de creuament universal o que prioritizin pas de vianants					
	TP.9	Oferta de transport públic a les diferents franjes horàries cobrint diferents activitats quotidianes al llarg del dia					
	M.8	Cicles semafòrics programats per reduir la velocitat dels vehicles motoritzats i donen prioritat a la mobilitat a peu, i amb cicles avançat per a bicis i transport públic					
SEGURA I LLIURE	P.6	Sistema per recollir percepcions de seguretat de les persones vianants segregada per gènere, edat...					
	TP.10	Protocol d'atenció a les violències masclistes al transport públic del municipi					
	TP.11	Sistema per recollir percepcions de seguretat al transport públic segregada per gènere, edat...					
	B.9	Iniciatives grupals i comunitàries que garanteixin la percepció de seguretat a dones ciclistes i altres grups de la població					
	B.10	Sistema per recollir les percepcions de seguretat de les persones a la xarxa de mobilitat ciclista segregada per gènere					
	B.15	Sistema per recollir dades d'assetjament viari i assetjament per raó de gènere o sexual en la xarxa de mobilitat ciclista					
	M.13	Sistema per recollir dades de sinistres desagregades per gènere					
	M.14	Sistema per recollir les percepcions de seguretat de les dones als aparcaments					
NOCTURNA I FESTIVA	TP.12	Transport públic a la nit vinculat a zones d'activitat (polígons industrials, zones hospitalàries, zones educatives, zones d'oci nocturn...)					
	TP.13	Transport públic a diferents franjes horàries durant el cap de setmana i festius					
	TP.14	Parada a demanda al servei de bus nocturn					
	B.12	Servei de bicicleta pública compartida 24 hores i 7 dies a la setmana					
	M.11	Sistemes d'ajuda (botó SOS) en aparcaments aïllats					
PARTICIPATIVA I EQUITATIVA	X.3	Mecanismes per realitzar processos de participació ciutana amb perspectiva de gènere en la presa de decisions en torn a la xarxa quotidiana de mobilitat					
	X.4	Sistema per recollir dades quantitatives sobre mobilitat quotidiana desagregades per gènere					
	X.5	Incorporació de criteris de gènere tant en la contractació (noves licitacions vinculades a la mobilitat), com en l'obligatorietat de disposar de plans d'igualtat, formació en perspectiva de gènere, protocols de prevenció de l'assetjament...					
	P.7	Comptatges / observacions de persones vianants i que permetin recollir dades sobre vianants desagregades per gènere					
	B.13	Recull de dades sobre ciclistes desagregades per gènere					
	M.12	Campanyes de foment de la mobilitat sostenible					
	M.13	Recull de dades sobre les persones usuàries de vehicles motoritzats desagregades per gènere					



# BIBLIOGRAFIA



## Bibliografia

- ALLEN, HELEN, CÁRDENAS, G., PEREYRA, L., SAGARIS, L. (2018). «[Ella se mueve segura \(ESMS\) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina](#)», Caracas: CAF and FIA Foundation.
- ALLEN, HELEN. «[Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género](#)», GIZ, SUTP, 2018. Asian Development Bank. Gender tool-kit transport. Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All. 2013
- ASIAN DEVELOPMENT BANK. «Policy brief: A safe public transportation environment for women and girls», Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2015.
- AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM). «Memòria Tècnica», Pla Director d'Infraestructures 2021-2030.
- BRAMUGLIA, JULIETA Y LEDA PEREYRA. «Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires», Hecho en colaboración con CAF Banco de Desarrollo de América Latina. 2019.
- CARRASCO, CRISTINA (2007). «Estadístiques sota sospita: proposta de nous indicadors des de l'experiència femenina», Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones, 2007.
- CIOCOLETTO, ADRIANA I COL·LECTIU PUNT 6. 2015. «Espacios para la vida cotidiana. Auditoria de Calidad Urbana con perspectiva de género», Barcelona, Ed. Comanegra.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2014. «Mujeres Trabajando. Guía de reconocimiento urbano con Perspectiva de Género».
- COL·LECTIU PUNT 6. 2017. «Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno».
- COL·LECTIU PUNT 6. 2019a. «Auditoria de Seguretat amb perspectiva de gènere a estacions de FGC», Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Juny 2019.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2019b. «Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida», Virus Editorial.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2019c. «La perspectiva de gènere en la mobilitat en el Pla Director de Mobilitat 2020-2025», Autoritat del Transport Metropolità
- COL·LECTIU PUNT 6. 2020a. «Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Diagnóstico participado sobre el uso de la bicicleta con perspectiva de género», 2019.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2020b. «La perspectiva de gènere en les infraestructures de mobilitat. Pla Director d'Infraestructures 2021-2030», Autoritat del Transport Metropolità.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2020c. «[Volem ser lliures i no valentes](#)», Ed. Col·lectiu Punt 6.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2020d. «Memòria Procés Participatiu Pla de Mobilitat de Vilassar de Dalt», DIBA i Ajuntament de Vilassar de Dalt. 18 de desembre de 2020.
- COL·LECTIU PUNT 6. 2021. «Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte», Ed. CAF Banco de América Latina y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- COL·LECTIU PUNT 6 I ESTHER ANAYA BOIG. 2021. «Recomanacions per integrar una perspectiva feminista en la mobilitat ciclista de Barcelona», Ed. Ajuntament de Barcelona.
- DIBA. «Plecs de prescripcions tècniques particulars per a la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible de CSA-2020 en 5 lots (6919\_AT\_06)», Abril 2021.
- IERMB. «[Enquesta sobre assetjament sexual al transport públic](#)», 2020. ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB. Febrer de 2021
- IERMB. «Enquesta de Mobilitat Quotidiana en Dia Feiner 2021. ATM i IERMB.
- INSTITUT CERDÀ I CONSULTORA MIT. «[Pla de mesures contra l'assetjament sexual al transport públic](#)», ATM i Generalitat de Catalunya. Juny 2022.
- LAW, ROBIN. 1999. «Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility», Progress in Human Geography 23 (4): 567–88.
- LEBER PLANIFICACIÓN E INGENIERÍA. 2018. «Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) 2015-2030 de la Villa de Bilbao. Ayuntamiento de Bilbao.



## BIBLIOGRAFIA

- MICHAUD, ANNE. «Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire», Montréal: Femmes et Ville de la Ville de Montréal (2002).
- MIRALLES-GUASCH, CARMÉ Y MARTÍNEZ MELO, MONTSERRAT. 2012. «Las Divergencias de Género en las Pautas de Movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio», *Revista Latino-Americana de Geografía e Género* 3 (2): 49–60.
- MIRALLES-GUASCH, CARMÉ, MONTSERRAT MARTÍNEZ MELO, AND ORIOL MARQUET. 2016. «A Gender Analysis of Everyday Mobility in Urban and Rural Territories: From Challenges to Sustainability», *Gender, Place and Culture* 23 (3): 398–417.
- ORTIZ ESCALANTE, SARA. 2019. «Planning the everyday/evernight: a feminist participatory action research with women nightshift workers», UBC.
- PACIONE, MICHAEL (2003). «Urban environmental quality human wellbeing –a social geographical perspective. *Landscape and Urban Planning* 65, p. 19-30.», Página Consultada 28 de mayo de 2015.
- ROTONDO, EMMA Y VELA, GLORIA (2004). «Indicadores de Género. Lineamientos conceptuales y metodológicos para su formulación y utilización por los proyectos FIDA de América Latina y el Caribe», Progenero.
- SEMOVI. 2019. «Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019», Secretaría de Movilidad, Gobierno de la Ciudad de México.
- SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER DE BOGOTÁ. 2019. «Mediciones nocturnas en materia de seguridad para las mujeres: ciclovías. Mujeres en Cifras 18. Boletín Informativo de la Secretaria Distrital de la Mujer. Programa «Me Muevo Segura» Bogotá».
- THE SCOTTISH EXECUTIVE. «Women and Transport – Guidance and Checklist», 2002.
- TRANSPORT FOR LONDON AND MAYOR OF LONDON. «[Action on Equality: TfL's commitments to 2020](#)». Valdivia Gutiérrez, Blanca. 2020. «La ciudad cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista. Tesis doctoral. ETSAB-UPC.
- VALLS-LLOBET, CARMÉ. 2020. «Mujeres invisibles para la medicina», Ed. Capitán Swing.
- VV.AA. «Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el AMB». Ed. Colectiu Punt 6.





Elaborat per  
Col·lectiu Punt 6  
per l'ATM