

Actuacions en l'entorn construït en l'àmbit municipal que incorporen la perspectiva de gènere.

Identificació i classificació (1 de 4)



Treball Fi de Grau. Curs 2018-2019
Grau en Fonaments de l'Arquitectura



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

Eva Camarena Sánchez

Tutors:

Eva María Álvarez Isidro

Carlos José Gómez Alfonso

Actuacions en l'entorn construït en l'àmbit municipal que incorporen la perspectiva de gènere.

Identificació i classificació (1 de 4)

Anàlisi de tres estacions de Rodalies de València

Resum

La perspectiva de gènere és una eina fonamental per a l'anàlisi de les ciutats i per al posterior desenvolupament de nous models que transformen l'actual, capaços de generar escenaris amb igualtat d'oportunitats.

La finalitat d'aquest treball és l'elaboració d'un sistema d'avaluació d'arquitectura ferroviària de Rodalies que incorpore la perspectiva de gènere, així com l'anàlisi, a partir del sistema elaborat, de diverses estacions de l'entorn municipal que recorren per la línia C2 València Nord-Moixent.

A partir del marc teòric sobre mobilitat i gènere i de la conclusió de les anàlisis, s'estableix una guia amb propostes de millora per a la incorporació de la perspectiva de gènere en estacions de tren.

Paraules clau

Perspectiva de gènere, transport, tren, Rodalies, mobilitat de la cura, accessibilitat, seguretat, entorn urbà

Resumen

La perspectiva de género es una herramienta fundamental para el análisis de las ciudades y para el posterior desarrollo de nuevos modelos que transformen el actual, capaces de generar escenarios con igualdad de oportunidades.

La finalidad de este trabajo es la elaboración de un sistema de evaluación de arquitectura ferroviaria de Cercanías que incorpore la perspectiva de género, así como el análisis, a partir del sistema elaborado, de varias estaciones del entorno municipal que discurren por la línea C2 Valencia Norte-Moixent.

A partir del marco teórico sobre movilidad y género y de la conclusión de los análisis, se establece una guía con propuestas de mejora para la incorporación de la perspectiva de género en estaciones de tren.

Palabras clave

Perspectiva de género, transporte, tren, Cercanías, movilidad del cuidado, accesibilidad, seguridad, entorno urbano

Abstract

The gender mainstreaming is a fundamental tool for the analysis of cities and for the subsequent development of new models that transform the current one, capable of generating scenarios with equal opportunities.

The purpose of this work is the elaboration of a system of evaluation of railway architecture of Cercanías that incorporates the gender perspective, as well as the analysis, from the elaborated system, of several stations of the municipal environment that run along the C2 Valencia North-Moixent line.

Based on the theoretical framework on mobility and gender and the conclusion of the analyses, a guide is established with proposals for improvement for gender mainstreaming in train stations.

Key words

Gender Mainstreaming, transport, train, suburban train, mobility of care, accessibility, security, urban space

ÍNDEX

01

INTRODUCCIÓ

Identificació del tema, interès i context	13
Objectius	14
Metodologia	15

02

MARC TEÒRIC DE REFERÈNCIA

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere	18
La ciutat excloent	18
Mobilitat i sostenibilitat	21
Perspectiva de gènere en la planificació del transport	23
Perspectiva de gènere en l'àmbit ferroviari: polítiques i actuacions	26
Polítiques de gènere en l'àmbit ferroviari	26
Projecte d'espai ferroviari amb perspectiva de gènere: Vialrun	28

03

METODOLOGIA D'ANÀLISI

Mètode d'estudi	32
Descripció del sistema d'indicadors	33
Indicadors, condicions i paràmetres d'avaluació	34

	ESTUDI DE CASOS	04
44	Descripció de l'àmbit d'estudi	
50	CAS I: Estació de Carcaixent	
65	CAS II: Estació de Benifaió-Almussafes	
79	CAS III: Estació d'Alfagar-Benetússer	

	DISCUSSIÓ: COMPARACIÓ DE RESULTATS I PROPOSTES DE MILLORA	05
94	Comparació dels resultats	
97	Propostes de millora	

99	CONCLUSIÓ	06
----	-----------	----

	BIBLIOGRAFIA I FONTS DE LES IMATGES	07
104	Bibliografia	
107	Fons de les imatges	

INTRODUCCIÓ 01

Identificació del tema, interès i context

Durant el present curs he treballat l'anàlisi d'un barri de la ciutat de València des de la perspectiva de gènere. Foren els professors, ara tutors, els que van proposar traslladar els coneixements adquirits en l'àmbit acadèmic a l'àmbit municipal, i és des de la pròpia lluita feminista des d'on s'ha anat desenvolupant el treball.

Les ciutats han evolucionat a partir d'un model on la peça fonamental és el vehicle privat i l'accés al treball de mercat, configurant un sistema que no proporciona igualtat d'oportunitats. A més, el nou paradigma del desenvolupament sostenible i l'economia mediambiental fa que es plantege de nou el sistema d'organització de les ciutats, i amb això, el sistema de mobilitat.

En aquest nou plantejament és on cal introduir la variable de gènere, aquella que considera sistemàticament les diferents situacions, condicions, aspiracions i necessitats de totes les persones, incorporant objectius i actuacions dirigides a promoure la igualtat en tots els nivells i fases de la planificació, execució i avaluació de les polítiques i accions.

En el present Treball Fi de Grau (TFG) s'incorpora la perspectiva de gènere en l'anàlisi d'un dels elements clau de la mobilitat ferroviària en les ciutats: les estacions de Rodalies. Els tres objectes d'estudi es troben situats en la línia C2 València Nord-Moixent del nucli de Rodalies de València, de la qual soc usuària, i presenten característiques particulars respecte a la ubicació de cadascuna d'elles en el nucli urbà al que servixen.

D'aquesta manera es permet conèixer com influeix la posició de l'estació en la xarxa urbana respecte de la vinculació que aquesta estableix amb la ciutat i els espais públics que la configuren.

Amb l'anàlisi de cada estació i els coneixements teòrics d'expertes i experts en mobilitat i gènere es realitzen propostes de millora en les estacions, que fàcilment poden ser aplicables a altres línies de la xarxa ferroviària.

El present treball pertany a una línia d'investigació conjunta amb l'alumna Paula Cuesta Giner, amb el treball Actuacions en l'entorn construït en l'àmbit municipal que incorporen la perspectiva de gènere. Identificació i classificació III. En ambdós treballs s'utilitza el mateix sistema d'anàlisi i avaluació, basat en el marc teòric de la mobilitat i el gènere, però cada treball té objectes d'estudi diferents amb condicions distintes i, per tant, amb resultats i conclusions distintes.

Objectius

14

Els objectius d'aquest treball són:

- Conèixer els fonaments teòrics per a l'aplicació de la perspectiva de gènere en l'organització de la ciutat i especialment de la mobilitat.
- Estudiar actuacions dutes a terme en l'àmbit ferroviari que hagen incorporat la perspectiva de gènere en qualsevol de les seues fases.
- Elaboració d'un sistema d'anàlisi amb perspectiva de gènere que puga ser aplicat en qualsevol altre cas d'estudi amb característiques similars.
- Anàlisi de l'arquitectura de les estacions de rodalies i del seu entorn situades en un àmbit pròxim, sota la mirada de la perspectiva de gènere.
- Detectar els problemes més freqüents que afecten als casos analitzats.
- Elaborar una sèrie de propostes de millora que siga aplicable a la resta d'estacions i de línies.

Metodologia

Per al desenvolupament d'aquest Treball Fi de Grau (TFG) s'ha dut a terme la següent metodologia.

15

En primer lloc, lectura de contingut teòric d'expertes i experts en matèria d'urbanisme, sostenibilitat i gènere amb la finalitat conèixer la configuració de les ciutats i entendre quins són els problemes als quals s'enfronta el cos professional de l'arquitectura en l'actualitat.

En segon lloc, estudi de diverses intervencions urbanes relacionades amb la xarxa ferroviària que hagen incorporat la perspectiva de gènere en qualsevol de les seues fases de planificació, execució o avaluació.

Posteriorment, elaboració d'un sistema d'indicadors urbans i arquitectònics basats en el treball del Col·lectiu Punt 6 que permeten una anàlisi de l'espai públic, com és una estació de tren, i de la relació que aquest genera amb la xarxa urbana en la qual s'integra. La finalitat d'aquest sistema d'avaluació d'estacions és que puga ser aplicat en l'anàlisi de la resta d'estacions de qualsevol línia de rodalies.

Amb aquest sistema d'indicadors, anàlisi de tres estacions de rodalies de la línia C2 València Nord-Moixent, una d'elles en el propi àmbit municipal de l'autora. Aquest procés s'ha realitzat mitjançant visites a les estacions i al seu entorn immediat, presa de dades i fotografies in situ i posterior elaboració de resultats.

Per últim, i a partir de tota la informació obtinguda fins aquest punt, proposta d'una sèrie de millores per a les estacions analitzades que, a més, puguen ser aplicables en la resta d'estacions per tal de millorar el servei públic ofert a la població.

MARC TEÒRIC DE REFERÈNCIA 02

La mobilitat des d'una perspectiva de gènere

La ciutat excloent

18

La mobilitat és la suma de desplaçaments dels ciutadans per accedir als treballs, béns i serveis que són necessaris per al seu quefer quotidià. Aquestos desplaçaments es realitzen amb diferents mitjans de transport, i cadascun d'ells presenten unes condicions d'ús que els caracteritzen socialment. Així, els mitjans no motoritzats tenen un caràcter universal; els transports d'ús col·lectiu, democràtic; i els transports privats, selectiu".¹

Per aquest motiu, els estudis de mobilitat es realitzen amb la finalitat de conèixer els patrons de mobilitat dels usuaris dels diferents mitjans de transport, i així poder dissenyar un sistema capaç de respondre a les demandes dels viatgers. Aquestes anàlisi permeten conèixer dades objectives dels desplaçaments, com el mitjà de transport utilitzat per l'usuari, la durada del recorregut, la freqüència d'aquest o el motiu, a més de valorar les percepcions subjectives d'aquestos desplaçaments. A partir d'aquests resultats es pot obtenir com es mou per la ciutat cada perfil d'usuari o, per contra, qui pot patir exclusió social com a conseqüència de les polítiques de transport que s'apliquen i, en general, de l'urbanisme.²

No obstant, fins els anys 70 les investigacions sobre mobilitat no es van fixar en les dones, ubicades en uns papers, en uns llocs i en certes activitats domèstiques, que mostraven a través de la seva mobilitat unes pautes característiques de la seua posició social. Arrel de les investigacions realitzades a partir d'aleshores, es coneixen els dos perfils clarament diferents que es mouen en la ciutat.

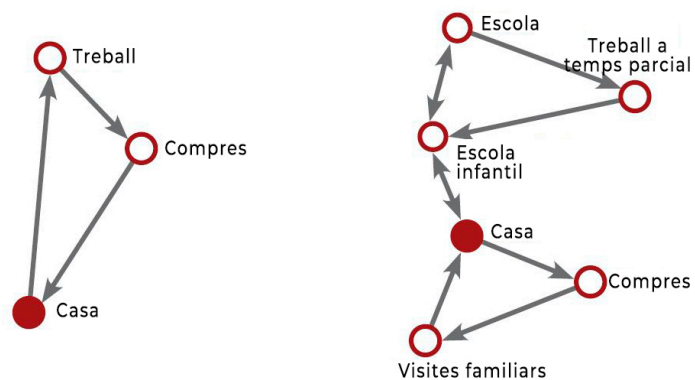


Figura 1: Diferents cadenes de mobilitat quotidiana. Urban Development Vienna, traducció pròpia.

¹ Carme Miralles-Guasch i Àngel Cebollada i Frontera, *Síntesi 9. Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals* (Barcelona, 2004)

² Carme Miralles-Guasch, *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, ed. Institut Català de les Dones (Barcelona: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions, 2010)

Pel que fa al patró de mobilitat masculí, es caracteritza per desplaçaments bidireccionals entre dos punts, que sovint es corresponen amb la casa i el treball i es realitzen amb cotxe privat. Per altra banda, el patró de mobilitat de les dones es caracteritza per una major quantitat de viatges durant el dia, són més curts i tenen distintes destinacions i motius. Aquestos, sovint es realitzen a peu o amb transport públic degut, entre molts altres factors, al menor accés d'aquest col·lectiu al vehicle privat.

La concepció clarament androcèntrica de la ciutat i, per tant, també del sistema de mobilitat que ha format els models de ciutat al llarg del segle XX ha fet que l'urbanisme gire al voltant d'un dels dos patrons, el masculí, i ha exclòs la mobilitat de la meitat de la població, la mobilitat de les dones. Aquesta mobilitat exclosa és l'anomenada *mobilitat de la cura*³, terme encunyat per l'arquitecta Inés Sánchez de Madariaga, i relacionada amb el treball de la cura, que és aquella que fa referència al treball no remunerat, realitzat pels adults per als infants o altres persones dependents, inclòs els treball relacionat amb el manteniment de la llar.

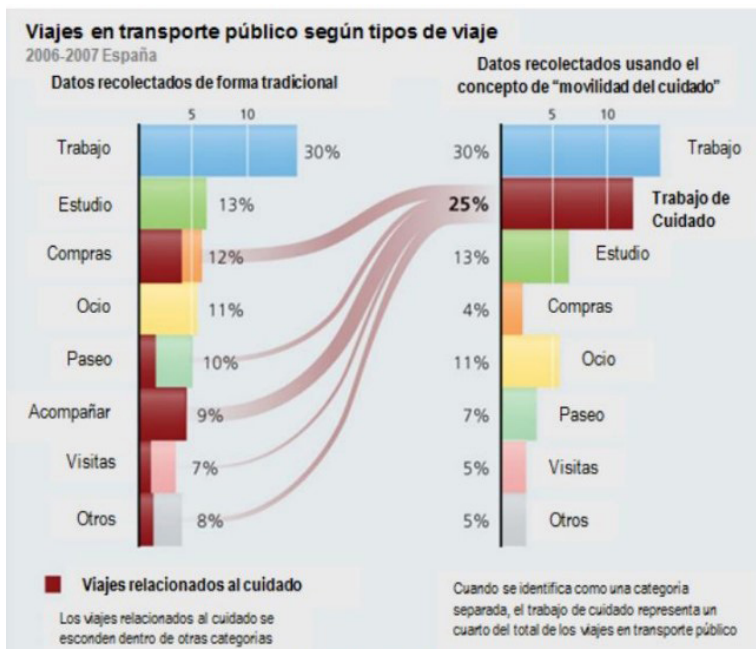


Figura 2: Diferència de resultats amb recollida de dades de forma tradicional (esq.) i utilitzant el concepte de "mobilitat de la cura" (dreta). Inés Sánchez de Madariaga.

³ Inés Sánchez de Madariaga, «Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia», *Ciudad y territorio*, XLI (2009), 581-98

Per aquest motiu, el patró de mobilitat de les dones ni tan sols s'ha vist reflectit als estudis de mobilitat usats com a base de coneixement dels desplaçaments de la població fins fa ben poc. A diferència dels desplaçaments lineals per arribar al lloc d'estudis o de treball, considerats erròniament com *obligats*, els viatges de la mobilitat de la cura s'han valorat com *no obligats*⁴, dispersant així els distints motius d'aquest tipus de mobilitat en altres motius, que han fet que cadascun d'ells tinga un percentatge molt baix respecte a la mobilitat global.

Per tant, la utilització d'aquests resultats ha donat lloc a ciutats que no tenen en compte a totes les persones que les habiten, a ciutats excloents no per la manca d'oportunitats, sinó per la manca d'accés als llocs on es troben aquestes oportunitats.⁵

La Xarxa Ferroviària Basca considera que la igualtat en el transport pot tenir tres variants: igualtat horitzontal, igualtat pel que fa als ingressos i igualtat respecte a la necessitat i capacitat de moviment⁶. En les tres, les dones són clientes preferents. Si es busca la imparcialitat en el transport, elles poden estar perjudicades quan no hi ha una oferta adequada de transport públic ja que són captives del mateix i usuàries minoritàries del cotxe. Pel que fa a una resposta diferenciada segons els ingressos, les últimes estadístiques reflecteixen que la pobresa en molts casos té rostre de dona i encara avui la seua inserció en el mercat laboral és menor per ser responsables de les cures no remunerades. Finalment, atenent la necessitat i capacitat de moviment, les dones són en moltes ocasions viatgeres de mobilitat reduïda per la seva condició de cuidadores i embarassades. En conseqüència, la gestió dels projectes d'infraestructures ferroviàries es desenvolupen sota aquestes línies d'actuació encara que la seua aplicació és diferent segons la complexitat de la trama urbana suport del projecte.

D'aquesta manera, la perspectiva de gènere en la mobilitat redefinix el model d'urbanisme desenvolupat fins ara i posa a l'usuari en el centre de la planificació a través d'un enfocament interseccional que atén a la diversitat d'experiències i característiques que presenten les persones usuàries.⁷

4 Alfonso Sanz Alduán, «El viatge de les paraules», *SAM*, n°13, 2005, p. 7-14

5 John Preston i Fiona Rajé, «Accessibility, mobility and transport-related social exclusion», *Journal of Transport Geography*, 15 (2007), 151-60

6 Obras Públicas y Transportes Departamento de Vivienda, *Conclusiones del seminario Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género*, ed. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1ª (Vitoria-Gasteiz, 2012)

7 Adriana Ciocoletto i Col·lectiu Punt 6, *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género* (Barcelona, 2014)

Mobilitat i sostenibilitat

Tal i com afirma Carme Miralles, “des de l’informe Brutland de 1989 i la Cimera de Rio de 1992 fins al Tractat d’Amsterdam de 1999, la sostenibilitat es modula com a nou paradigma, on es canvia l’escala de valors en referència a la forma d’entendre el desenvolupament i la relació amb el medi natural, social i cultural”.⁸ Degut a que el concepte de sostenibilitat afecta transversalment a les distintes esferes que conformen la ciutat, les polítiques de mobilitat i transport també s’han d’entendre des d’un nou punt de vista, no només ambiental, sinó també social i econòmic. Per aquest motiu, la mobilitat sostenible ha passat a ser un dels objectius principals de les polítiques de la major part d’Europa.

A causa de les diferències anteriorment esmentades en els distints patrons de mobilitat, les dones tendixen a viure més a prop del seu lloc de treball, fet que fa possible desplaçaments més curts i, en conseqüència, les fa usuàries potencials del transport públic. No obstant, el disseny del transport públic no sempre és l’opció més favorable per a elles, ja que freqüentment no respon a les seues necessitats. Alguns dels factors que produïxen aquest fet són la falta l’accessibilitat o la percepció d’inseguretat. Per tant, i com diu Imanol Ilárraz, no s’assolirà la mobilitat sostenible mentre no s’aconsegueixca que dones i homes tinguen les mateixes possibilitats d’accés al transport.⁹

Per aquest motiu, la Nova Agenda Urbana¹⁰, aprovada en la Conferència de las Nacions Unides sobre la Vivenda i el Desenvolupament Urbà Sostenible en octubre de 2016, reorienta la forma en què es planifiquen, es dissenyen, es financen, es desenvolupen, s’administren i es gestionen les ciutats. Així, un dels objectius principals és “aconseguir la igualtat de gènere i l’empoderament de totes les dones i les xiquetes amb la finalitat d’aprofitar plenament la seua contribució vital al desenvolupament sostenible”.

Entre els aspectes fonamentals per aconseguir aquets model de mobilitat més sostenible es troba el canvi a mitjans de transport més eficients lligats a una economia de baix carboni, com és el tren.

Un exemple d’això és la proposta del Partit Verd d’Alemanya que consistix en realitzar grans inversions en el sistema ferroviari alemany per tal que el tren es convertisca en l’opció més ràpida per creuar el país, i

8 Miralles-Guasch.

9 Imanol Ilárraz Rodríguez, *Movilidad sostenible y equidad* (San Sebastián)

10 Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, ed. Secretaría de Habitat III, 2017

ixí reduir les emissions dels viatges aeris domèstics.¹¹

En resum, és necessari valorar alternatives a l'actual model de transport que aposten per un futur patró de mobilitat capaç de fomentar la igualtat de gènere, i que a més tinga una major conscienciació sobre el canvi climàtic i la sostenibilitat dels sistemes de transport. Per tant, la potenciació del transport col·lectiu ha de ser una de les prioritats en la gestió de les ciutats, sent el patró de mobilitat femení l'element clau en el disseny de la mobilitat urbana.

¹¹ Feargus O'Sullivan, «A Modest Proposal to Make Air Travel Obsolete», *CITYLAB*, 2019

Perspectiva de gènere en la planificació del transport _____

Actualment es poden trobar nombrosos estudis teòrics i propostes d'actuació realitzades per diferents institucions que analitzen la mobilitat des de la perspectiva de gènere, i que estableixen mesures per aconseguir un sistema de transport públic més igualitari i inclusiu.

Per exemple l'Institut Basc de la Dona ha publicat un estudi sobre l'avaluació de l'impacte en funció del gènere en el transport i la mobilitat del **País Basc**. El document recalca la importància de la incorporació de la perspectiva de gènere en l'àmbit del transport, cosa que implica el compliment, per part de les institucions i entitats responsables, de la legislació vigent en matèria d'igualtat. D'aquesta manera, aposta per una major participació de les dones tant en els òrgans de direcció com en el procés de planificació i disseny de les polítiques de transport. També posa com a objectiu el reconeixement social de les tasques de reproducció, fent-les més visibles i afavorint les condicions de transport que aquestes requereixen.¹²

Pel que fa a la **Comunitat Valenciana**, l'Ajuntament de València ha realitzat l'estudi *La mobilitat urbana de dones i homes en la ciutat de València* mitjançant les dades estadístiques obtingudes de l'Enquesta de Mobilitat de la ciutat. Algunes de les mesures que proposa per aconseguir un sistema de mobilitat més igualitari és la presència continuada de personal a les estacions de metro, la iconografia inclusiva o la participació ciutadana en l'avaluació i planificació de la mobilitat de la ciutat. A més, per tal d'aprofundir en el coneixement de la mobilitat de tota la ciutadania es proposen mesures per a la futura elaboració d'enquestes, com la introducció de la variable de discapacitat física, psíquica i sensorial, creuar la variable de sexe amb altres o la inclusió de tots els viatges realitzats, independentment del motiu.¹³

En l'àmbit internacional cal destacar el treball pioner en matèria de perspectiva de gènere de l'Oficina de Coordinació per al Planejament i Construcció de **Viena**, dirigida per Eva Kail. En l'any 1999 es va encarregar d'experimentar les ferramentes d'incorporació de la perspectiva de gènere en la ciutat de Viena, motiu pel qual va desenvolupar un estudi dels recorreguts de vianants i un estudi sobre la mobilitat, que suposaren una eina per a prioritzar la presa de decisions per part dels polítics en matèria de mobilitat. En línia amb aquest treball, s'ha publicat un manual per a la incorporació de la perspectiva de gènere en el planejament i desenvolupament urbà de la ciutat en el qual

¹² Red2Red Consultores, *La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad*, 2013

¹³ Ángela Mena Ponce i Marta Soler Gastón, *La movilidad urbana de mujeres y hombres en la Ciudad de Valencia*, ed. Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración. Ayuntamiento de Valencia (Valencia, 2014)

s'inclouen diferents objectius de planificació de la mobilitat relatius al gènere.¹⁴

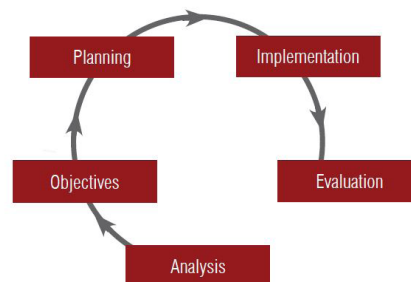


Figura 3: Incorporació de la perspectiva de gènere en totes les fases del procés de planificació, des de l'anàlisi inicial fins a l'avaluació. Urban Development Vienna.

A **Anglaterra**, l'organisme encarregat del Transport de Londres (TfL) es planteja un *enfocament del viatge complet*¹⁵ per tal de millorar l'accessibilitat i la seguretat des del recorregut urbà de vianants fins les estacions de transport públic. Estableix mesures com l'adequació de l'amplària de les voreres, la millora de la informació en les estacions o personal més capacitada en matèria de gènere. A més, l'organisme publica anualment un informe sobre les mesures efectuades i l'avaluació del progrés en relació als objectius establerts.¹⁶



Figura 4: Renovació dels materials de revestiments de la parada de metro d'Holland Park a Londres per facilitar el manteniment i la neteja. Transports for London.

¹⁴ Doris Damyanovic, Florian Reinwald, i Angela Weikmann, *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, ed. Elisabeth Irschik et al. (Viena: Urban Development Vienna, 2013)

¹⁵ Transport for London, *Action on Equality: TfL's Commitments to 2020* (Londres, 2016)

¹⁶ Transport for London, *2016/17 Progress Report - Action on Equality* (Londres, 2017)

Per la seua part, l'**executiu escocés** afirma que per tal de garantir que “tots els grups de la comunitat puguen participar plenament en la vida econòmica i social” de la ciutat, les mesures d'accessibilitat i seguretat de la planificació dels transports s'han d'implementar amb la capacitat tant dels encarregats de la formulació de polítiques com del personal treballador del sector.¹⁷

A l'Índia, Darshini Mahadevia, membre del Centre per a l'Equitat Urbana de la Universitat d'Ahmadabad, destaca que “la mobilitat és crucial per a l'empoderament de les dones, ja que les ajuda a accedir a oportunitats”¹⁸ i assegura que les polítiques de transport deuen centrar-se en augmentar la mobilitat de les dones, especialment les de baixos ingressos. I per a això deuen tenir en compte la perspectiva de gènere.

Tots aquestos coneixements són la base d'una nova forma de planificació del transport, és a dir, s'han convertit en eina fonamental per a convertir les ciutats en espais igualitaris i inclusius.

¹⁷ European Institute for Gender Equality, *Women and Transport. Guidance and Checklist*, ed. Heinrich-Böll-Stiftung [Berlin]; Scottish Executive (S.d. Learn To Let Go, 2012)

¹⁸ Darshini Mahadevia, *Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India*, 2015

Perspectiva de gènere en l'àmbit ferroviari: polítiques i actuacions

Polítiques de gènere en l'àmbit ferroviari

26

Existixen pocs estudis que analitzen la situació de la dona i, en general, dels col·lectius més vulnerables, en el sector de la mobilitat amb tren, tant en l'àmbit de la investigació i la generació de polítiques com en l'àmbit del servei públic de transport.

Pel que respecta a **l'àmbit de la investigació i les polítiques del ferrocarril**, es sap que la presència de dones és escassa. A pesar del compromís de les operadores i administradors ferroviaris fa uns anys de no discriminar la dona per cap tipus de treball, amb el pas del temps aquest objectiu no s'ha acabat de fer realitat. D'aquesta manera queda clar que no es tracta d'exigir quotes, sinó d'identificar les diverses casuístiques, analitzar-les i extraure conclusions que facen possible la ruptura de les barreres culturals i institucionals per tal que la perspectiva de gènere quede impregnada des del seu origen en tota la cadena del desenvolupament del sistema ferroviari.¹⁹

En el cas de la incorporació de la perspectiva de gènere en **l'àmbit del servei públic de transport ferroviari**, destaca el treball realitzat per la Xarxa Ferroviària Basca (ETS) i encapçalat per Almudena Ruiz de Angulo, gestora de projectes i responsable d'Igualtat d'aquest organisme, anomenat *Integració urbana del transport ferroviari des de la perspectiva de gènere*.²⁰ El contingut d'aquest document ha servit de punt de partida per al present treball degut a les semblances amb els casos d'estudi analitzats.

Del treball desenvolupat per la ETS cal destacar els Plans d'Acció Positiva, que dissenyen i desenvolupen accions per introduir la perspectiva de gènere en el sistema de transport de rodalies basc. Els objectius d'aquestes accions són:

- 1. L'empoderament de les dones:** el ferrocarril, com a mitjà de transport, pot facilitar l'accés de la dona al mercat laboral, a l'educació i a la participació social com a ciutadanes de ple dret.
- 2. L'eliminació de la violència de gènere:** les estacions ferroviàries, els passos subterranis o els entorns poc il·luminats afavoreixen actituds violentes i impedeixen a les dones l'accés igualitari al transport.
- 3. L'obtenció d'una organització social coresponsable i el canvi de valors:** ETS en compliment de les lleis d'Igualtat disposa del preceptiu Pla d'Igualtat de l'empresa.

¹⁹ Ángeles Táuler, *Género e investigación ferroviaria en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

²⁰ Departamento de Vivienda.

4. Prendre les mesures oportunes que garantisquen **usos no discriminatoris** del transport públic.
5. Adoptar mesures oportunes per a **eliminació de barreres arquitectòniques** i la reserva d'espais en els trens per a persones amb mobilitat reduïda.
6. Analitzar els horaris oferts fins aconseguir una **oferta de transport que afavorisca la igualtat**.

A més, s'estableixen mesures específiques en relació a la seguretat en les estacions de tren, especialment en hores de menor afluència, com són:

1. Desenvolupament d'un **catàleg de materials antivandàlics** per a les estacions, que alhora que garantixen un menor cost en el manteniment d'aquestes, s'aconsegueix un aspecte adequat. Per exemple, acer inoxidable, acer vitrificat i gres porcelànic per als revestiments de parets.
2. Per a **potenciar la visibilitat i la il·luminació**, utilització de vidre als accessos per aconseguir transparència i interrelació amb l'exterior, així com un nivell d'il·luminació adequat per evitar zones en penombra.
3. **Eliminació dels passos a nivell.**
4. Definició d'un **sistema d'informació accessible** per al client que garantisca el coneixement precís d'horaris i destinacions per tal d'evitar la desorientació i la sensació de desemparament per falta d'informació.

Per tant, per introduir la perspectiva de gènere en el sistema ferroviari espanyol cal treballar en 2 punts clau. El primer d'ells, garantir que les polítiques que gestionen el servei proporcionen una igualtat real d'accés i d'ús del tren als viatgers i viatgeres. En segon lloc, incidir en la incorporació de la dona al mercat laboral ferroviari, tant en el col·lectiu de conducció i personal d'estació com en els grups d'investigació i, sobretot, en els d'elaboració de polítiques i presa de decisions.

Projecte d'espai ferroviari amb perspectiva de gènere: Vialrun

Es tracta d'un projecte realitzat a Irún (País Basc) on conflüixen el desenvolupament urbà d'una nova àrea de centralitat amb un projecte de renovació urbana de l'àmbit ferroviari amb la construcció d'una nova estació per a trens d'alta velocitat, llarga distància, rodalies i metro.



Figura 5: Recuperació de sòl ferroviari per a nous usos. Web Vialrun.



Figura 6: Els continguts del projecte s'articulen en torn a 10 temes. Web Vialrun.

L'actuació té com a objectiu aconseguir una **ciutat amable, segura, socialment integrada** i projectada per a totes les persones, col·lectius i edats, respectuosa amb el medi ambient i activa front al canvi climàtic; així com una ciutat de progrés, amb activitats econòmiques sostenibles, generadors d'ocupació, dotant a la ciutat d'un nou centre de serveis, activitats econòmiques i usos residencials que, a més, garantisquen la viabilitat de la intervenció.²¹

Tal i com explica Naiara Zabala²², d'aquest treball destaca que en el projecte urbanístic, des del plec de contractació es va sol·licitar una persona experta en perspectiva de gènere. A més, assenyala que l'estudi de mobilitat de la cura²³, encarregat de forma pionera per a incorporar la perspectiva de gènere al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, ha generat un impacte positiu en el projecte de regeneració de l'espai ferroviari.

²¹ «IRUN.ORG»

²² Correus entre Eva Álvarez, tutora del treball, i Naiara Zabala, del 24 de juliol de 2019

²³ Inés Sánchez de Madariaga, Yolanda Agudo Arroyo, i Inés Novella Abril, *Pautas de movilidad y cuidados en Irún* (Irún)

Mètode d'estudi

Per a l'anàlisi de les estacions s'aplica una metodologia d'estudi enfocada com una ferramenta d'avaluació urbana que permet comprovar l'aplicació transversal de la perspectiva de gènere als distints casos d'estudi.

L'objectiu d'aquest mètode és obtenir una informació quantitativa elaborada a partir de dades qualitatives que consideren tant aspectes físics com socials i funcionals, i que permeten avaluar i comparar la situació de les distintes estacions. Això permet, a la vegada, elaborar unes conclusions que marquen les línies d'actuació necessàries per a la millora del sistema de mobilitat ferroviària de curta distància, i que, a més, servisquen per aconseguir un sistema de transport més igualitari.

El mètode anteriorment descrit està format per tres fases:

01 Desenvolupament d'un sistema d'indicadors a partir de quatre qualitats de l'espai que s'identifiquen com necessàries en l'àmbit ferroviari per poder respondre a les necessitats reals de totes les persones, així com d'un sistema d'avaluació per a interpretar l'anàlisi.

02 Definició dels indicadors per tal de realitzar l'avaluació dels espais i determinar les condicions en les que es desenvolupa la vida quotidiana a les estacions i al seu entorn urbà.

03 Avaluació de les estacions i dels entorns urbans en els que es troben situades a partir del sistema d'indicadors creat i obtenció de la qualificació de cada indicador.

Descripció del sistema d'indicadors i del sistema d'avaluació

Es desenvolupa un sistema d'indicadors urbans espacials que apliquen la transversalitat de gènere a partir de la tesi *Urbanismo para la vida cotidiana: herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género*, realitzada per Adriana Ciocoletto.²⁴, així com del treball del Col·lectiu Punt 6 en matèria d'anàlisi de la qualitat urbana²⁵. A més, es tenen en compte tots els informes i estudis referenciats anteriorment. D'aquesta manera, el sistema d'indicadors és capaç d'analitzar l'escala pròxima a l'entorn de les estacions i la informació qualitativa convenient per a considerar les necessitats dels usuaris en aquests espais, així com les característiques arquitectòniques de les estacions relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat.

El sistema s'organitza en quatre **indicadors** que corresponen a quatre aspectes fonamentals relacionats amb el transport ferroviari i la perspectiva de gènere. Cada indicador està format per un conjunt de **condicions** que es consideren necessàries per a que els espais analitzats s'adeqüen a la vida quotidiana de totes les persones. Finalment, cada condició es mesura mitjançant un o diversos **paràmetres d'avaluació**. En aquest cas, el sistema d'indicadors inclou en total: 4 indicadors, 17 condicions i 39 paràmetres d'avaluació.

Per tal d'avaluar cada indicador es treballa amb un sistema de valoració que permet quantificar, mesurar i comparar les dades qualitatives de cada objecte estudiat. Així, cada paràmetre d'avaluació compta amb un quadre de valoració amb un barem de l'1 al 5, on el 5 és el que més s'apropa a complir la condició necessària per a la incorporació de la perspectiva de gènere i l'1 és el més llunyà. D'aquesta manera es permet matisar les respostes, a diferència de les respostes directes de si/no o de les tres variables que sols permeten una posició intermèdia, per tal de mostrar la complexitat de la realitat analitzada.

La mitjana dels valors de cada paràmetre d'avaluació dona com a resultat una valoració total per a cada indicador. A cada valor entre l'1 i el 5 se li s'assigna un interval, com s'observa a la imatge, de manera que el valor final permet, a més d'avaluar l'espai que s'està estudiant, identificar els paràmetres que no es compleixen per a aconseguir una futura millora.

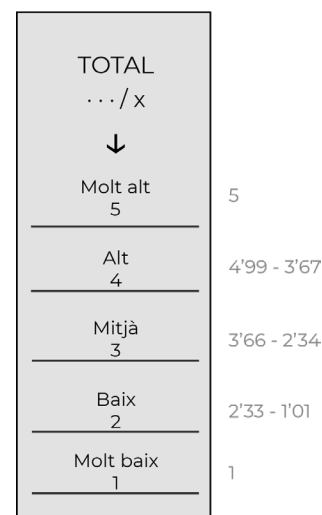


Figura 7: Obtenció del valor final. Elaboració pròpia.

²⁴ Adriana Ciocoletto, «Urbanismo para la vida cotidiana. Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género» (Universitat Politècnica de Catalunya, 2014)

²⁵ Ciocoletto i Col·lectiu Punt 6.

Indicadors, condicions i paràmetres d'avaluació

34

A continuació es detallen els objectius principals de cada indicador.

01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT: L'objectiu d'aquest indicador és avaluar si el servei ofert s'adequa a les necessitats de la diversitat d'usuaris.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT: L'objectiu d'aquest indicador és avaluar l'espai de l'estació des de la percepció de seguretat per a l'usuari. Estudiar si s'afavorix l'orientació i la llegibilitat de l'espai.

03 ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ: L'objectiu d'aquest indicador és avaluar si l'espai construït de l'estació permet ser utilitzada per totes les persones.

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ: L'objectiu d'aquest indicador és avaluar l'entorn immediat i el recorregut fins l'estació i estudiar si el disseny actual respon a les necessitats dels usuaris actuals.

A continuació es mostra una taula amb cada indicador, les seues condicions i la baremació per a mesurar cada paràmetre d'avaluació. A més, per facilitar la comprensió, s'estableix un codi de color per identificar cada indicador.

01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT				
01.1 ADAPTACIÓ D'HORARIS DE TRANSPORT ALS HORARIS DE LA CURA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si existixen hores punta i hores vall en la planificació dels trens que perjudiquen als usuaris relacionats amb les tasques de la cura.				
Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2				
Regular durant tot el dia i menor que 15 minuts 5		Irregular, varia entre 15 i 30 minuts segons la franja horària 3		Irregular durant tot el dia, major que 1 hora 1
TOTAL = / 1 =				

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT				
02.1 PRESÈNCIA CONTINUADA DE PERSONAL EN L'ESTACIÓ				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si existix personal en les hores més perilloses, les de menor aflluència, que sovint coincideixen amb l'horari nocturn.				
Horaris del treballadors d'atenció al client en les estacions				
Personal durant totes les hores que hi ha servei ferroviari	Personal durant 8h-12h/dia	Personal durant 4h-8h/dia	Personal menys de 4h/dia	Sense personal durant tot el dia
5	4	3	2	1
02.2 SENYALITZACIÓ DE RECORREGUTS I FÀCIL ORIENTACÓ				
<u>Objectiu:</u> Avaluar la facilitat d'orientació i llegibilitat de l'espai tant en l'estació com en la relació amb el teixit urbà.				
Senyalització del recorregut d'eixida de l'estació				
Perfectament senyalitzat i visible des de qualsevol punt	Ben senyalitzat i visible des de qualsevol punt	Senyalitzat però no visible des de tots els punts	Mal senyalitzat, amb poques senyals i poc visibles	Sense senyalització d'eixida
5	4	3	2	1
Senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà				
Perfectament senyalitzat, amb recorreguts clars i punts segurs	Ben senyalitzat, amb recorreguts clars	Senyalització poc clara o poc visible	Mala senyalització que provoca desorientació	No existeix senyalització que dirigeixca el camí fins el nucli urbà
5	4	3	2	1
Disseny de l'espai que afavoreix la pròpia orientació				
En tots els punts de l'estació		Algunes zones poden produir desorientació		El disseny de l'espai produïx desorientació
5		4		1
02.3 SISTEMA D'INFORMACIÓ ACCESSIBLE				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si la informació proporcionada té en compte tots els usuaris que la reben.				
Visibilitat de la informació				
En tot l'espai		Alguna zona no visible		La informació no és visible o no hi ha
5		3		1
Iconografia no sexista				
No existix iconografia sexista	Predomina la iconografia no sexista	La meitat d'iconografia és sexista	Predomina la iconografia sexista	Tota la iconografia és sexista
5	4	3	2	1
Informació en distints idiomes				
Valencià, castellà i altres idiomes en cartells i màquines	Valencià i castellà en cartells, i altres en cartells i màquines	Valencià i castellà en cartells i màquines	Un idioma en cartells i distints en màquines	Un idioma en cartells i en màquines
5	4	3	2	1

Informació en diferents formats				
Cartells, àudio i pictogrames 5	Cartells i àudio 4	Cartells fàcilment comprensibles 3	Cartells amb lectura difícil 2	No es mostra informació de cap tipus 1
02.4 INFORMACIÓ EN TEMPS REAL				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si es proporciona informació a temps real sobre la parada del tren.				
Pantalles amb informació dels pròxims trens				
Bastants pantalles i funcionen correctament 5	Bastants pantalles però no funcionen totes correctament 4	Una pantalla amb informació i funciona correctament 3	Una pantalla amb informació i no funciona correctament 2	No hi ha pantalles amb informació o si hi ha, no funcionen correctament 1
Aplicació mòbil amb avisos en temps real				
Existix i proporciona informació adequada 5		Existix però no és útil 3		No existix senyalització que dirigeixca el camí fins el nucli urbà 1
02.5 IL·LUMINACIÓ SUFICIENT I SEGURA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si la il·luminació és suficient o genera punts foscos i zones de perill.				
Il·luminació adequada a l'interior de l'estació				
Adequada i suficient en tots els punts de l'estació 5	Adequada i suficient en la major part dels punts 4	Adequada i suficient sols en part dels punts 3	Insuficient en la major part dels punts de l'estació 2	Insuficient en tot l'interior de l'estació 1
Il·luminació adequada a l'andana				
Adequada i suficient en tots els punts de l'andana 5	Adequada i suficient en la major part dels punts 4	Adequada i suficient sols en part dels punts 3	Insuficient en la major part dels punts de l'andana 2	Insuficient en tota l'andana 1
02.6 VISIBILITAT SUFICIENT I SEGURA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar la capacitat de veure i ser vist o vista en l'espai per sentir-se segur.				
Espais de l'estació i entorn immediat amb connexió visual				
Connexió visual en tot moment 5	Connexió visual en la major part de l'espai 4	Connexió visual solament en una part de l'espai 3	La major part dels espais sense connexió visual 2	La configuració de l'espai no permet la connexió visual 1

Visibilitat de les possibles eixides en situacions de risc				
Visibles des de qual-sevol punt i correctament senyalitzades		Visibles des de qual-sevol punt però no senyalitzades		No visibles ni senyalitzades
5		3		1
02.7 MANTENIMENT I NETEJA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si l'estat de manteniment de l'estació influeix en la percepció de seguretat dels viatgers.				
Disseny de l'estació que afavoreix el seu manteniment i neteja				
El disseny i els materials afavoreixen el manteniment	El disseny afavoreix el manteniment	Els materials afavoreixen el manteniment	Ni el disseny ni els materials afavoreixen el manteniment	El disseny i els materials agreugen el manteniment
5	4	3	2	1
Estat de manteniment i neteja de l'accés i l'interior de l'estació				
Molt bé en la totalitat de l'espai	Mitjanament bé en tot l'espai	Alguna zona amb falta de neteja i manteniment	Falta de neteja i manteniment en la major part de l'espai	L'espai està completament descuidat
5	4	3	2	1
02.8 ACCÉS A L'AJUDA EN CAS D'EMERGÈNCIA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar la possibilitat d'ajuda immediata a través de sistemes de comunicació així com l'oportunitat d'eixir d'una situació insegura i obtenir ajuda en l'entorn immediat.				
Existència d'interfon d'emergència				
En distints punts i són visibles	En distints punts però no funcionen	Un sol visible, o diversos però no visibles	Un sol poc visible o no funciona	No existix
5	4	3	2	1
Existència de videovigilància				
Cobrix tota la zona de l'usuari i crea un espai totalment segur	Cobrix la major part de l'usuari i crea un espai segur	Cobrix una part de l'espai i crea punts insegurs	Cobrix molt poques zones i crea sensació d'inseguretat	No existix
5	4	3	2	1
Vigilància informal				
Activitats pròximes i sempre hi ha gent per l'entorn immediat	No existeixen activitats però passa prou gent durant tot el dia	No existeixen activitats però passa gent durant certes franges horàries	No existeixen activitats i passa poca gent per l'entorn immediat	No existeixen activitats pròximes i mai hi ha gent
5	4	3	2	1
TOTAL = / 19 =				

03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ				
03.1 BARRERES ARQUITECTÒNIQUES				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si l'espai és accessible des de l'entrada a l'estació fins al propi tren.				
Ascensor accessible per a creuar la via				
Ascensor adaptat connectat als encaminaments 5	Ascensor adaptat no connectat als encaminaments 4	Ascensor adaptat però no existixen encaminaments 3	Ascensor no adaptat ni connectat als encaminaments 2	No existix ascensor 1
Accessibilitat a l'edifici de l'estació des del carrer				
Rampa o ascensor que funciona correctament 5		Rampa o ascensor en males condicions 3		Barreres arquitectòniques que impedeixen l'accessibilitat 1
Paviment tàctil				
En la totalitat dels recorreguts, des de l'entrada fins l'andana 5		En part dels recorreguts 3		Sense recorregut de paviment tàctil 1
03.2 TORNS ADAPTATS				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si l'espai és accessible per als viatgers amb mobilitat reduïda, persones amb carrets o amb xiquets.				
Presència de torns adaptats				
Existixen i funcionen correctament 5		Existixen però no funcionen correctament 3		No existixen 1
03.3 APARCAMENT ADAPTAT				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si l'equipament de l'estació compta amb places d'aparcament accessibles que permeten l'accés al servei de rodalies de persones amb mobilitat reduïda.				
Existència de places d'aparcament adaptades				
Una o diverses prop de l'accés, menys de 50 m 5		Una o diverses lluny de l'accés, més de 50 m 3		No existixen 1
TOTAL = / 5 =				

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ				
04.1 PROXIMITAT				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si la ubicació de l'estació i la connexió amb la població, comerços, espais de relació, transport públic i altres equipaments permeten que esta forme part de la xarxa quotidiana.				
Recorregut a peu des del nucli urbà (punt cèntric)				
Menys de 5 minuts 5	Entre 5-10 minuts 4	Entre 10-15 minuts 3	Entre 15-30 minuts 2	Més de 30 minuts 1
Ubicació de l'estació respecte a la xarxa quotidiana i connectivitat urbana				
Inclusa en la planificació urbana 5	Entre la zona industrial i la població 4	En tangència a la població 3	Allunyada de la població 2	Totalment desvinculada 1
El transport públic connecta l'estació amb el nucli i equipaments de la població				
Bona freqüència 5	Poca freqüència 4	Una sola parada al nucli o la freqüència és massa baixa 3	Una sola parada allunyada del nucli 2	No hi ha servei de transport públic 1
04.2 DIVERSITAT				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si en l'entorn es presenten varietat d'usos, activitats i diferents desplaçaments que permeten a les persones de distintes característiques arribar a l'estació amb seguretat.				
Varietat d'usos i presència simultània i continuada de persones en el recorregut fins l'estació				
Concentració d'usos públics que generen simultaneïtat i activitats que dinamitzen el recorregut tot el dia 5	Concentració d'usos públics que generen simultaneïtat i activitats que dinamitzen el recorregut part del dia 4	Alguns usos públics que generen simultaneïtat i activitats que dinamitzen el recorregut part del dia 3	Pocs usos públics que generen simultaneïtat i activitats que dinamitzen el recorregut certes hores del dia 2	Sense usos públics que generen simultaneïtat o activitats que dinamitzen el recorregut 1
Diferents opcions de desplaçament				
A peu, bicicleta, vehicle privat o transport públic amb bastant freqüència 5	A peu, bicicleta, vehicle privat o transport públic amb poca freqüència 4	A peu, vehicle privat o transport públic amb poca freqüència 3	A peu, bicicleta o vehicle privat 2	A peu o vehicle privat 1

04.3 AUTONOMIA				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si l'ambient de l'estació, carrers i espais en contacte amb l'equipament, permeten ser utilitzats de forma independent i amb percepció de seguretat.				
Disseny segur de l'entorn immediat de l'estació				
Sensació de seguretat: entorn perfectament cuidat i lliure de vandalisme 5	Sensació de seguretat: entorn bastant cuidat i poques senyes de vandalisme 4	Lleugera sensació de seguretat: entorn mínimament cuidat i algunes senyes de vandalisme 3	Sense sensació de seguretat: entorn poc cuidat i senyes de vandalisme 2	Sensació d'inseguretat: entorn descuidat i bastants senyes de vandalisme 1
Accessibilitat en l'entorn de l'estació				
Recorregut fins l'estació totalment accessible amb voreres amples i rampes 5	La major part del recorregut és accessible 4	Una part del recorregut fins l'estació és accessible 3	Sols és accessible l'estació i el seu entorn més immediat 2	El recorregut fins l'estació és totalment inaccessible 1
Passos de vianants que connecten l'equipament amb l'entorn urbà				
Propers i en bon estat 5		Propers però en mal estat 3		No existeixen 1
Temps d'espera dels semàfors que connecten l'equipament amb l'entorn urbà				
Suficient per crear sensació de seguretat, o no existixen 5		Mitjà, depenent de l'hora del dia crea sensació d'inseguretat 3		Excessiu, sensació d'inseguretat durant tot el dia 1
Informació i senyalització en el nucli urbà del recorregut fins l'estació				
Molt bona, senyals clares, visibles i en bastants punts 5	Bona, senyals clares, visibles i en diversos punts 4	Regular, senyals amb poca visibilitat o insuficients 3	Mala, senyals amb mala visibilitat i insuficients 2	No existix senyalització en el nucli urbà referent a l'estació 1
04.4 VITALITAT				
<u>Objectiu:</u> Avaluar si la configuració de la planificació urbana i l'activitat de l'espai pròxim a l'estació permeten que l'estació funcione com un espai públic i genere ús en la xarxa quotidiana.				
Disseny social de l'entorn urbà immediat de l'estació que permet activitats de relació, estància, reunió i jocs				
Espais i mobiliari que permeten distintes activitats; plantes baixes obertes a l'espai públic 5	Alguns espais permeten distintes activitats; plantes baixes tancades a l'espai públic 4	Algunes plantes baixes obertes a l'espai públic i pocs espais d'altres activitats 3	Poques plantes baixes obertes a l'espai públic i sense espais per a altres activitats de relació 2	Ni espais que permeten altres activitats ni plantes baixes obertes a l'espai públic 1

Relació entre l'entorn immediat de l'estació i la xarxa urbana				
Espais i equipaments intermedis que generen activitats en l'entorn, i espais de relació on s'integren les activitats	Espais i equipaments intermedis que generen activitats en l'entorn	Equipaments intermedis però pocs amb espais intermedis cap a l'entorn de l'estació	Equipaments intermedis però sense espais intermedis cap a l'entorn de l'estació	No existixen espais ni equipaments intermedis entre l'estació i la ciutat
5	4	3	2	1
Manteniment del paisatge urbà de l'estació				
En tots els carrers i espais pròxims a l'estació	En la majoria dels carrers i espais pròxims a l'estació	En la meitat dels carrers i espais pròxims a l'estació	En menys de la meitat dels carrers i espais pròxims a l'estació	No hi ha cura del paisatge urbà en els carrers i espais pròxims a l'estació
5	4	3	2	1
04.5 REPRESENTATIVITAT				
<u>Objectiu:</u> Avaluar el reconeixement, l'equitat i la participació de la societat en l'espai públic de l'estació.				
Participació de la comunitat en decisions de l'estació				
Existix algun canal de participació		Existix algun canal de participació, però no té pràcticament veu		No existix cap canal de participació
5		3		1
TOTAL = / 14 =				

ESTUDI DE CASOS 04

Descripció de l'àmbit d'estudi

44

En la xarxa ferroviària espanyola d'ample ibèric, Renfe-Operadora, i dins de la mateixa RENFE Viatgers, presta serveis ferroviaris de Rodalies²⁶ subjectes a Obligacions de Servei Públic en onze nuclis de Rodalies, entre ells València. Aquests nuclis presenten característiques molt heterogènies, com per exemple la població atesa, l'extensió de la xarxa o el número de línies i estacions. No obstant, compartixen un element comú: atenen les necessitats de mobilitat de caràcter recurrent en àrees metropolitanes, conurbacions urbanes i grans ciutats, el que justifica la seva subjecció a obligacions de servei públic.

El nucli de Rodalies de València està format per 6 línies, totes elles amb capçalera a l'estació de València Nord, que comuniquen la capital amb importants nuclis de la seva àrea metropolitana i ciutats de la regió. Segons dades del Ministeri²⁷, la població dels municipis connectats per aquestes línies és d'1,64 milions d'habitants, i la xarxa sobre la que circulen té una longitud de 252 km, amb 66 estacions, 48 d'elles a la província de València.



Figura 8: Pla general de la xarxa de Rodalies del nucli de València. RENFE.

²⁶ Segons el Ministeri de Foment, es considera transport de viatgers de Rodalies tot aquell transport de viatgers realitzat en trens o grup de trens en què el recorregut mitjà del viatger és inferior a 60 km.

²⁷ *Revisión de los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público, 2017*

L'any 2016 en aquest nucli de Rodalies es van efectuar quasi 15,1 milions de viatges, la qual cosa situa aquest nucli en tercer lloc darrere de Madrid i Barcelona, per volum de demanda.

Les estacions objecte d'estudi d'aquest treball es troben a la línia C2 del nucli de Rodalies de València, la qual fa el recorregut València Nord-Xàtiva-Moixent. Aquesta línia compta amb 16 estacions i travessa 4 comarques de la província: la Ciutat de València, l'Horta Sud, la Ribera Alta i la Costera, servint així a un gran volum d'usuaris que generen una demanda diària de 26.038 viatgers/dia, la més alta de les 6 línies.²⁸

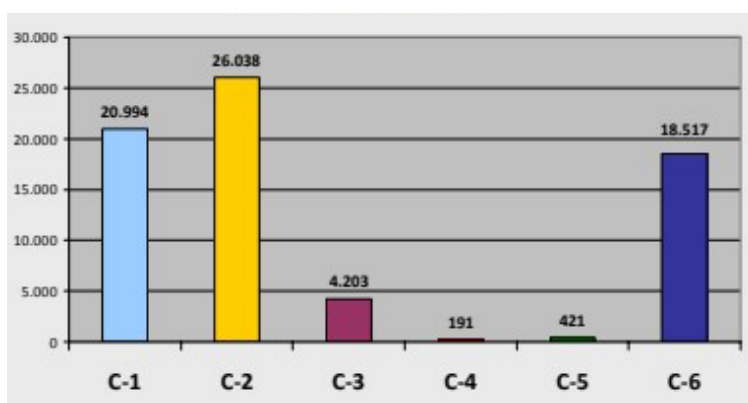


Figura 9: Demanda diària per línies del nucli de Rodalies de València. Ministeri de Foment.

Tal i com afirmen diverses expertes en urbanisme i igualtat, com Inés Novella Abril²⁹, és necessari que les enquestes de mobilitat presenten la informació desagregada per sexes, de tal manera que siga possible l'anàlisi de la bretxa de gènere entre els usuaris d'un mitjà de transport.

Pel que fa a València, només existix una font amb dades estadístiques separades per sexe on es fa referència a la mobilitat amb el tren de Rodalies³⁰. Les dades estan extretes de l'enquesta de mobilitat realitzada a la ciutat de València per estudiar la mobilitat de la seua població, i per tant, proporcionen dades generals dels viatges amb tren des de la capital. Aquestes dades conclouen que els viatges amb Rodalies són minoritaris entre els ciutadans de València i que no existix pràcticament bretxa de gènere.

²⁸ Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020, 2010

²⁹ Inés Novella Abril, *Movilidad y Género* (Valencia, 2017)

³⁰ Mena Ponce i Soler Gastón.



Figura 12: Estacions de la línia C2 de Rodalies de València. Elaboració pròpia.

Com s'observa a les taules, algunes dades mostren el valor 0, per la qual cosa s'entén que no hi ha hagut mostres en l'enquesta d'aquest grup d'edat, i per tant els resultats no mostren la realitat completa dels patrons de mobilitat.

		16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	Desplazamientos en cercanías	766	122	0	260	362	0	1.511
	Total de desplazamientos	113.343	81.860	171.290	195.708	209.631	248.261	1.020.092
HOMBRES	Desplazamientos en cercanías	788	213	153	26	406	60	1.646
	Total de desplazamientos	130.315	71.433	165.496	167.792	182.109	157.762	874.908
TOTAL GENERAL DE DESPLAZAMIENTOS		243.658	153.293	336.786	363.500	391.740	406.023	1.895.000

Figura 10: Desplaçaments en Rodalies segons el sexe i l'edat, en valors absoluts. Ajuntament de València..

	16-25	26-30	31-40	41-50	51-64	=>65	Total general
MUJERES	50,72%	8,10%	0,00%	17,20%	23,98%	0,00%	100,00%
HOMBRES	47,85%	12,97%	9,28%	1,61%	24,68%	3,62%	100,00%

Figura 11: Desplaçaments en Rodalies segons el sexe i l'edat, en percentatges. Ajuntament de València.

A més, s'ha d'anar amb cura amb aquestes dades ja que les característiques de mobilitat de la població de València no necessàriament corresponen amb les necessitats de mobilitat dels usuaris de la resta d'estacions. Cal afegir que tampoc ha sigut possible trobar cap font d'informació que proporcione dades sobre la demanda d'usuaris de cada estació, amb la qual cosa es desconeixen els diferents perfils d'usuaris que les utilitzen.

A continuació es mostra una taula resum amb les 16 estacions del recorregut de la línia C2 i algunes dades generals:

VALÈNCIA-NORD		CARCAIXENT	
Població: 791.413	Nº vies: 10	Població: 20.424	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 6	Any d'inauguració: 1853	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing, bus interurbà i urbà, metro		Serveis: pàrquing	
Posició: inclosa en la planificació urbana		Posició: en tangència a la població	
ALFAFAR-BENETÚSSER		POBLA LLARGA	
Població: 20.763 – 14.668	Nº vies: 3	Població: 4.482	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 2	Any d'inauguració: 1854	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing		Serveis: pàrquing	
Posició: inclosa en la planificació urbana		Posició: allunyada de la població	

MASSANASSA

Població: 9.538	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: entre zona industrial i població	

CATARROJA

Població: 27.827	Nº vies: 4
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: entre zona industrial i població	

SILLA

Població: 18.467	Nº vies: 5
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 3
Serveis: pàrquing	
Posició: entre zona industrial i població	

BENIFAIÓ - ALMUSSAFES

Població: 11.930 – 8.932	Nº vies: 3
Any d'inauguració: 1852	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: entre zona industrial i població	

ALGEMESÍ

Població: 27.285	Nº vies: 5
Any d'inauguració: 1853	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: entre la zona industrial i la població	

ALZIRA

Població: 44.393	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1853	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing, bus interurbà	
Posició: totalment desvinculada	

ÈNOVA-MANUEL

Població: 903 – 6.625	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1854	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: allunyada de la població	

XÀTIVA

Població: 29.045	Nº vies: 10
Any d'inauguració: 1857	Nº andanes: 4
Serveis: pàrquing – bus interurbà	
Posició: entre zona industrial i població	

L'ALCÚDIA DE CRESPINS

Població: 5.188	Nº vies: 3
Any d'inauguració: 1857	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: allunyada de la població	

MONTESA

Població: 1.180	Nº vies: 2
Any d'inauguració: 1858	Nº andanes: 2
Serveis: pàrquing	
Posició: totalment desvinculada	

VALLADA

Població: 3.036	Nº vies: 1
Any d'inauguració: 1858	Nº andanes: 1
Serveis: pàrquing	
Posició: totalment desvinculada	

MOIXENT

Població: 4.318	Nº vies: 3
Any d'inauguració: 1858	Nº andanes: 6
Serveis: pàrquing	
Posició: allunyada de la població	

Com s'observa a la taula de dades de les estacions, cadascuna es troba en una posició distinta respecte de la població a la que dona servei. Si una població disposa d'estació de rodalies, l'accessibilitat a aquest servei estarà directament condicionada per la ubicació d'aquesta en relació a la població i al nucli urbà. Segons la Comissió per a l'estudi de millores del sector ferroviari³¹, i com a principi general, les estacions haurien d'estar imbricades en el teixit urbà ja que el seu principal objectiu és servir els centres urbans. No obstant, per raons com els accidents geogràfics o la falta d'espai al teixit urbà, les estacions es posicionen moltes vegades en punts que poden arribar a dificultar el seu ús.

En aquest cas, s'analitzen 3 de les 16 estacions de la línia C2 de rodalies: Carcaixent, Benifaió-Almussafes i Alfapar-Benetússer. El motiu d'aquesta elecció és tenir objectes d'estudi amb similars característiques urbanes, ja que es troben les tres vinculades al nucli urbà, però cadascuna d'elles amb una característica particular que les diferencia: la posició respecte al nucli o nuclis urbans als que servixen.



Figura 13: Carcaixent: Posició tangent al nucli urbà. Elaboració pròpia.

³¹ Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el Sector Ferroviario, *Informe de la Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el Sector Ferroviario*, ed. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, 1a ed., 2014



Figura 14: Benifaio-Almussafes: Posició en el límit entre nucli urbà i zona industrial. Elaboració pròpia.



Figura 15: Alfafar-Bentússer: Posició entre dos zones urbanes de la distintes poblacions. Elaboració pròpia.



Figura 17: Posició de la parada de Carcaixent en el recorregut de la línia C2. Elaboració pròpia.

CAS I: Estació de Carcaixent

Història

La ciutat de Carcaixent, amb 20.424 habitants, compta amb una estació de ferrocarril per la qual discorre la línia C2 de rodalies que connecta València Nord amb Moixent. L'estació disposa de 2 andanes i 2 vies de tren. Actualment, i segons les dades trobades en diverses notícies de periòdics a la xarxa ³², l'estació de ferrocarril de la localitat compta amb uns 1.900 usuaris al dia aproximadament.

Aquesta estació de ferrocarril va ser inaugurada el 9 d'abril de 1853, quan es va obrir el tram Alzira-Carcaixent de la línia que pretenia unir València amb Xàtiva. Les obres es realitzaren a càrrec de la Companyia del Ferrocarril de Xàtiva a El Grao de Valencia, que posteriorment va passar a anomenar-se Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona.³³ En 1941, després de la nacionalització del ferrocarril a Espanya, l'estació va passar a ser gestionada per la recent creada RENFE.

Respecte a la ubicació de l'estació en el nucli urbà, es troba en tangència a Carcaixent per la part oest, i el recorregut de la línia de ferrocarril és el límit entre el teixit urbà i l'horta. La franja urbana que llinda amb el traçat ferroviari correspon a fàbriques i magatzems, la major part d'ells vinculats al mercat de cítrics. Per aquest motiu, quan en el segle XIX va començar a exportar-se la taronja a gran escala des de Carcaixent ³⁴, l'estació es trobava clarament en un punt estratègic de la ciutat.



Figura 16: Postal comercial amb dos persones carregant caixes de taronja al tren. Spanish Railway.

³² Veure: <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20180312/441480926357/finalizan-las-obras-de-la-estacion-de-carcaixent-con-un-coste-de-784000-.html>; <https://www.levante-emv.com/ribera/2018/03/13/carcaixent-deja-unica-estacion-ferroviaria/1690550.html>

³³ Juan Peris Torner, «Spanish Railway», *Almansa á Valencia y Tarragona (AVT): Compañía del Ferrocarril de Almansa á Valencia y Tarragona*, 2012

³⁴ «Ajuntament de Carcaixent», *Història* <<http://www.carcaixent.es/va/page/historia>> [accedit 26 agost 2019].



Figura 18: Vista actual de la façana de l'estació de Carcaixent. Google Maps.

Pel que fa a les actuacions realitzades en aquesta estació, l'any 2009 es van dur a terme unes obres de millora de l'entorn immediat que convertiren el recinte annexe que s'utilitzava d'aparcament en un aparcament d'accés lliure. A més, es va construir un parc infantil per connectar l'entorn de l'estació amb el poliesportiu que es troba prop. També cal destacar les obres de millora de l'accessibilitat³⁵ dins de l'estació i l'andana realitzades el 2018, de les quals es parlarà més endavant.

³⁵ «Finalizan las obras de la estación de Carcaixent con un coste de 784.000 €», *La Vanguardia*, 12 març 2018

En primer lloc, destaca la falta de senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà, que demostra que l'usuari no disposa de cap mena d'informació una vegada ix de l'estació i es dirigeix a la població. En el cas de viatgeres i viatgers que no coneguen la ciutat, la falta d'informació de recorreguts segurs fins els seus destins pot produir sensació de desorientació i inseguretat a l'hora d'escollir un dels possibles camins.

Pel que fa a la iconografia sexista, apareix als pictogrames que senyalitzen el torn adaptat. De les quatre figures que apareixen, un d'ells és l'universal de persones amb mobilitat reduïda, mentre que els altres mostren a tres dones: una d'elles amb un xiquet, l'altra amb un carret de bebé i l'última amb un carret de la compra. D'aquesta manera, es vincula erròniament el gènere femení amb les tasques de la cura.

Un altre paràmetre que cal nomenar és el de la visibilitat entre l'interior de l'estació i el seu entorn més immediat. En aquest cas, tal i com es veu a la planta, les parts cegues del tancament junt als racons que es creen per la posició de les tanques de l'estació creen zones de nul·la visibilitat que, en hores nocturnes i de poca afluència, poden causar sensació d'inseguretat. A més, aquestes zones no entren dins del camp de visió de les càmeres de videovigilància ja que les dos instal·lades solament enfoquen l'àmbit dels torns i una de les andanes.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

53



Llegada	Parada (T. estimado)	Via
09:49	MOIXENT	
09:55	VALLADA	
10:00	MONTESA	
10:04	LALCUDIA	1
10:12	XATIVA	2
10:20	LENOVA-MANUEL	2
10:24	LA POBLA LLARGA	2
10:28	CARCAIXENT	2
10:31	ALZIRA	2
10:35	ALGEMESI	2
10:42	BENIFAIO	2
10:48	SILLA	2
10:52	CATARROJA	2
10:54	MASSANASSA	2
10:57	ALFAFAR-BENETUSSER	2
11:09	VALENCIA-NORD	⚠

Figura 20: Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif amb informació en temps real de la posició del tren. Imatge pròpia.



Figura 21: Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura. Imatge pròpia.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

A pesar que el personal d'atenció al client de l'estació está la major part del dia, el seu horari correspon amb les hores de major afluència, entre les 8:00h i les 19:00h.

Tant a l'interior de l'estació com en l'accés la il·luminació és tènue, per la qual cosa es creen alguns espais que junt a la falta de visibilitat sensació de no poder ser vist en cas d'emergència.



Figura 22: Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs. Google Maps.

02.1 PRESÈNCIA CONTINUADA DE PERSONAL EN L'ESTACIÓ

Horaris del treballadors d'atenció al client en les estacions	4
---	---

02.2 SENYALITZACIÓ DE RECORREGUTS I FÀCIL ORIENTACIÓ

Senyalització del recorregut d'eixida de l'estació	4
--	---

Senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà	1
---	---

Disseny de l'espai que afavoreix la pròpia orientació	5
---	---

02.3 SISTEMA D'INFORMACIÓ ACCESSIBLE

Visibilitat de la informació	3
------------------------------	---

Iconografia no sexista	2
------------------------	---

Informació en distints idiomes	4
--------------------------------	---

Informació en diferents formats	5
---------------------------------	---

02.4 INFORMACIÓ EN TEMPS REAL

Pantalles amb informació dels pròxims trens	4
---	---

Aplicació mòbil amb avisos en temps real	5
--	---

Respecte al manteniment i neteja de l'estació, destaca l'actuació de millora de l'accessibilitat i la seguretat comentada abans, mitjançant la qual s'ha realitzat la renovació dels revestiments de parets i paviment del pas subterrani de les vies, així com dels esglaons de l'escala, la col·locació de senyalització en pictogrames i una nova il·luminació. Aquesta mesura facilita la neteja del pas en cas de bandalisme i proporciona major sensació de seguretat.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

55



Figura 23: Pictograma, pantalla amb informació en temps real i panell informatiu. Imatge pròpia.

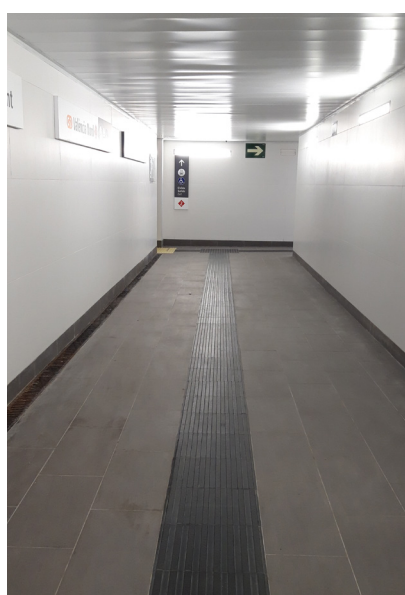
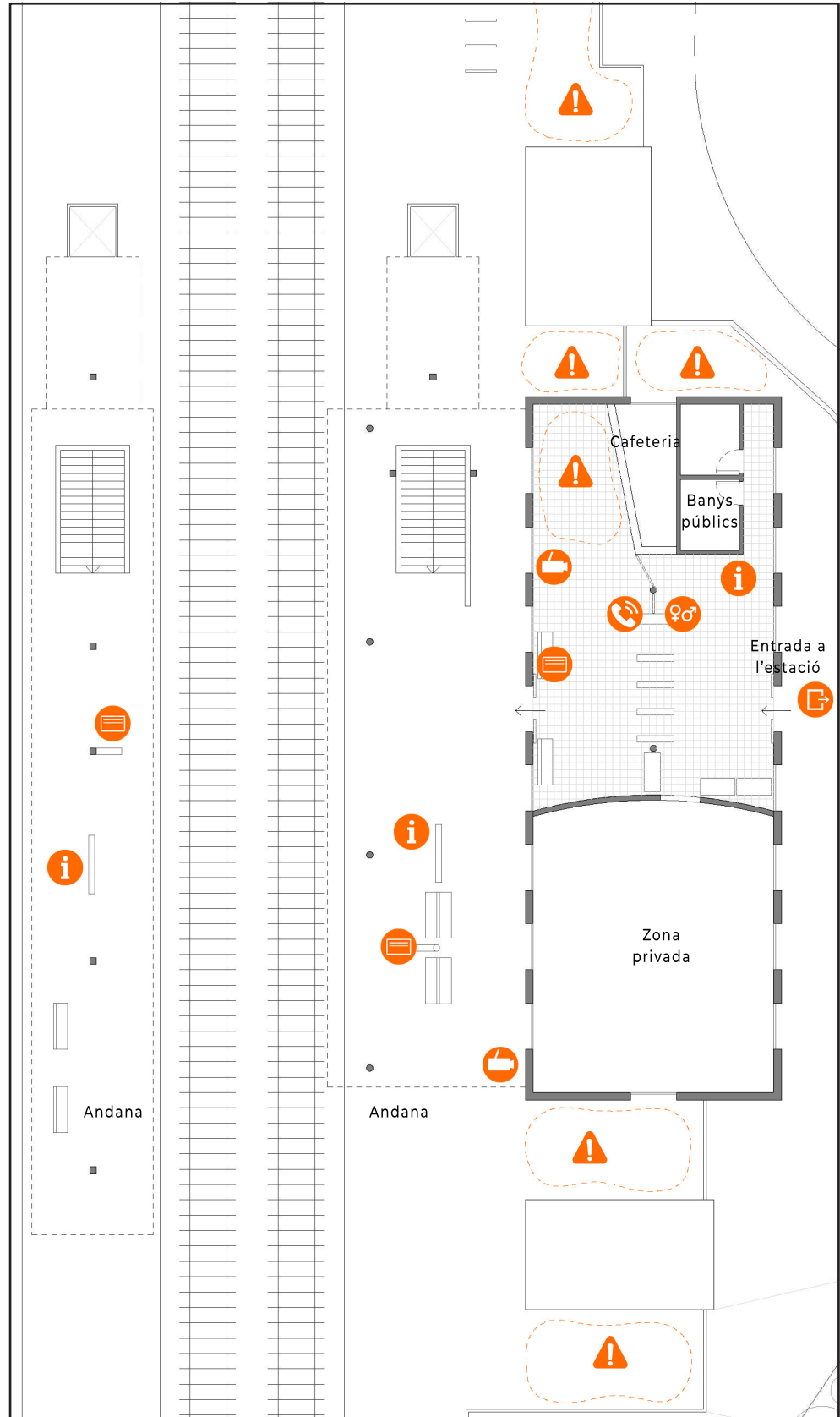


Figura 24: Estat actual del pas inferior per creuar les vies després de les obres de millora. Imatge pròpia.

02.5 IL·LUMINACIÓ SUFICIENT I SEGURA	
Il·luminació adequada a l'interior de l'estació	3
Il·luminació adequada a l'andana	3
02.6 VISIBILITAT SUFICIENT I SEGURA	
Espais de l'estació i entorn immediat amb connexió visual	3
Visibilitat de les possibles eixides en situacions de risc	5
02.7 MANTENIMENT I NETEJA	
Disseny de l'estació que afavoreix el seu manteniment i neteja	4
Estat de manteniment i neteja de l'accés i l'interior de l'estació	4
02.8 ACCÉS A L'AJUDA EN CAS D'EMERGÈNCIA	
Existència d'interfon d'emergència	3
Existència de videovigilància	2
Vigilància informal	3

TOTAL = 67 / 19 = 3,52

02 PERCEPCIÓ DE
SEGURETAT



Planta d'anàlisi: Seguretat
E 1:250

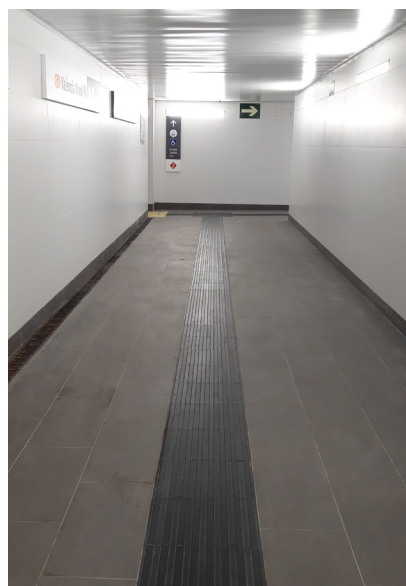
-  Videovigilància
-  Punt amb informació
-  Eixida de l'estació
-  Intèrfon d'emergència
-  Zona insegura
-  Iconografia sexista
-  Inf. en temps real

Destaca l'alta puntuació en aquest indicador deguda a les obres realitzades en 2018, en les quals s'han col·locat encaminaments, rajoles podotàctils i franges fotoluminiscentes tant en l'interior de l'estació com en l'andana.

També es s'han instal·lat dos ascensors adaptats ja que fins aquesta actuació l'estació era una de les poques que sols comptava amb el pas inferior per a creuar les vies. També s'ha col·locat paviment tàctil al pas inferior i s'ha substituït el passamans per un que compleix l'actual normativa d'accessibilitat.

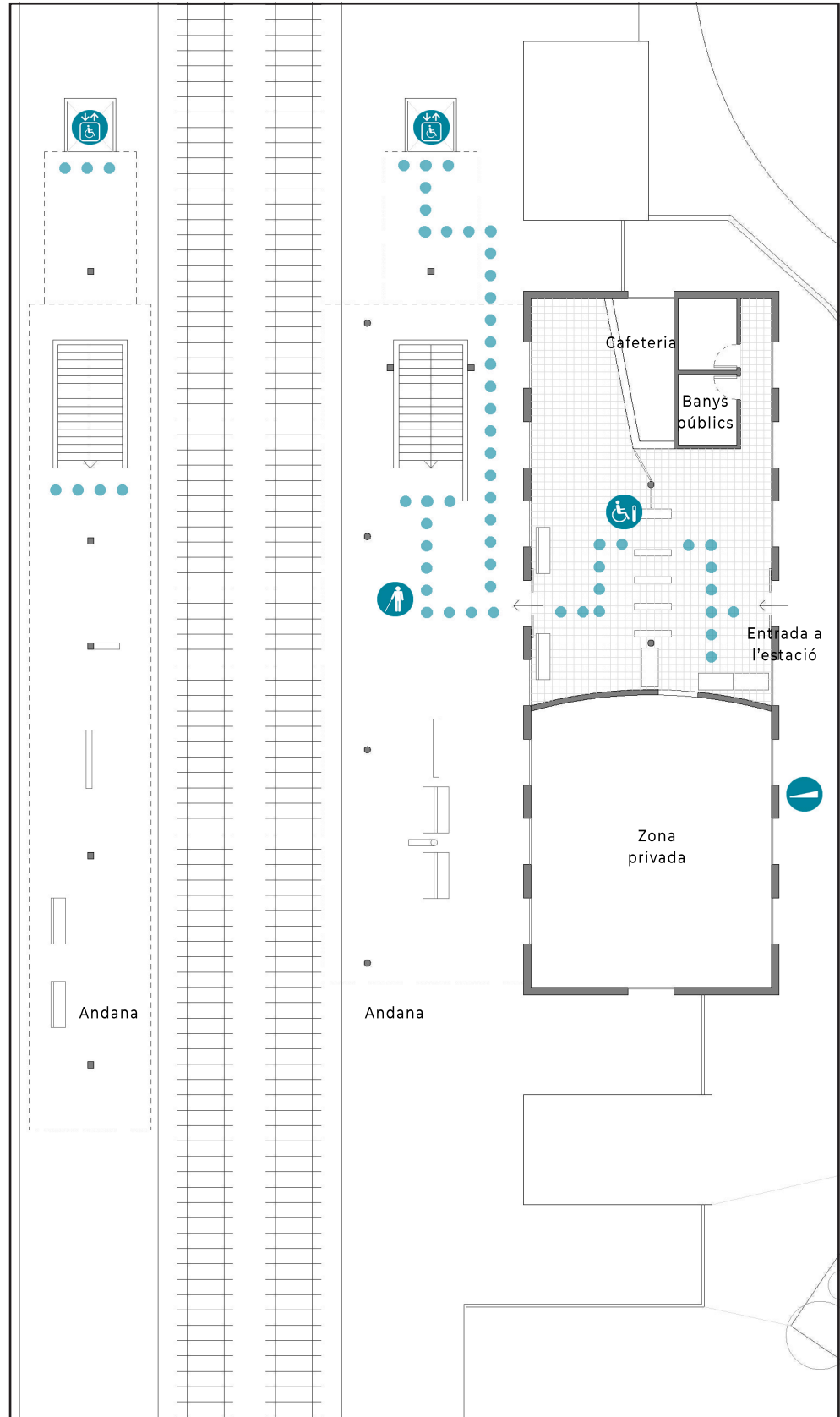
03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

57



Figures 25, 26, 27 i 28: Recorregut de paviment tàctil des de l'entrada fins l'andana, inclòs el torn adaptat i els elements de comunicació vertical. Imatges pròpies.

03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ



Planta d'anàlisi: Accessibilitat
E 1:250

-  Ascensor adaptat
-  Paviment tàctil
-  Torn adaptat
-  Rampa accessible
-  ●●● Recorregut pav. tàctil



03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

59

Figura 29: Ascensors adaptats per creuar les vies i passamans adaptat a la normativa d'accessibilitat. Imatge pròpia.



Figura 30: Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta i dotat amb interfon. Imatge pròpia.

03.1 BARRERES ARQUITECTÒNIQUES	
Ascensor accessible per a creuar la via	5
Accessibilitat a l'edifici de l'estació des del carrer	5
Paviment tàctil	5
03.2 TORNS ADAPTATS	
Presència de torns adaptats	5
03.3 APARCAMENT ADAPTAT	
Existència de places d'aparcament adaptades	3

TOTAL = 23 / 5 = 4,60

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

La ciutat de Carcaixent compta amb un servei de bus urbà que realitza una parada a la Glorieta de l'Estació. No obstant, passa sis vegades durant el matí amb una freqüència d'1h i 30 min aproximadament i cap vegada durant la vesprada/nit. Per tant, és habitual trobar cotxes esperant a l'eixida de l'estació per recollir viatgers que viuen lluny.



800 m 
10 min 



Figura 31: Recorregut des del punt central de la població fins a l'estació. Producció pròpia.

04.1 PROXIMITAT

Recorregut a peu des del nucli urbà (punt central) 4

Ubicació de l'estació respecte a la xarxa quotidiana i connectivitat urbana 3

El transport públic connecta l'estació amb el nucli i equipaments de la població 3

04.2 DIVERSITAT

Varietat d'usos i presència simultània i continuada de persones en el recorregut fins a l'estació 2

Diferents opcions de desplaçament 2

04.3 AUTONOMIA

Disseny segur de l'entorn immediat de l'estació 3

Accessibilitat en l'entorn de l'estació 3

Passos de vianants que connecten l'equipament amb l'entorn urbà 5

Temps d'espera dels semàfors que connecten l'equipament amb l'entorn urbà 5

Informació i senyalització en el nucli urbà del recorregut fins a l'estació 3

04.4 VITALITAT

Disseny social de l'entorn urbà immediat de l'estació que permet activitats de relació, estància, reunió i jocs 3

Relació entre l'entorn immediat de l'estació i la xarxa urbana 3

Manteniment del paisatge urbà de l'estació 3

04.5 REPRESENTATIVITAT

Participació de la comunitat en decisions de l'estació 3

TOTAL = 45 / 14 = 3,21

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

En Joanot Martorell, la franja amb major presència de persones és en horari laboral, per la qual cosa en les hores nocturnes es converteix en un recorregut solitari. A més, les voreres són extremadament estretes.

En el carrer la Missa, a pesar que existixen vivendes, no hi ha baixos comercials capaços de proporcionar vigilància informal. Per tant, és un carrer amb una afluència baixa de gent.

Per la seua part, Marqués de Campo suposa un carrer de pas ja que solament s'utilitza per a l'estacionament de vehicles. A més, els solars sense edificar i ples d'escombres generen inseguretat a totes hores del dia.

Finalment, Corts Valencianes és l'únic recorregut que oferix major seguretat ja que, a més de les vivendes, existixen alguns baixos comercials i el poliesportiu municipal genera activitat en l'entorn durant la major part del dia.

D'aquesta manera, dels possibles recorreguts que arriben fins l'estació, solament la meitat d'ells proporciona un entorn urbà adequat per a un equipament de servei públic com és l'estació de rodalies.

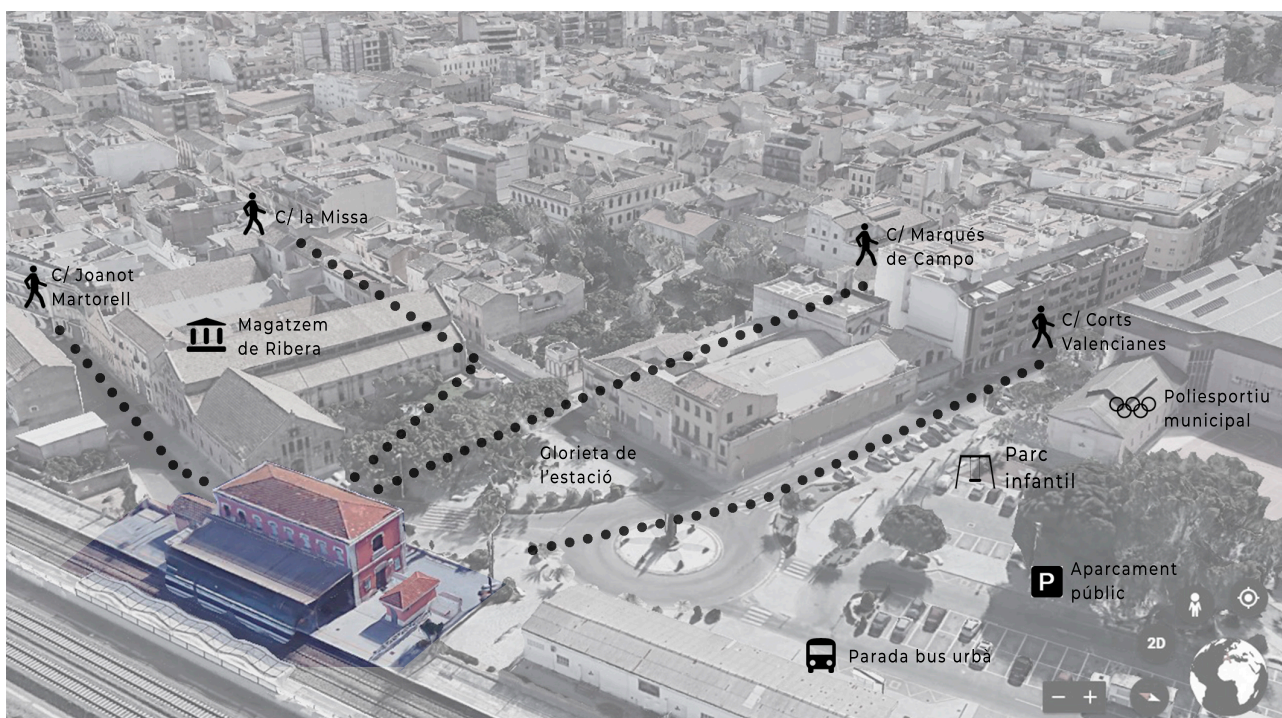


Figura 32: Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic. El·laboració pròpia.

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ



Figura 33: Carrer Joanot Martorell, entorn industrial de fàbriques i magatzems amb poques vivendes. Imatge pròpia.



Figura 34: Carrer de la Missa, entorn residencial però poca presència de gent al carrer. Imatge pròpia.



Figura 35: Carrer Marqués de Campo, configurat per les mitjaneres d'edificis d'ús terciari i amb solars sense edificar. Imatge pròpia.



Figura 36: Carrer Corts Valencianes, ús principal residencial amb algun comerç i equipament esportiu municipal. Imatge pròpia.

Comentari de resultats

Tal i com es pot veure a la figura de l'avaluació final dels indicadors, aquell que queda més a prop d'incorporar la perspectiva de gènere en cadascun dels seus paràmetres en el cas de l'estació de Carcaixent és l'indicador de l'accessibilitat. Com ja s'ha comentat abans, açò és degut a les recents obres de millora.

En el cas contrari es troba la qualitat del transport i l'entorn urbà. La baixa puntuació d'aquest últim està relacionada amb la ubicació de l'estació respecte al nucli urbà, ja que l'entorn immediat està format per una zona semindustrial i per vivendes, sense existir activitats que dinamitzen la zona.

Pel que fa a la seguretat a l'interior del recinte de l'estació, la puntuació obtinguda és causada per l'existència de diversos punts cecs on la falta de visibilitat, il·luminació i vigilància poden causar sensació de poca seguretat en l'usuari.

Propostes

A continuació es plantegen algunes propostes per millorar la puntuació d'alguns dels paràmetres de mesura i aconseguir la incorporació de la perspectiva de gènere a l'estació de rodalies de Carcaixent:

- Instal·lació d'un plànol de la ciutat on es marquen els llocs rellevants i els recorreguts més segurs per arribar.
- Canvi dels pictogrames del torn adaptat per figures sense gènere.
- Instal·lació d'espills que permeten veure què ocorre en les zones de poca visibilitat, com per exemple els racons.
- Eliminació de pintades vandàliques de l'entorn immediat de l'estació.
- Servei d'autobús matinal/nocturn coordinat amb l'horari dels trens per oferir un servei segur i sostenible als usuaris.

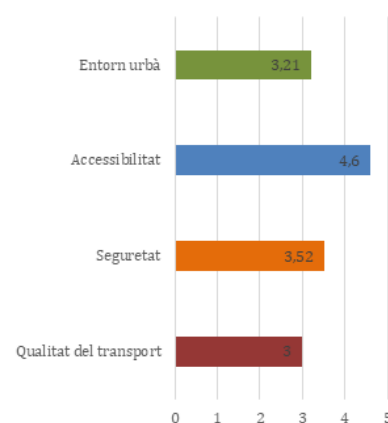


Figura 37: Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació de Carcaixent. Elaboració pròpia.

CAS II: Estació de Benifaió Almussafes

Història

L'estació de Benifaió-Almussafes servix principalment a les poblacions del mateix nom, amb 11.930 habitants i 8.932 habitants respectivament. Per l'estació discorre la línia C2 de Rodalies que connecta València Nord amb Moixent. Disposa de 2 andanes i 3 vies de tren.

L'estació va ser inaugurada el 8 de desembre de 1852 amb l'obertura del tram Silla-Benifaió de la línia que pretenia unir València amb Xàtiva. Inicialment el nom era únicament Benifaió i les obres van anar a càrrec de la Companyia del Ferrocarril de Xàtiva a El Grao de Valencia, posteriorment anomenada Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona ³⁶. En 1941, després de la nacionalització del ferrocarril a Espanya, l'estació va passar a ser gestionada per la recentment creada RENFE.

Respecte a la ubicació de l'estació en el nucli urbà, es troba entre una zona industrial i el teixit urbà del poble de Benifaió, i el recorregut de la línia de ferrocarril és el límit entre aquestes dos zones. Pel que respecta a Almussafes, es troba a 2km de distància, per la qual cosa queda allunyada d'aquesta població. La seua ubicació resulta en un punt estratègic degut a la proximitat de les indústries, motiu pel qual existix una tercera via.

Pel que fa a les actuacions realitzades en aquesta estació, recentment s'ha millorat l'accessibilitat en l'interior de l'estació, com més avant es podrà comprovar.



Figura 39: Vista actual de la façana de l'estació de Benifaió-Almussafes. Imatge pròpia.



65

Figura 38: Posició de la parada de Benifaió-Almussafes en el recorregut de la línia C2. Elaboració pròpia.

³⁶ Juan Peris Torner, «Spanish Railway», *Almansa á Valencia y Tarragona (AVT): Compañía del Ferrocarril de Almansa á Valencia y Tarragona*, 2012

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

En primer lloc, destaca la falta de senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà, igual que passava en l'anterior estació, que demostra que l'usuari no disposa de cap mena d'informació una vegada ix de l'estació i es dirigeix a la població. En el cas de persones no familiaritzades amb Benifaió, la falta d'informació de recorreguts segurs fins els seus destins pot produir sensació de desorientació i inseguretat a l'hora d'escollir un dels possibles camins.

Pel que fa a la iconografia sexista, també apareix als pictogrames del torn adaptat. De les quatre figures que apareixen, un d'ells és l'universal de persones amb mobilitat reduïda, mentre que els altres mostren a tres dones: realitzant les tasques de la cura.

Un altre paràmetre que cal nomenar és el de la visibilitat entre l'interior de l'estació i el seu entorn més immediat. Les parts cegues del tancament creen zones de nul·la visibilitat de l'accés de l'estació, fet que en hores nocturnes i de poca afluència, poden causar sensació d'inseguretat. A més, aquestes zones no entren dins del camp de visió de les càmeres de videovigilància ja que les dos instal·lades solament enfoquen l'àmbit dels torns i una de les andanes.



Salida - Llegada	Destino	Vía
21:12-21:38	VALENCIA-NORD	2
21:39-22:07	VALENCIA-NORD	
22:08-22:30	VALENCIA-NORD	
22:43-23:05	VALENCIA-NORD	
domingo 08 de septiembre		
07:08-07:30	VALENCIA-NORD	
08:11-08:40	VALENCIA-NORD	
08:38-09:00	VALENCIA-NORD	
09:08-09:30	VALENCIA-NORD	
09:38-10:08	VALENCIA-NORD	
10:08-10:30	VALENCIA-NORD	
10:41-11:08	VALENCIA-NORD	
11:38-12:05	VALENCIA-NORD	
12:08-12:30	VALENCIA-NORD	
13:08-13:30	VALENCIA-NORD	
13:39-14:01	VALENCIA-NORD	

Figura 41: Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif amb informació de l'horari dels trens. Imatge pròpia.



Figura 42: Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura. Imatge pròpia.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

Igual que en el cas anterior, a pesar que el personal d'atenció al client de l'estació està la major part del dia, el seu horari correspon amb les hores de major afluència, entre les 8:00h i les 19:00h.

Tant a l'interior de l'estació com en l'accés la il·luminació és tènue, per la qual cosa es creen alguns espais que junt a la falta de visibilitat sensació de no poder ser vist en cas d'emergència.



Figura 43: Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs. Imatge pròpia.

02.1 PRESÈNCIA CONTINUADA DE PERSONAL EN L'ESTACIÓ

Horaris del treballadors d'atenció al client en les estacions	4
---	---

02.2 SENYALITZACIÓ DE RECORREGUTS I FÀCIL ORIENTACIÓ

Senyalització del recorregut d'eixida de l'estació	4
--	---

Senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà	1
---	---

Disseny de l'espai que afavoreix la pròpia orientació	5
---	---

02.3 SISTEMA D'INFORMACIÓ ACCESSIBLE

Visibilitat de la informació	3
------------------------------	---

Iconografia no sexista	2
------------------------	---

Informació en distints idiomes	4
--------------------------------	---

Informació en diferents formats	4
---------------------------------	---

02.4 INFORMACIÓ EN TEMPS REAL

Pantalles amb informació dels pròxims trens	5
---	---

Aplicació mòbil amb avisos en temps real	5
--	---

L'estació compta amb diferents pantalles amb informació en temps real dels trens i de la via per la qual circulen.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

69

Destaca la gran quantitat d'intèrfons d'emergència disposats per tota l'estació, tant en l'interior com en cadascuna de les dos andanes. Aquest fet proporciona major sensació de seguretat en cas d'emergència.



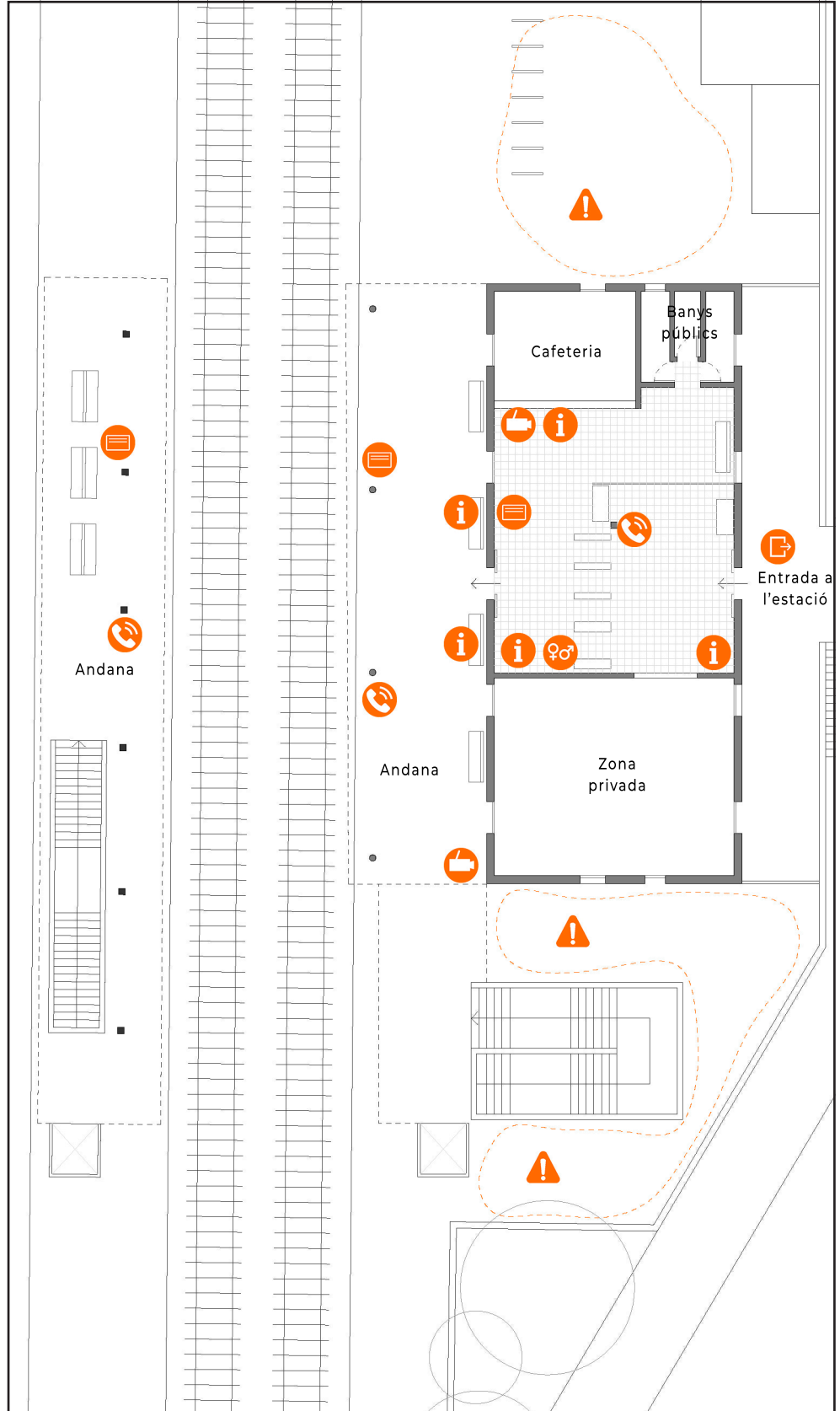
Figura 44: Pantalla amb informació en temps real dels trens. Imatge pròpia.



Figura 45: Intèrfon d'emergència en un dels torns de l'estació. Imatge pròpia.

02.5 IL·LUMINACIÓ SUFICIENT I SEGURA	
Il·luminació adequada a l'interior de l'estació	4
Il·luminació adequada a l'andana	4
02.6 VISIBILITAT SUFICIENT I SEGURA	
Espais de l'estació i entorn immediat amb connexió visual	3
Visibilitat de les possibles eixides en situacions de risc	5
02.7 MANTENIMENT I NETEJA	
Disseny de l'estació que afavoreix el seu manteniment i neteja	4
Estat de manteniment i neteja de l'accés i l'interior de l'estació	4
02.8 ACCÉS A L'AJUDA EN CAS D'EMERGÈNCIA	
Existència d'intèrfon d'emergència	5
Existència de videovigilància	3
Vigilància informal	2

TOTAL = 71 / 19 = 3,73



Planta d'anàlisi: Seguretat
E 1:250

Destaca l'alta puntuació en aquest indicador deguda a les últimes obres, en les quals s'han col·locat encaminaments i rajoles podotàctils tant en l'interior de l'estació com en l'andana i en el pas inferior.

També s'han instal·lat dos ascensors adaptats i s'ha substituït el passamanys per un que compleix l'actual normativa d'accessibilitat.

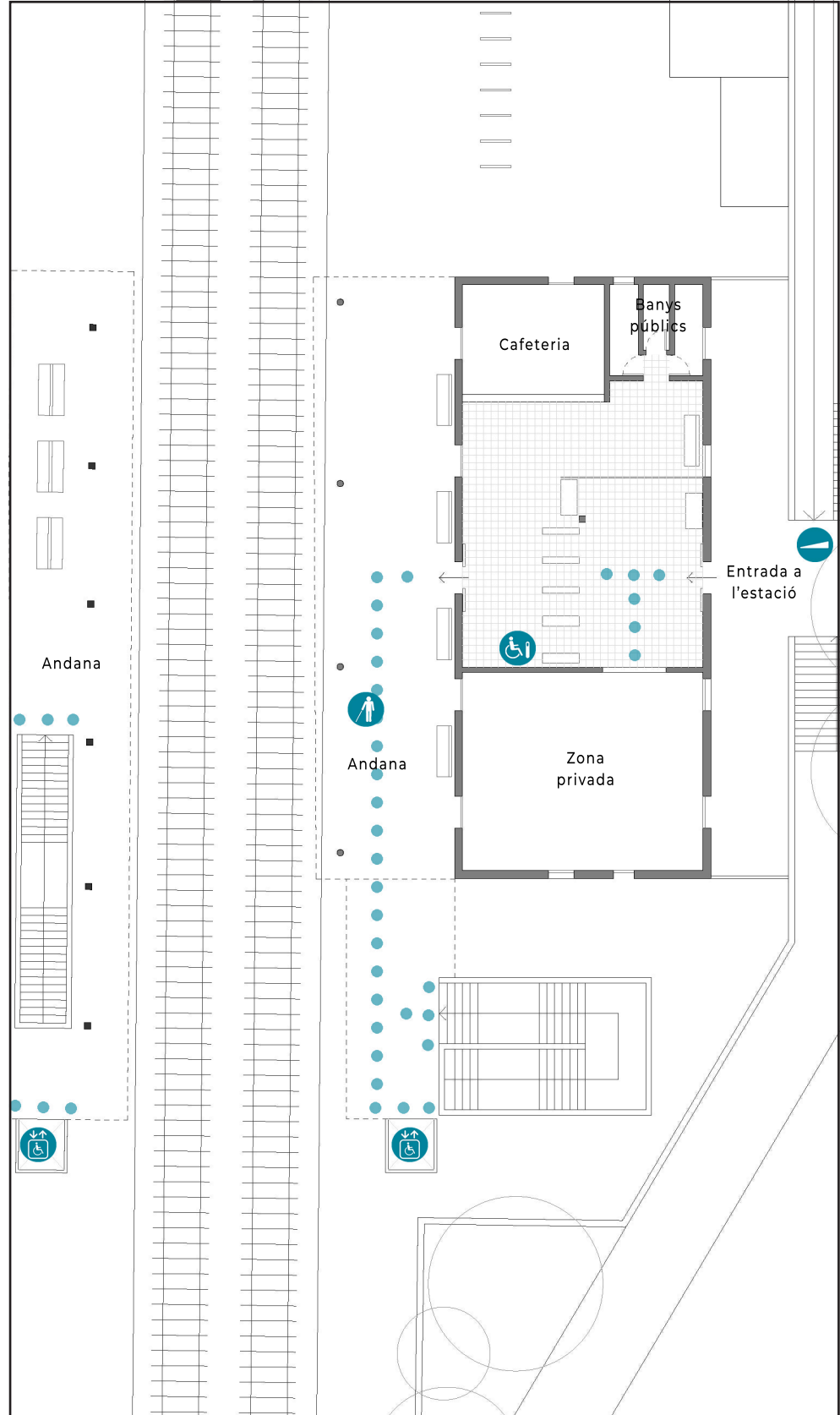
03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

71



Figures 46, 47, 48 i 49: Recorregut de paviment tàctil en l'estació de Benifaió. Imatges pròpies.

03 ACCESSIBILITAT
EN L'ESTACIÓ



Planta d'anàlisi: Accessibilitat
E 1:250

-  Ascensor adaptat
-  Paviment tàtil
-  Torn adaptat
-  Rampa accessible
-  ●●● Recorregut pav. tàtil



03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

73

Figura 50: Plaça d'aparcament adaptat al costat de la rampa d'accés a l'edifici. Imatge pròpia.



Figura 51: Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta. Imatge pròpia.

03.1 BARRERES ARQUITECTÒNIQUES	
Ascensor accessible per a creuar la via	5
Accessibilitat a l'edifici de l'estació des del carrer	5
Paviment tàctil	5
03.2 TORNOS ADAPTATS	
Presència de tornos adaptats	5
03.3 APARCAMENT ADAPTAT	
Existència de places d'aparcament adaptades	5
TOTAL = 25 / 5 = 5	

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

En ninguna de les dos poblacions a les que servix aquesta estació compta amb una línia de transport públic que la unisca amb la resta d'esquipaments públics.



500m (Benif.) - 2,1km (Almus.) 
6min (Benif.) - 26 min (Almus.) 



Figura 52: Recorregut des dels punts centrals de les dos poblacions fins l'estació. Producció pròpia.

04.1 PROXIMITAT

Recorregut a peu des del nucli urbà (punt central)	4
Ubicació de l'estació respecte a la xarxa quotidiana i connectivitat urbana	4
El transport públic connecta l'estació amb el nucli i equipaments de la població	1

04.2 DIVERSITAT

Varietat d'usos i presència simultània i continuada de persones en el recorregut fins l'estació	2
Diferents opcions de desplaçament	2

04.3 AUTONOMIA

Disseny segur de l'entorn immediat de l'estació	3
Accessibilitat en l'entorn de l'estació	3
Passos de vianants que connecten l'equipament amb l'entorn urbà	3
Temps d'espera dels semàfors que connecten l'equipament amb l'entorn urbà	5
Informació i senyalització en el nucli urbà del recorregut fins l'estació	3

04.4 VITALITAT

Disseny social de l'entorn urbà immediat de l'estació que permet activitats de relació, estància, reunió i jocs	3
Relació entre l'entorn immediat de l'estació i la xarxa urbana	4
Manteniment del paisatge urbà de l'estació	3

04.5 REPRESENTATIVITAT

Participació de la comunitat en decisions de l'estació	3
--	---

TOTAL = 43 / 14 = 3,07

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

La rampa del pas subterrani de vehicles trenca la vinculació del carrer San Carlos i de la Travesia Muza amb el Parc de l'Estació, ja que és una via molt freqüentada pels vehicles que creuen a la zona industrial.

Per tant, el Parc de la Plaça de l'Estació no genera simultaneïtat d'usos durant el dia, quedant un equipament aïllat de la resta de la població.

Per la banda sud, el carrer que arriba fins l'estació i que va tangent a les vies, no proporciona percepció de seguretat ja que és molt estret i, a més, les voreres són tan estretes que no és accessible.

D'aquesta manera, l'entorn immediat de l'estació queda solitari de vi-anants durant el dia, a excepció d'alguns xiquets que juguen al parc a puntualment.

Dels possibles recorreguts que arriben fins l'estació, solament la meitat d'ells proporciona un entorn urbà adequat per a un equipament de servei públic com és l'estació de rodalies.

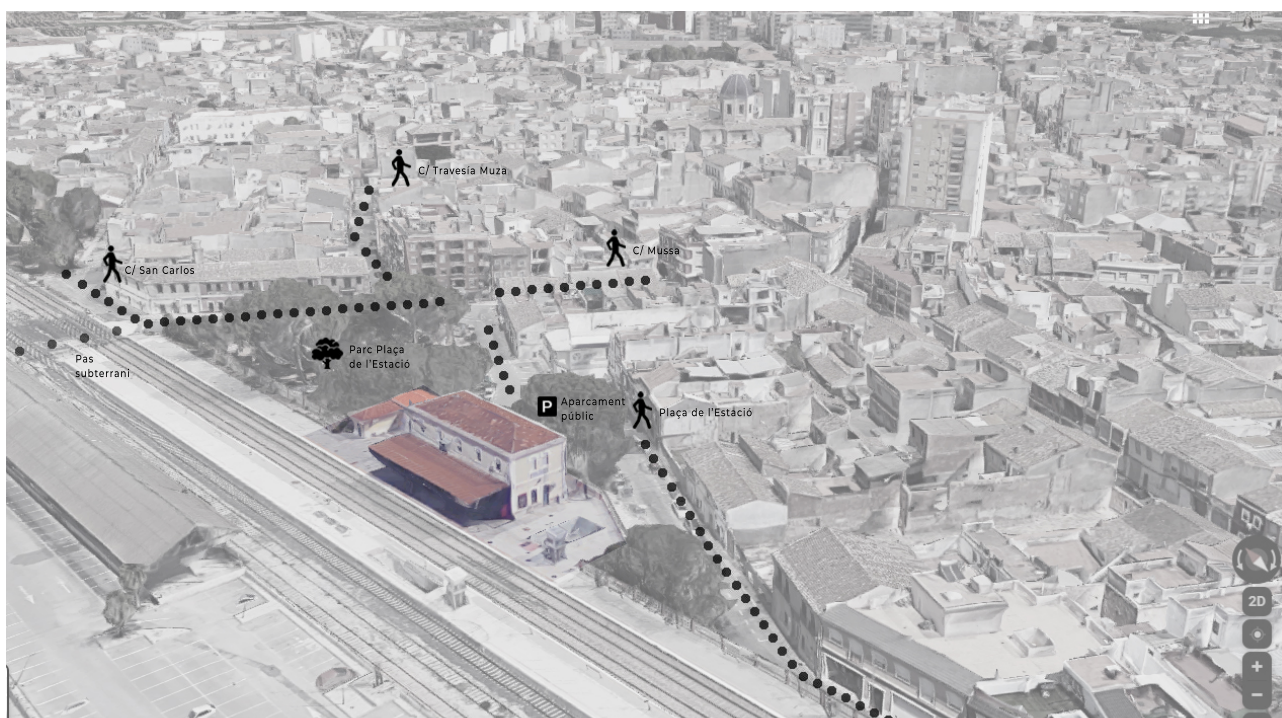


Figura 53: Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic. El·laboració pròpia.

**04 QUALITAT DE
L'ENTORN URBÀ**

Figura 54: Carrer San Carlos, amb l'accés al pas subterrani. Imatge pròpia.



Figura 55: Carrer Mussa, entorn residencial amb poca presència de gent al carrer. Imatge pròpia.

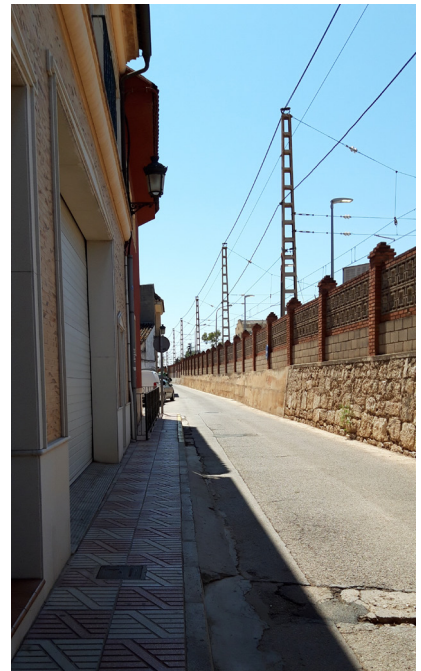


Figura 56: Carrer d'accés a la Plaça de l'Estació, amb una cера estreta i amb el mur de separació de les vies. Imatge pròpia.

Comentari de resultats

Destaca la màxima puntuació de l'indicador de l'accessibilitat. Com ja s'ha comentat abans, açò és degut a les recents obres de millora, amb la qual s'h aconseguit un equipament totalment accessible per a qualsevol usuari.

En el cas contrari es troba la qualitat del transport i l'entorn urbà. La baixa puntuació d'aquest últim està relacionada amb la ubicació de l'estació respecte al nucli urbà, ja que l'entorn immediat està format per una zona industrial a una banda i per una zona residencial en la resta, sense existir activitats que dinamitzen la zona.

Pel que fa a la seguretat a l'interior del recinte de l'estació, la puntuació obtinguda és basant bona ja que el viatger disposa de bastant informació sobre el servei de Rodalies i existixen elements com inter-fons d'emergència que proporcionen sensació de seguretat.

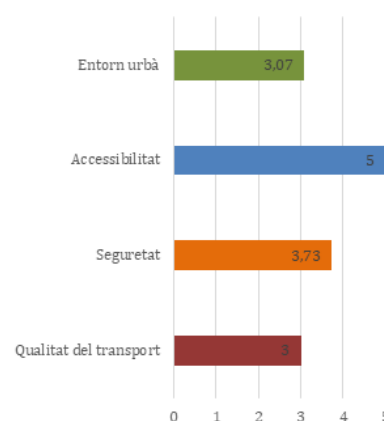


Figura 57: Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació de Benifaió-Almussafes. Elaboració pròpia.

Propostes

A continuació es plantegen algunes propostes per millorar la puntuació d'alguns dels paràmetres de mesura i aconseguir la incorporació de la perspectiva de gènere a l'estació de rodalies de Benifaió-Almussafes:

- Instal·lació d'un plànol de la ciutat on es marquen els llocs rellevants i els recorreguts més segurs per arribar.
- Canvi dels pictogrames del torn adaptat per figures sense gènere.
- Adequació de l'entorn immediat de l'estació amb voreres més amples i il·luminació suficient.
- Servei d'autobús matinal/nocturn coordinat amb l'horari dels trens per oferir un servei segur i sostenible als usuaris.

CAS III: Estació d'Alfatar-Benetússer

Història

L'estació d'Alfatar-Benetússer servix principalment a les poblacions del mateix nom, amb 20.763 habitants i 14.668 habitants respectivament, així com a Sedaví, que es troba molt a prop d'Alfatar. Per l'estació discorre la línia C2 de Rodalies que connecta València Nord amb Moixent, i la línia C1 fins Gandia. Disposa de 2 andanes i 3 vies de tren.

L'estació va ser inaugurada el 24 d'octubre de 1852 amb l'obertura del tram Silla-València de la línia que pretenia unir València amb Xàtiva. Inicialment el nom era únicament Benifaió i les obres van anar a càrrec de la Companyia del Ferrocarril de Xàtiva a El Grao de Valencia, posteriorment anomenada Societat dels Ferrocarrils d'Almansa a València i Tarragona ³⁷. En 1941, després de la nacionalització del ferrocarril a Espanya, l'estació va passar a ser gestionada per la recentment creada RENFE.

Respecte a la ubicació de l'estació en el nucli urbà, es troba entre la població de Benetússer i la d'Alfatar, per la qual cosa queda enmig dels dos nuclis urbans.

Pel que fa a les actuacions realitzades, es destaca la falta d'aquestes en el que respecta a l'accessibilitat de l'estació.



Figura 58: Posició de la parada d'Alfatar-Benetússer en el recorregut de la línia C2. Elaboració pròpia.



Figura 59: Vista actual de la façana de l'estació d'Alfatar-Benetússer. Imatge pròpia.

³⁷ Juan Peris Torner, «Spanish Railway», *Almansa á Valencia y Tarragona (AVT): Compañía del Ferrocarril de Almansa á Valencia y Tarragona*, 2012

En aquest cas també destaca la falta de senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà, igual que passava en les anteriors estacions, que demostra que l'usuari no disposa de cap mena d'informació una vegada ix de l'estació i es dirigeix a la població. En el cas de persones no familiaritzades amb els nuclis urbans, la falta d'informació de recorreguts segurs fins els seus destins pot produir sensació de desorientació i inseguretat a l'hora d'escollir un dels possibles camins.

Pel que fa a la iconografia sexista, també apareix als pictogrames del torn adaptat. De les quatre figures que apareixen, un d'ells és l'universal de persones amb mobilitat reduïda, mentre que els altres mostren a tres dones: realitzant les tasques de la cura.

Un altre paràmetre que cal nomenar és el de la visibilitat entre l'interior de l'estació i el seu entorn més immediat. En aquets cas, la posició de les parts transparents del tancament afavorixen la visibilitat de l'accés de l'estació. A més, destaquen la quantitat de càmeres de vigilància instal·lades tant en l'interior de l'estació com en les andanes.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

81

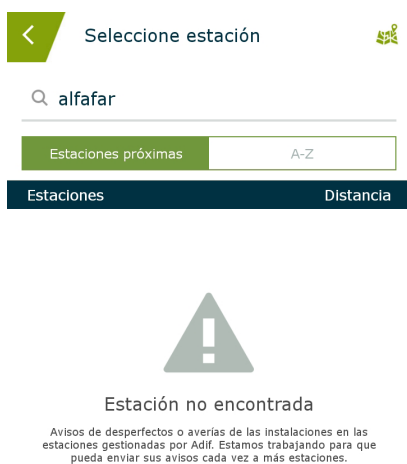


Figura 61: Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif on mostra que no és possible afegir cap avís. Imatge pròpia.



Figura 62: Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura. Imatge pròpia.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

Igual que en els casos anteriors, a pesar que el personal d'atenció al client de l'estació està la major part del dia, el seu horari correspon amb les hores de major afluència, entre les 8:00h i les 19:00h.

Pel que respecta a la il·luminació, aquesta estació compta amb un sistema amb major intensitat que les anteriors.



Figura 63: Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs. Imatge pròpia.

02.1 PRESÈNCIA CONTINUADA DE PERSONAL EN L'ESTACIÓ	
Horaris del treballadors d'atenció al client en les estacions	4
02.2 SENYALITZACIÓ DE RECORREGUTS I FÀCIL ORIENTACIÓ	
Senyalització del recorregut d'eixida de l'estació	5
Senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà	1
Disseny de l'espai que afavoreix la pròpia orientació	3
02.3 SISTEMA D'INFORMACIÓ ACCESSIBLE	
Visibilitat de la informació	3
Iconografia no sexista	2
Informació en distints idiomes	4
Informació en diferents formats	4
02.4 INFORMACIÓ EN TEMPS REAL	
Pantalles amb informació dels pròxims trens	4
Aplicació mòbil amb avisos en temps real	5

L'estació compta amb diferents pantalles amb informació en temps real dels trens i de la via per la qual circulen, així com de pantalles amb les imatges de les càmeres que enfoquen l'andana.

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

83

Destaca la gran quantitat d'intèrfons d'emergència instal·lats, però cap d'ells en funcionament.



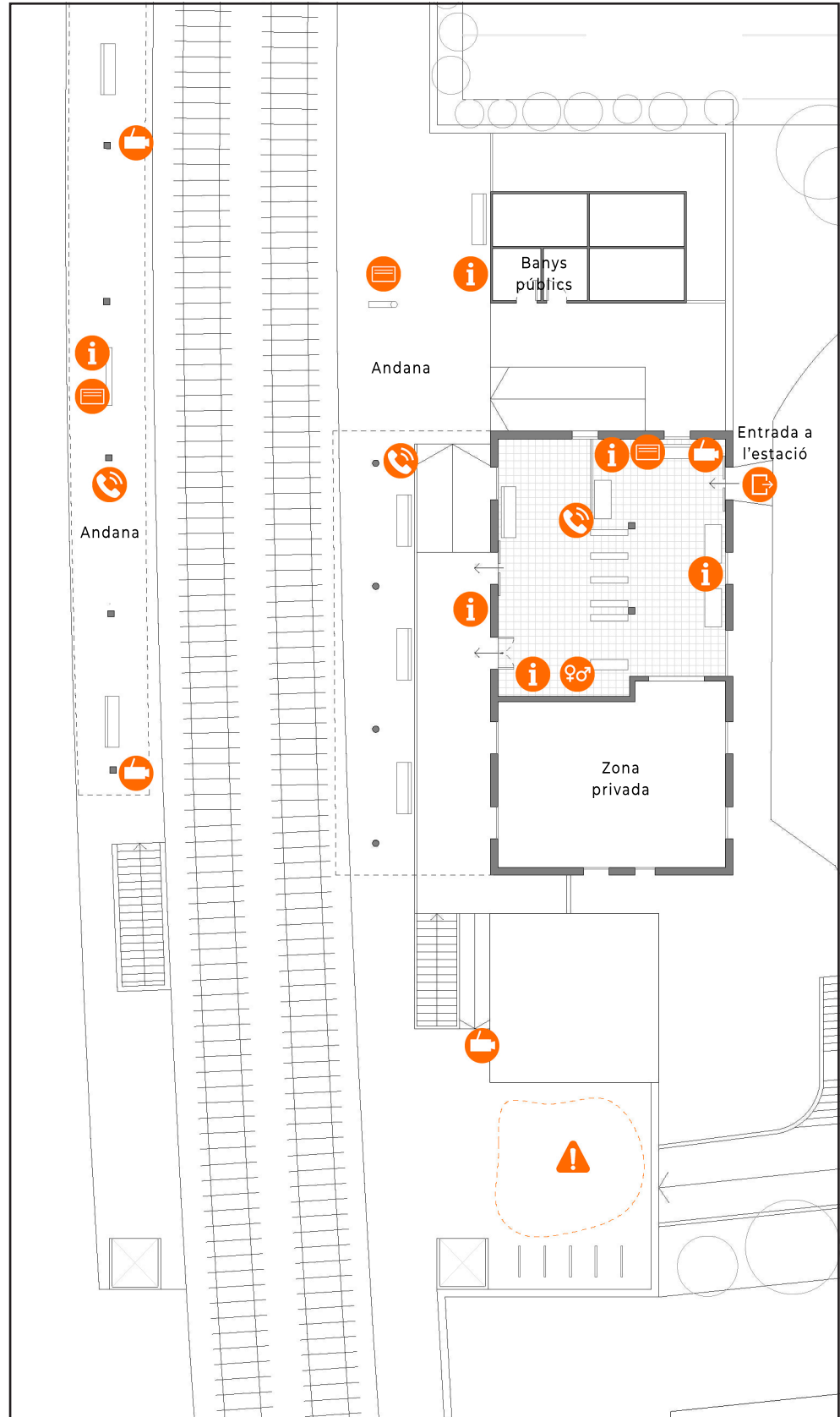
Figura 64: Pantalles amb imatges de les càmeres a l'andana. Imatge pròpia.



Figura 65: Intèrfon d'emergència fora de funcionament. Imatge pròpia.

02.5 IL·LUMINACIÓ SUFICIENT I SEGURA	
Il·luminació adequada a l'interior de l'estació	5
Il·luminació adequada a l'andana	3
02.6 VISIBILITAT SUFICIENT I SEGURA	
Espais de l'estació i entorn immediat amb connexió visual	4
Visibilitat de les possibles eixides en situacions de risc	5
02.7 MANTENIMENT I NETEJA	
Disseny de l'estació que afavoreix el seu manteniment i neteja	3
Estat de manteniment i neteja de l'accés i l'interior de l'estació	4
02.8 ACCÉS A L'AJUDA EN CAS D'EMERGÈNCIA	
Existència d'intèrfon d'emergència	3
Existència de videovigilància	4
Vigilància informal	2

TOTAL = 68 / 19 = 3,57



Planta d'anàlisi: Seguretat
E 1:250

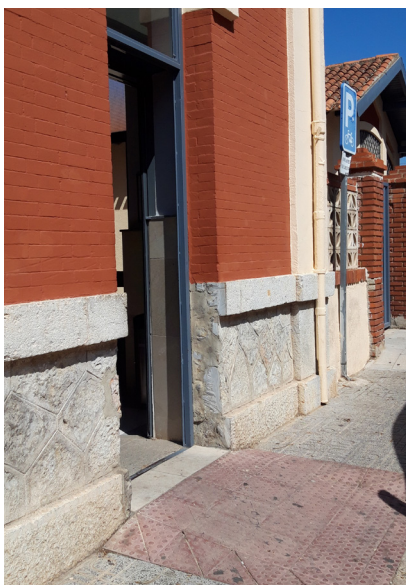
-  Videovigilància
-  Punt amb informació
-  Eixida de l'estació
-  Intèrfon d'emergència
-  Zona insegura
-  Iconografia sexista
-  Inf. en temps real

Destaca la baixa puntuació en aquest indicador deguda la falta d'ascensor accessible per a creuar les vies, així com el mal funcionament de l'existent.

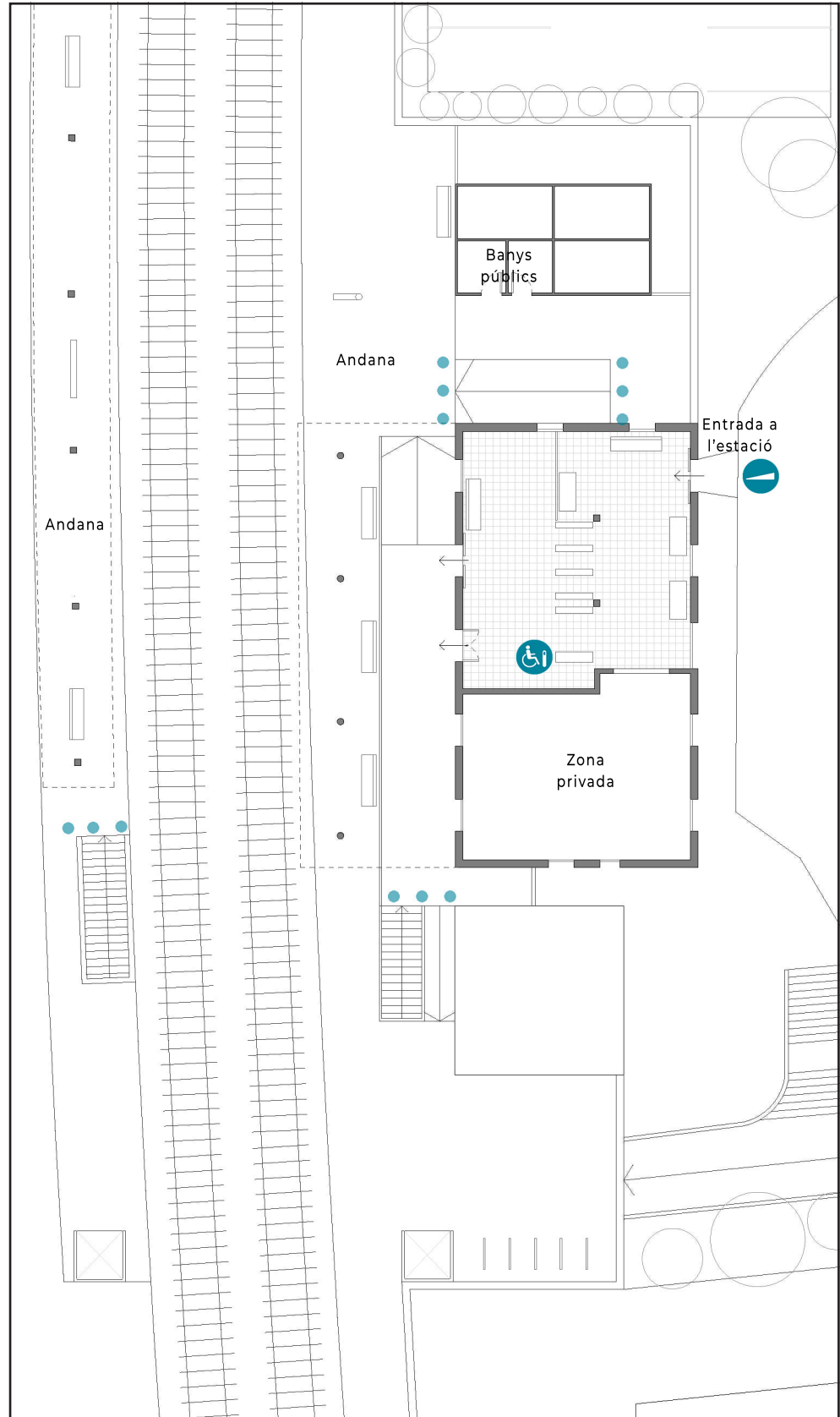
03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

85

Tampoc existix recorregut amb paviment tàctil en cap punt, solament algunes baldoses d'atenció front a les escales i rampes.



Figures 66, 67, 68: Rampa d'accés a l'estació, paviment d'atenció en l'escala i ascensor no adaptat. Imatges pròpies.



Planta d'anàlisi: Accessibilitat
E 1:250

-  Ascensor adaptat
-  Paviment tàctil
-  Torn adaptat
-  Rampa accessible
-  Recorregut pav. tàctil



03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

87

Figura 69 Rampa adaptada per accedir als banys de l'estació Imatge pròpia.



Figura 70: Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta. Imatge pròpia.

03.1 BARRERES ARQUITECTÒNIQUES	
Ascensor accessible per a creuar la via	2
Accessibilitat a l'edifici de l'estació des del carrer	3
Paviment tàtil	3
03.2 TORNS ADAPTATS	
Presència de torns adaptats	5
03.3 APARCAMENT ADAPTAT	
Existència de places d'aparcament adaptades	5

TOTAL = 18 / 5 = 3,6

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

En ninguna de les dos poblacions a les que servix aquesta estació compta amb una línia de transport públic que la unisca amb la resta d'esquipaments públics.



600m (Benet.) - 450m (Alfaf.) 
8min (Benet.) - 6 min (Alfaf.) 



Figura 71: Recorregut des dels punts centrals de les dos poblacions fins l'estació. Producció pròpia.

04.1 PROXIMITAT	
Recorregut a peu des del nucli urbà (punt central)	4
Ubicació de l'estació respecte a la xarxa quotidiana i connectivitat urbana	5
El transport públic connecta l'estació amb el nucli i equipaments de la població	1
04.2 DIVERSITAT	
Varietat d'usos i presència simultània i continuada de persones en el recorregut fins l'estació	3
Diferents opcions de desplaçament	2
04.3 AUTONOMIA	
Disseny segur de l'entorn immediat de l'estació	3
Accessibilitat en l'entorn de l'estació	4
Passos de vianants que connecten l'equipament amb l'entorn urbà	3
Temps d'espera dels semàfors que connecten l'equipament amb l'entorn urbà	5
Informació i senyalització en el nucli urbà del recorregut fins l'estació	3
04.4 VITALITAT	
Disseny social de l'entorn urbà immediat de l'estació que permet activitats de relació, estància, reunió i jocs	3
Relació entre l'entorn immediat de l'estació i la xarxa urbana	4
Manteniment del paisatge urbà de l'estació	4
04.5 REPRESENTATIVITAT	
Participació de la comunitat en decisions de l'estació	3

TOTAL = 47 / 14 = 3,35

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

El pas inferior de vianants trenca la possible relació entre l'equipament del costat de l'estació, el Centre de Majors, i la plaça de l'Estació. Tampoc existix cap relació amb el Parc al que recau aquest Centre de Majors.

A més, l'estació es troba encasellada en la trama urbana d'Alfagar, sense comptar amb cap espai públic obert capaç de generar cap tipus de relació amb la resta de la xarxa urbana.

Per la part de Benetússer, l'accés a l'estació es realitza pel pas de vianants inferior, en el qual destaca la falta de manteniment, així com la poca il·luminació inclús en hores de dia.

Els carrers que donen a aquest pas de vianants per la població de Benetússer linden amb el mur de separació de les vies, per la qual cosa no es tracta d'un paisatge urbà agradable per al viatger.

D'aquesta manera, l'entorn immediat de l'estació queda solitari de vianants durant el dia, a excepció d'alguns majors que es troben al voltant del Centre de Majors.

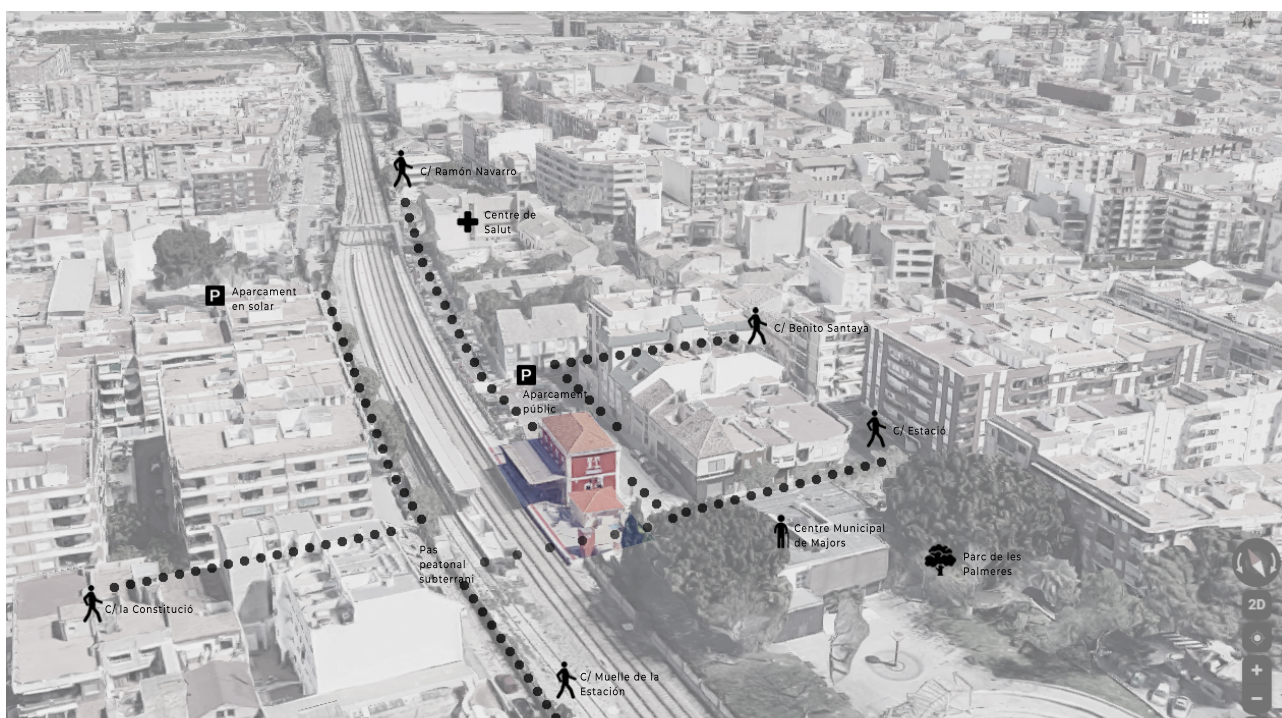


Figura 72: Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic. El·laboració pròpia.

**04 QUALITAT DE
L'ENTORN URBÀ**

Figura 73: Carrer de l'Estació, amb l'accés al pas de vianants subterrani. Imatge pròpia.



Figura 74: Carrer Benito Santaya, entorn residencial amb poca presència de gent al carrer. Imatge pròpia.



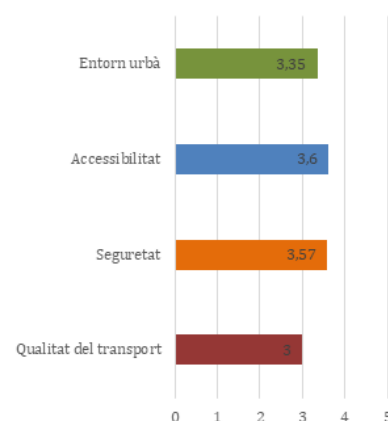
Figura 75: Carrer Ramón Navaro, solament amb una cera i amb el mur de separació de les vies. Imatge pròpia.

Comentari de resultats

Destaca la baixa puntuació de l'indicador de l'accessibilitat per la falta d'ascensor adaptat i recorreguts accessibles.

En el cas contrari es troba la qualitat del transport i l'entorn urbà. La baixa puntuació d'aquest últim està relacionada amb la ubicació de l'estació respecte al nucli urbà, ja que l'entorn immediat està format per una zones residencials sense existir activitats que dinamitzen la zona.

Pel que fa a la seguretat a l'interior del recinte de l'estació, la puntuació obtinguda és mitjana ja que el viatger disposa de bastant informació sobre el servei de Rodalies, però els interfons existents no funcionen.



91

Figura 76: Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació d'Alfarr-Bentússer. Elaboració pròpia.

Propostes

A continuació es plantegen algunes propostes per millorar la puntuació d'alguns dels paràmetres de mesura i aconseguir la incorporació de la perspectiva de gènere a l'estació de rodalies de Benifaió-Almusafes:

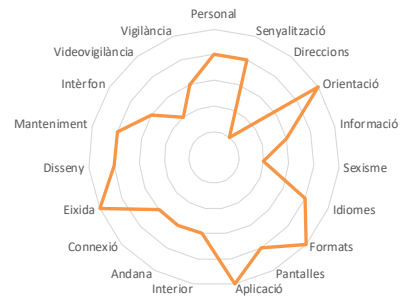
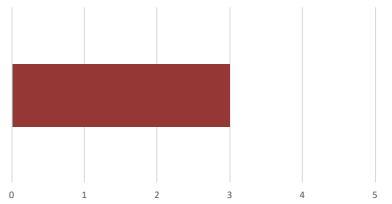
- Instal·lació d'un plànol de la ciutat on es marquen els llocs rellevants i els recorreguts més segurs per arribar.
- Canvi dels pictogrames del torn adaptat per figures sense gènere.
- Adequació de l'entorn immediat de l'estació amb voreres més amples i il·luminació suficient.
- Servei d'autobús matinal/nocturn coordinat amb l'horari dels trens per oferir un servei segur i sostenible als usuaris.
- Reparació dels interfons d'emergència.

Comparació dels resultats

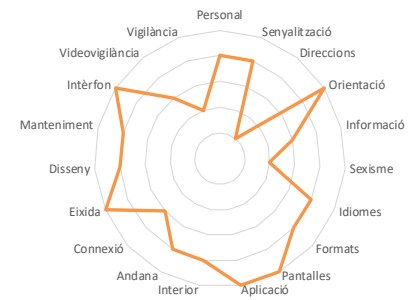
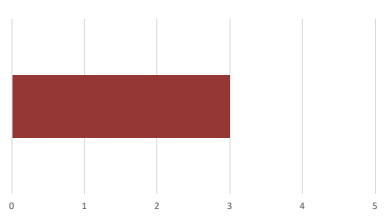
01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

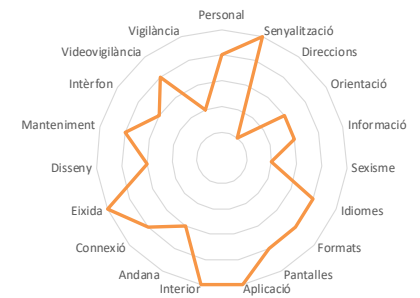
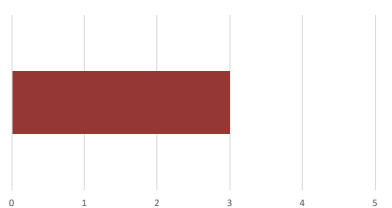
CARCAIXENT



BENIFAIÓ-ALMUSSAFES



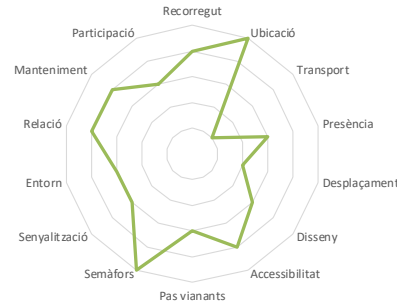
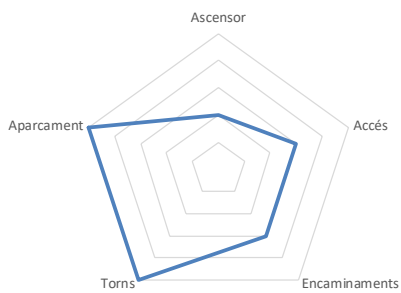
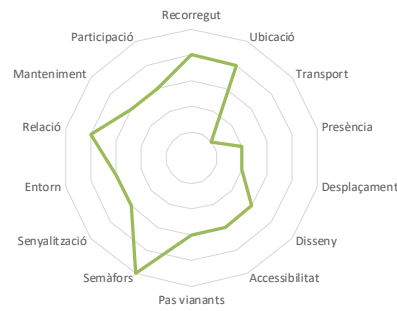
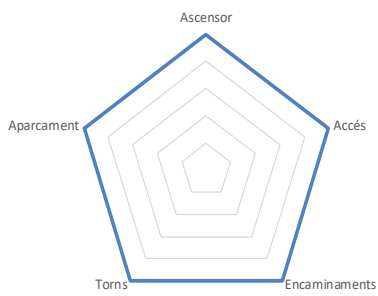
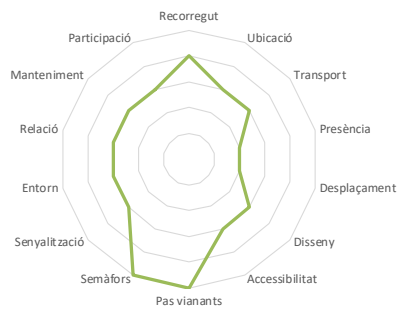
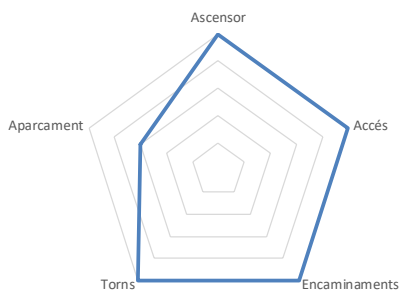
ALFAFAR-BENETÚSSER



03 ACCESSIBILITAT EN L'ESTACIÓ

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

RESULTAT FINAL DE CADA INDICADOR



Pel que fa al primer dels indicadors, que mesura la **qualitat del transport**, resulta igual en els tres casos d'estudi. Els trens fan parada amb major o menor freqüència, entre 15 i 30 minuts, depenent de la franja horària del dia, fet que provoca de vegades esperes de fins a 35 minuts en alguna de les estacions per poder accedir al tren. Això, junt als continus retards que sofrix la línia fan que aquest indicador siga un punt dèbil totes les estacions.

Respecte a l'indicador de la **percepció de seguretat**, els resultats en cadascuna de les anàlisi és diferent, però cap d'elles aconseguix la màxima puntuació. En el cas de Carcaixent, destaca la falta d'accés a l'ajuda en cas d'emergència i la falta d'il·luminació en algunes zones. En Benifaió, igual que en el cas anterior, s'observa un dèficit en l'accés a l'ajuda. En l'estació d'Alfatar, per contra, la baixa puntuació en aquest indicador és deguda a la desorientació del disseny del propi espai i la falta d'informació en alguns punts. Cal assenyalar que en els tres casos s'observa una falta d'informació sobre el nucli urbà una vegada s'ix de l'estació que pot provocar desorientació si no es coneix la ciutat.

Tal i com es veu a la comparació de les gràfiques del tercer indicador, l'**accessibilitat de l'estació** és favorable tant en Carcaixent com en Benifaió-Almussafes. En canvi, en l'estació d'Alfatar-Benetússer destaca la baixa puntuació en l'accessibilitat per la falta l'ascensor adaptat, la deficient rampa d'accés a l'edifici i l'escàs recorregut del paviment tàtil.

Finalment, la puntuació de l'indicador de la **qualitat de l'entorn urbà** és baixa en els tres casos d'estudi. Destaca que cap de les tres estacions compta amb una xarxa de transport públic que la connecta amb la resta d'equipaments de la ciutat. A més, s'observa que en cap de les tres existix un entorn urbà dinamitzat amb activitats que permeten la presència de persones al llarg del dia ja que es troben envoltades de teixit urbà residencial. En el cas de l'entorn immediat de l'estació, sols Carcaixent té una plaça pública, compartida amb un altre equipament de la ciutat, que permet la relació de l'estació amb la xarxa urbana. En el cas de Benifaió, existix un parc però no es relaciona amb cap altre equipament. En Alfatar, l'estació es troba encotillada dins de la trama urbana, i el pas de vianants subterrani fa de barrera per a que aquesta es pugua relacionar amb el Centre de Majors proper.

Per tant, queda patent que les estacions estudiades necessiten diverses actuacions, en cadascun dels àmbits analitzats, per oferir un millor servei de transport públic a la població.

Propostes de millora

En base als estudis dels experts citats en la part teòrica i als resultats de les anàlisi realitzades en les estacions, es proposen una sèrie de mesures que poden ser aplicables a la resta d'estacions de qualsevol línia per tal de millorar la incorporació de la perspectiva de gènere, Pel que fa a la qualitat del transport:

- Realització d'enquestes de mobilitat de cada estació mitjançant els conceptes de **mobilitat ocupacional** i **mobilitat personal o de la cura** per tal d'adaptar millor els horaris en funció del motiu dels desplaçaments.
- **Desagregació de les dades per sexe** per facilitar el càlcul de la bretxa de gènere i introducció d'altres variables com les discapacitats física, psíquica i funcional.
- Instal·lació de **plànols informatius de la ciutat** amb la xarxa d'equipaments públics i els recorreguts segurs per arribar-hi.
- Eliminació total de la iconografia sexista i reemplaçament per elements amb **llenguatge inclusiu**.
- **Renovació de la il·luminació** existent per un sistema que proporcione major sensació de seguretat, així com més eficient.
- **Renovació de materials** que faciliten el vandalisme per revestiments antivandàlics que permeten un fàcil manteniment i neteja.
- Instal·lació de **càmeres de seguretat** que cobrisquen tota la zona de l'usuari i comprovació que tots els sistemes d'ajuda funcionen correctament.
- Instal·lació d'**ascensors adaptats** en aquelles estacions en les quals encara no es dispose.
- Creació de **recorreguts accessibles** mitjançant encaminaments en tota l'estació, des de l'entrada fins les dos andanes.
- Posada en funcionament d'una **línia de transport públic** que vincule l'estació amb la resta d'equipaments públics de la ciutat, amb una freqüència adaptada a l'horari dels trens.
- **Manteniment dels espais pròxims** a les estacions, com tancament de solars sense ús i neteja de pintades vandàliques.
- **Passejos urbans** fins l'estació per tal de localitzar punts amb falta d'accessibilitat, com voreres estretes o falta de rampes.

CONCLUSIÓ 06

L'estudi i investigació previs del marc teòric sobre mobilitat i gènere ha permès extraure les conclusions que es comenten a continuació:

Les ciutats actuals s'organitzen a partir d'un model basat en l'accés al treball remunerat i deixen fora aquelles persones que es desplacen per motius relacionats amb la cura. Cal redefinir eixe model per convertir-lo en un sistema que tinga en compte la diversitat de característiques dels usuaris, de tal manera que cap individu veja limitada la seua llibertat i autonomia personal.

El canvi de model de mobilitat és una de les peces fonamentals per aconseguir ciutats més sostenibles amb el medi ambient. En aquest canvi es troba apostar per mitjans de transport col·lectiu com el tren, més eficient que el vehicle privat.

Per tal d'arribar a un sistema de mobilitat igualitari és necessària la incorporació de la perspectiva de gènere en la planificació del transport de les ciutats. Aquest enfocament va més enllà d'avaluar l'accessibilitat i la sensació de seguretat en els espais. Es tracta d'una eina que s'ha d'aplicar transversalment en cadascuna de les fases, i per això és necessària la participació de tots els agents que intervenen en el sistema, des dels grups d'investigació, a les persones que elaboren les polítiques, el personal que treballa diàriament i per suposat els usuaris.

De la posterior anàlisi dels tres objectes d'estudi es conclou que:

Tal i com s'ha vist en la part teòrica, l'arquitectura que forma part de la xarxa ferroviària, igual que la resta d'elements de transport públic de les ciutats, no incorpora la perspectiva de gènere en cap de les seues fases: ni en la investigació, ni en la planificació de les polítiques ni en l'avaluació dels espais construïts.

Cadascuna de les estacions analitzades complix amb major o menor mesura el sistema d'avaluació amb indicadors urbans proposats en la línia d'investigació, però des d'un punt de vista general, les tres tenen deficiències que afecten al servei públic ofert als usuaris en cadascun dels punts analitzats.

A pesar que la seua ubicació en el nucli urbà fa pensar que estan vinculades a la xarxa quotidiana, es tracta d'equipaments públics sense relació amb la resta de ciutat. I aquest problema afecta a les condicions en les que els usuaris utilitzen aquest mitjà de transport. Equipaments de transport públic insegurs per la falta de manteniment, amb un disseny deficient dels espais i la il·luminació, i moltes vegades inaccessible per la falta o deficiència d'elements que permeten recorreguts adaptats.

Aquestos problemes trobats als casos d'estudi són extrapolables a la majoria d'estacions de Rodalies de la línia C2 i també d'altres línies de València.

En definitiva, l'aplicació de la perspectiva de gènere en el distints àmbits que configuren la ciutat, entre ells el transport ferroviari, és una ferramenta indispensable per abordar la pràctica arquitectònica des d'un altre punt de vista diferent al tradicional, un punt de vista crític i que atén a les necessitats de totes i tots.

Bibliografia

- 104 «Ajuntament de Carcaixent», *Història* <<http://www.carcaixent.es/va/page/historia>> [accedit 26 agost 2019]
- Ciocoletto, Adriana, «Urbanismo para la vida cotidiana. Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género» (Universitat Politècnica de Catalunya, 2014) <<https://tdx.cat/handle/10803/275979>>
- Ciocoletto, Adriana, i Col·lectiu Punt 6, *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género* (Barcelona, 2014) <<http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/EspaciosParaLaVidaCotidiana.pdf>> [accedit 3 setembre 2019]
- Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el Sector Ferroviario, *Informe de la Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el Sector Ferroviario*, ed. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, 1a ed., 2014 <https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/informecomisiontecnicocientificasectorferroviario_0.pdf> [accedit 5 setembre 2019]
- Damyhanovic, Doris, Florian Reinwald, i Angela Weikmann, *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, ed. Elisabeth Irschik, Eva Kail, Astrid Klimmer-Pölleritzer, Andreas Nuss, Gregor Puscher, Manfred Schönfeld, et al. (Viena: Urban Development Vienna, 2013) <<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>>
- Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, *Conclusiones del seminario Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género*, ed. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1ª (Vitoria-Gasteiz, 2012) <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.eus/r41-430/es/contenidos/evento/urbanismo_inclusivo/es_urbincl/adjuntos/seminario_es.pdf> [accedit 13 agost 2019]
- European Institute for Gender Equality, *Women and Transport. Guidance and Checklist*, ed. Heinrich-Böll-Stiftung [Berlin]; Scottish Executive (S.d. Learn To Let Go, 2012) <https://www.webarchive.org.uk/wayback/archive/20180520065700mp_/http://www.gov.scot/Resource/Doc/46746/0026936.pdf> [accedit 13 agost 2019]
- «Finalizan las obras de la estación de Carcaixent con un coste de 784.000 €», *La Vanguardia*, 12 març 2018 <<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20180312/441480926357/finalizan-las-obras-de-la-estacion-de-carcaixent-con-un-coste-de-784000-.html>> [accedit 31 agost 2019]
- Ilárraz Rodríguez, Imanol, *Movilidad sostenible y equidad* (San Sebastián) <<http://www.euskomedia.org/PDFAnIt/congresos/16/16337342.pdf>> [accedit 16 agost 2019]
- «IRUN.ORG» <<http://www.irun.org/viairun/index.asp>> [accedit 14 agost 2019]
- Mahadevia, Darshini, *Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India*, 2015 <<https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1774.5689>>
- Mena Ponce, Ángela, i Marta Soler Gastón, *La movilidad urbana de mujeres y hombres en la Ciudad de Valencia*, ed. Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración. Ayuntamiento de Valencia (Valencia, 2014) <[https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/\\$FILE/La movilidad urbana de mujeres y hombres en la ciudad de Valencia 8 definitivo.pdf?OpenElement&lang=1](https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/$FILE/La%20movilidad%20urbana%20de%20mujeres%20y%20hombres%20en%20la%20ciudad%20de%20Valencia%208%20definitivo.pdf?OpenElement&lang=1)> [accedit 13 agost 2019]

Miralles-Guasch, Carme, *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, ed. Institut Català de les Dones (Barcelona: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions, 2010) <http://dones.gencat.cat/web/content/03_ambits/docs/publicacions_quaderns14.pdf>

Miralles-Guasch, Carme, i Àngel Cebollada i Frontera, *Síntesi 9. Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals* (Barcelona, 2004) <<https://www1.diba.cat/l1breria/pdf/42114.pdf>>

Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, ed. Secretaría de Habitat III, 2017 <<http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>>

Novella Abril, Inés, *Movilidad y Género* (Valencia, 2017) <https://www.transportesociedad.es/presentaciones/movilidad-y-genero/ines_novella_upm.pdf> [accedit 5 setembre 2019]

O'Sullivan, Feargus, «A Modest Proposal to Make Air Travel Obsolete», *CITYLAB*, 2019 <https://www.citylab.com/transportation/2019/08/air-travel-climate-change-germany-trains-flying-pollution/595279/?utm_source=facebook&utm_campaign=citylab&utm_content=edit-promo&utm_term=2019-08-02T14%3A10%3A07&utm_medium=social&fbclid=IwAR07cHOLCkpD39iIKT> [accedit 16 agost 2019]

Peris Torner, Juan, «Spanish Railway», *Almansa á Valencia y Tarragona (AVT): Compañía del Ferrocarril de Almansa á Valencia y Tarragona*, 2012 <<https://www.spanishrailway.com/almansa-a-valencia-y-tarragona-avt-compania-del-ferrocarril-de-almansa-a-valencia-y-tarragona/>> [accedit 25 agost 2019]

Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020, 2010 <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/0110af44-8f9a-4c13-892e-7b66c7c91ac7/71621/100420_pres_1.pdf> [accedit 5 setembre 2019]

Preston, John, i Fiona Rajé, «Accessibility, mobility and transport-related social exclusion», *Journal of Transport Geography*, 15 (2007), 151-60 <<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>>

Red2Red Consultores, *La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad*, 2013 <http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/politicas_evaluaciones_2/es_def/adjuntos/materiales.sectoriales.transporte.y.movilidad.pdf> [accedit 12 agost 2019]

Revisión de los servicios ferroviarios de viajeros declarados como Obligación de Servicio Público, 2017 <<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/B3B646F0-7BDF-46CC-869A-C01FFFD88EDD/148034/EstudioOSP2017.pdf>> [accedit 5 setembre 2019]

Sánchez de Madariaga, Inés, «Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia», *Ciudad y territorio*, XLI (2009), 581-98 <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3105978>>

Sánchez de Madariaga, Inés, Yolanda Agudo Arroyo, i Inés Novella Abril, *Pautas de movilidad y cuidados en Irún* (Irún) <https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment/u/0/?ui=2&ik=bbeb-822cae&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-24838941974307492&th=16c235c95c0a1a6d&view=att&disp=inline&realattid=16c235bdd085c3591fa1&saddbat=ANGjdJ-FWqBAGN6UDr-fjRHw4BYYPsljlbk_9JBd-5khFM-fi> [accedit 4 setembre 2019]

106 Sanz Alduán, Alfonso, «El viatge de les paraules», *SAM*, nº13, 2005, p. 7-14 <<http://www.diba.es/mediambient/pdf/sam13.pdf>>

Táuler, Ángeles, *Género e investigación ferroviaria en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles* <https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Articulos/Articulo_Genero_FFE.pdf> [accedit 17 agost 2019]

Transport for London, *2016/17 Progress Report - Action on Equality* (Londres, 2017) <<http://content.tfl.gov.uk/2016-17-progress-report-action-on-equality.pdf>> [accedit 13 agost 2019]

Transport for London, *Action on Equality: TfL's Commitments to 2020* (Londres, 2016) <<http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>> [accedit 13 agost 2019]

Fonts de les imatges

PORTADA

107

Figura 01: [Façana de l'estació de Carcaixent des de l'andana]. Imatge pròpia.

Figura 02: [Façana de l'estació de Benifaió-Almussafes des de l'andana]. Imatge pròpia.

Figura 03: [Façana de l'estació d'Alfagar-Benetússer des de l'andana]. Imatge pròpia.

DESENVOLUPAMENT

Figura 1: [Diferents cadenes de mobilitat quotidiana.] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>

Figura 2: [Diferència de resultats amb recollecció de dades de forma tradicional (esq.) i utilitzant el concepte de "mobilitat de la cura" (dreta)] http://www.habe.euskadi.eus/contenidos/informacion/ponencias_euskalhiria_2015/es_def/adjuntos/Ponencias/Ines%20S%C3%A1nchez%20de%20Madariaga.pdf

Figura 3: [Incorporació de la perspectiva de gènere en totes les fases del procés de planificació, des de l'anàlisi inicial fins a l'avaluació] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>

Figura 4: [Renovació dels materials de revestiments de la parada de metro d'Holland Park a Londres per facilitar el manteniment i la neteja] <http://content.tfl.gov.uk/action-on-equality-tfls-commitments-to-2020.pdf>

Figura 5: [Recuperació de sòl ferroviari per a nous usos] <http://www.irun.org/viairun/index.asp>

Figura 6: [Els continguts del projecte s'articulen en torn a 10 temes] <http://www.irun.org/viairun/tema-a-tema.asp>

Figura 7: Figura 7: Obtenció del valor final. Elaboració pròpia.

Figura 8: [Pla general de la xarxa de Rodalies del nucli de València] <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/B3B646F0-7BDF-46CC-869A-C01FFFD88EDD/148034/EstudioOSP2017.pdf>

Figura 9: [Demanda diària per línies del nucli de Rodalies de València] http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/0110af44-8f9a-4c13-892e-7b66c7c91ac7/71621/100420_pres_1.pdf

Figura 10: [Desplaçaments en Rodalies segons el sexe i l'edat, en valors absoluts] [https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/\\$FILE/La%20movilidad%20urbana%20de%20mujeres%20y%20hombres%20en%20la%20ciudad%20de%20Valencia%208%20definitivo.pdf?OpenElement&lang=1](https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/$FILE/La%20movilidad%20urbana%20de%20mujeres%20y%20hombres%20en%20la%20ciudad%20de%20Valencia%208%20definitivo.pdf?OpenElement&lang=1), p.49

Figura 11: [Desplaçaments en Rodalies segons el sexe i l'edat, en percentatges] [https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/\\$FILE/La%20movilidad%20urbana%20de%20mujeres%20y%20hombres%20en%20la%20ciudad%20de%20Valencia%208%20definitivo.pdf?OpenElement&lang=1](https://www.valencia.es/mujer/mujer.nsf/0/EE21BE5825CACFC2C1257E920026171F/$FILE/La%20movilidad%20urbana%20de%20mujeres%20y%20hombres%20en%20la%20ciudad%20de%20Valencia%208%20definitivo.pdf?OpenElement&lang=1), p.49

108 Figura 12: [Estacions de la línia C2 de Rodalies de València] Elaboració pròpia

Figura 13: [Carcaixent: Posició tangent al nucli urbà] Elaboració pròpia

Figura 14: [Benifaió-Almussafes: Posició en el límit entre nucli urbà i zona industrial d'una de les poblacions] Elaboració pròpia

Figura 15: [Alfagar-Benetússer: Posició entre dos zones urbanes de la distintes poblacions] Elaboració pròpia

Figura 16: [Postal comercial amb dos persones carregant caixes de taronja al tren] https://www.spanishrailway.com/capitulos_html/almansaavalenciaytarragona.htm

Figura 17: [Posició de la parada de Carcaixent en el recorregut de la línia C2] Elaboració pròpia.

Figura 18: [Vista actual de la façana de l'estació de Carcaixent] Google Maps.

Figura 19: [Horaris vigents des de maig de 2019 de la línia C2 de rodalia] Web de Renfe

Figura 20: [Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif amb informació en temps real de la posició del tren] Imatge pròpia.

Figura 21: [Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura] Imatge pròpia

Figura 22: [Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs] Imatge de Laura Ballester en Google Maps

Figura 23: [Pictograma, pantalla amb informació en temps real i panell informatiu] Imatge pròpia

Figura 24: [Estat actual del pas inferior per creuar les vies després de les obres de millora] Imatge pròpia

Figures 25, 26, 27 i 28: [Recorregut amb paviment tàctil des de l'entrada de l'estació fins l'andana, inclòs el torn adaptat i els elements de comunicació vertical] Imatges pròpies.

Figura 29: [Ascensors adaptats per creuar les vies i passamans adaptat a la normativa d'accessibilitat] Imatge pròpia.

Figura 30: [Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta i dotat amb interfon] Imatge pròpia.

Figura 31: [Recorregut des del punt central de la població fins l'estació] Elaboració pròpia.

Figura 32: [Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic.] Elaboració pròpia.

Figura 33: [Carrer Joanot Martorell, entorn industrial de fàbriques i magatzems amb poques vivendes]. Imatge pròpia.

Figura 34: [Carrer de la Missa, entorn residencial però poca presència de gent al carrer]. Imatge pròpia.

Figura 35: [Carrer Marqués de Campo, configurat per les mitjaneres d'edificis d'ús terciari i amb solars sense edificar.] Imatge pròpia.

Figura 36: [Carrer Corts Valencianes, ús principal residencial amb algun comerç i equipament esportiu municipal.] Imatge pròpia.

Figura 37: [Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació de Carcaixent.] Elaboració pròpia.

Figura 38: [Posició de la parada de Benifaió-Almussafes en el recorregut de la línia C2.] Elaboració pròpia.

Figura 39: [Vista actual de la façana de l'estació de Benifaió-Almussafes.] Imatge pròpia.

Figura 40: [Horaris vigents des de maig de 2019 de la línia C2 de rodalia. Renfe.] Web de Renfe

Figura 41: [Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif amb informació de l'horari dels trens.] Imatge pròpia.

Figura 42: [Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura.] Imatge pròpia.

Figura 43: [Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs.] Imatge pròpia.

Figura 44: [Pantalla amb informació en temps real dels trens.] Imatge pròpia.

Figura 45: [Intèrfon d'emergència en un dels torns de l'estació.] Imatge pròpia.

Figures 46, 47, 48 i 49: [Recorregut de paviment tàctil en l'estació de Benifaió.] Imatges pròpies.

Figura 50: [Plaça d'aparcament adaptat al costat de la rampa d'accés a l'edifici.] Imatge pròpia.

Figura 51: [Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta.] Imatge pròpia.

Figura 52: [Recorregut des dels punts centrals de les dos poblacions fins l'estació.] Producció pròpia.

Figura 53: [Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic.] Elaboració pròpia.

Figura 54: [Carrer San Carlos, amb l'accés al pas subterrani.] Imatge pròpia.

Figura 55: [Carrer Mussa, entorn residencial amb poca presència de gent al carrer.] Imatge pròpia.

Figura 56: [Carrer d'accés a la Plaça de l'Estació, amb una cèrca estreta i amb el mur de separació de les vies.] Imatge pròpia.

Figura 57: [Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació de Benifaió-Almussafes.] Elaboració pròpia.

Figura 58: [Posició de la parada d'Alfarr-Benetússer en el recorregut de la línia C2.] Elaboració pròpia.

Figura 59: [Vista actual de la façana de l'estació d'Alfarr-Benetússer.] Imatge pròpia.

Figura 60: [Horaris vigents des de maig de 2019 de la línia C2 de rodalia.] Web de Renfe.

110 Figura 61: [Captura de pantalla de l'aplicació d'Adif on mostra que no és possible afegir cap avís.] Imatge pròpia.

Figura 62: [Iconografia sexista en els torns adaptats, amb figures de dona que realitzen tasques de la cura.] Imatge pròpia.

Figura 63: [Il·luminació tènue a l'interior que dona lloc a espais insegurs.] Imatge pròpia.

Figura 64: [Pantalles amb imatges de les càmeres a l'andana.] Imatge pròpia.

Figura 65: [Intèrfon d'emergència fora de funcionament.] Imatge pròpia.

Figures 66, 67, 68: [Rampa d'accés a l'esació, paviment d'atenció en l'escala i ascensor no adaptat.] Imatges pròpies.

Figura 69 [Rampa adaptada per accedir als banys de l'estació] Imatge pròpia.

Figura 70: [Torn adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, més ample que la resta.] Imatge pròpia.

Figura 71: [Recorregut des dels punts centrals de les dos poblacions fins l'estació.] Producció pròpia.

Figura 72: [Entorn immediat de l'estació, carrers d'accés i espai públic.] Elaboració pròpia.

Figura 73: [Carrer de l'Estació, amb l'accés al pas de vianants subterrani.] Imatge pròpia.

Figura 74:[Carrer Benito Santaya, entorn residencial amb poca presència de gent al carrer.] Imatge pròpia.

Figura 75: [Carrer Ramón Navaro, solament amb una cera i amb el mur de separació de les vies.] Imatge pròpia.

Figura 76: [Gràfic de resultats de l'avaluació de l'estació d'Alfàfar-Bentússer.] Elaboració pròpia.

