

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

Identificació i classificació (3 de 4)

**Paula Cuesta Giner**



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

Tutors:

Eva María Álvarez Isidro  
Carlos José Gómez Alfonso



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

**Grau en Fonaments de l'Arquitectura**

Treball Fi de Grau. Curs 2018-2019



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

**Identificació i classificació** (3 de 4)

Anàlisi de l'arquitectura de l'àmbit ferroviari amb  
estacions de la línia de rodalies C-2 de València



## **Resum**

---

El patró de mobilitat actual, a més de no respondre a les necessitats de la vida quotidiana, té greus disfuncions amb el medi ambient i amb el sistema econòmic. És per això, que cada vegada més s'està apostant per un mode de transport eficaç, sostenible, igualitari i econòmic, com pot ser el sistema de transport ferroviari.

La incorporació de les dones al mercat laboral, i conseqüentment, l'increment de les seues necessitats de mobilitat ha evidenciat certes carències al servei ferroviari, des del punta de vista de la perspectiva de gènere.

Per tant, la finalitat del present treball és analitzar les estacions de tren a través d'un sistema d'indicadors per a identificar els principals problemes i plantejar una selecció de propostes de millora, amb l'objectiu d'afavorir la vida quotidiana de totes les persones, tant homes, dones, xiquets, xiquets com persones amb diversitat funcional.

## **Paraules clau**

Gènere, inclusió, mobilitat, sostenibilitat, urbanisme, ferrocarril, estació

## Resumen

---

El patrón de movilidad actual, además de no responder a las necesidades de la vida cotidiana, tiene graves disfunciones con el medio ambiente y con el sistema económico. Es por ello, que cada vez más se está apostando por un modo de transporte eficaz, sostenible, igualitario y económico, como puede ser el sistema de transporte ferroviario.

La incorporación de las mujeres al mercado laboral, y consecuentemente, el incremento de sus necesidades de movilidad ha evidenciado ciertas carencias en el servicio ferroviario, desde el punto de vista de la perspectiva de género.

Por tanto, la finalidad del presente trabajo es analizar las estaciones de tren a través de un sistema de indicadores para identificar los principales problemas y plantear una selección de propuestas de mejora, con el objetivo de favorecer la vida cotidiana de todas las personas, tanto hombres, mujeres, niños, niñas como personas con diversidad funcional.

## Palabras clave

Género, inclusión, movilidad, sostenibilidad, urbanismo, ferrocarril, estación

## **Abstract**

---

The current mobility pattern, in addition to not responding to the needs of everyday life, has serious dysfunctions with the environment and the economic system. That is why, more and more is betting on an efficient, sustainable, egalitarian and economic mode of transport, such as the rail transport system.

The incorporation of women into the labor market, and consequently, the increase in their mobility needs has shown certain lacks in the rail service, from the point of view of a gender perspective.

Therefore, the purpose of this paper is to analyze the train stations through a system of indicators to identify the main problems and propose a selection of improvement proposals, with the aim of favoring the daily life of all people, both men, women, children, children as people with functional diversity.

## **Key words**

Gender, inclusion, mobility, sustainability, urban planning, railway, station

## ÍNDEX

<b>INTRODUCCIÓ</b>	<b>11</b>
Identificació del tema, interès i context	12
Objectius	13
Metodologia	14
<b>MARC TEÒRIC</b>	<b>17</b>
Mobilitat i perspectiva de gènere	
L'urbanisme excloent	14
Gènere i mobilitat	25
Mobilitat i sostenibilitat, el ferrocarril	31
Intervencions urbanes i mobilitat	
Desenvolupament urbà vinculat a la mobilitat	36
Intervencions al tren amb perspectiva de gènere	38
<b>MOBILITAT EN FERROCARRIL A VALÈNCIA</b>	<b>47</b>
Descripció i àmbit d'estudi	48
La línia C-2	50
Casos d'estudi	53



59	<b>METODOLOGIA D'ANÀLISI</b>
60	Mètode d'estudi
61	Descripció dels indicadors
77	Criteris d'avaluació
79	<b>ESTUDI DELS CASOS</b>
80	Cas I: Estació exempta del nucli urbà
88	Cas II: Estació entre dos nuclis urbans
96	Cas III: Estació entre nucli urbà i polígon industrial
105	Conclusions i propostes de millora
109	<b>CONCLUSIÓ</b>
113	<b>BIBLIOGRAFIA</b>
114	Bibliografia
117	Origen de les imatges
121	<b>ANNEXES</b>
	Annex I: Fulles anàlisi de les estacions



## INTRODUCCIÓ

## Identificació del tema, interès i context

---

L'urbanisme, sent la ferramenta que configura els espais on vivim i on es desenvolupen majoritàriament les nostres relacions socials, té una gran importància en la vida de totes les persones. Tradicionalment, aquest s'ha considerat una matèria neutra<sup>1</sup>, és a dir, que la manera de dissenyar els diferents espais no afectava ni beneficiava a ninguna persona o col·lectiu. Però a partir dels anys 70, diferents dones feministes han demostrat que açò no és cert.

Jane Jacobs, en la seua obra *Muerte y vida de las grandes ciudades* publicada en l'any 1961, constitueix una de les primeres crítiques a la mirada universal i homogènia de la ciutat, on va fer una aportació fonamental amb la comprensió de la ciutat més enllà de la funcionalitat, a partir de la descripció de fets quotidians<sup>2</sup>.

En 1980, Dolores Hayden ja es preguntava "¿Com seria una ciutat si no fora sexista?" En la seua obra *The Grand Domestic Revolution*<sup>3</sup> exemplifica els desavantatges del model d'ocupació del territori, la relació entre el tipus de ciutat i les desigualtats que es poden ocasionar en la vida quotidiana de les dones. En aquells temps ja observava com l'entorn construït segons el criteri predominant -negoci immobiliari i benefici econòmic segur, directe i ràpid-, contribuïa molt poc a afavorir la vida de les persones que tenen que combinar treball remunerat i la cura i atenció d'altres persones.

Actualment, casi 40 anys després, també es pot observar que l'espai urbà i equipaments públics reflexen dinàmiques de poder i donen prioritat i visibilitat a certs elements sobre altres<sup>4</sup>. És a dir, a més de viure a una societat desigual on les persones opten a diferents oportunitats i obligacions depenent del sexe, aquesta desigualtat també es pot trobar en la forma de com es construeix l'espai.

---

1 Col·lectiu Punt 6, *Mujeres Trabajando. Guía de Reconocimiento Urbano Con Perspectiva de Género* (Barcelona: Editorial Comanegra).

2 Jane Jacobs, *Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades*, 2a edició (Madrid: Capitán Swing, 2011).

3 Dolores Hayden, *The Grand Domestic Revolution: A History of Feminist Designs for American Homes, Neighborhoods and Cities*, *Journal of the Society of Architectural Historians* (Cambridge: Massachusetts: The MIT Press, 1982).

4 Col·lectiu Punt 6.

Per aquest motiu, el present Treball Fi de Grau (TFG) aposta per aplicar els criteris de gènere al planejament urbanístic, concretament al camp de la mobilitat aprofundint en l'arquitectura ferroviària. Amb l'objectiu de contribuir en el desenvolupament d'una societat més justa i equitativa i en el desenvolupament sostenible, ja que s'entén que el model de ciutat òptim per a afavorir el desenvolupament és el que facilita la mobilitat prioritant els desplaçaments dels vianants, l'accessibilitat, els usos mixtes, i el que respon a l'autonomia de les persones per a l'ús dels diferents espais potenciant la vitalitat dels carrers i la participació amb igualtat d'oportunitats.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Adriana Ciocoletto, 'Urbanismo Para La Vida Cotidiana. Herramientas de Análisis y Evaluación Urbana a Escala de Barrio Desde La Perspectiva de Género. Tesis Doctoral' (Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 2014).

## Objectius

---

### OBJECTIUS GENERALS

L'objectiu general d'aquest treball és estudiar l'arquitectura de l'àmbit ferroviari de la nostra zona des del punt de vista de la perspectiva de gènere i plantejar alternatives d'actuacions de millora a aquest transport públic, per a progressar en la qualitat vida i mobilitat de totes les persones en aquests espais.

### OBJECTIUS ESPECÍFICS

- Incidir en la conscienciació de la sostenibilitat ambiental del sistema de transport destacant la importància del tren en l'adaptació del canvi climàtic i la necessitat d'aquest com a futur patró de mobilitat.
- Conèixer el perquè la mobilitat s'ha de tractar des del punt de vista de la perspectiva de gènere
- Analitzar actuacions de l'àmbit ferroviari que incorporen la perspectiva de gènere.
- Examinar què passa al nostre entorn analitzant les estacions de la línia de rodalies C-2 de València des del punt de vista de la perspectiva de gènere.
- Elaborar unes possibles propostes de millora d'acord als problemes obtinguts per a poder-les adaptar en les diferents estacions de tren i el seu entorn.

## Metodologia

---

Per al desenvolupament d'aquest Treball Fi de Grau (TFG), es parteix de la necessitat d'incorporar la perspectiva de gènere en l'àmbit urbà i es proposa una metodologia per a analitzar i avaluar si la perspectiva de gènere i l'experiència de les dones està inclosa en l'àmbit d'estudi.

Després de la lectura d'articles de diferents col·lectius i persones que han investigat i treballat en aquest tema, es sintetitzen tres punts base per a intervindre en la millora de l'espai públic des del punt de vista de la perspectiva de gènere:

01. Obtenció de dades per a realitzar l'avaluació dels espais que se'ns presenten amb un diagnòstic urbà participatiu, imprescindible per a conèixer l'espai a avaluar.
02. Avaluació urbana relacionada amb l'àmbit ferroviari proposta a través d'un sistema d'indicadors.
03. Catàleg de solucions ja identificades i provades per altres persones en altres llocs i en altres moments.

La primera fase de diagnòstic de l'entorn de l'àmbit d'estudi necessita una coordinació entre associacions o grups de dones, equip tècnic del municipi, així com l'ajuda de persones o grups experts en urbanisme i gènere. D'aquesta manera, es podrien obtenir criteris de gènere susceptibles de ser incorporats en un projecte de transformació i millora de l'entorn.

En aquest cas, la dedicació del present TFG no pot englobar totes les etapes del projecte. Per tant, la primera fase s'assumeix de les diferents lectures realitzades durant l'estudi d'aquest tema i amb la pròpia experiència com a usuària de la línia C-2 de rodalies de València i habitant d'un municipi de l'àmbit d'estudi.

El treball es centra en la segona i tercera fase com a línia de treball, partint d'una anàlisi d'intervencions, avaluant amb un sistema d'indicadors les estacions de ferrocarril de la línia C-2 de rodalies de València i realitzant un catàleg de propostes de millora.

Aquest treball perteneix a una línia d'investigació col·lectiva, la qual profunditza en la investigació des de la perspectiva de gènere de les estacions de la línia de rodalies C-2 de València, junt a l'alumna Eva Camarena Sánchez amb el Treball Fi de Grau:

*Actuacions en l'entorn construït en l'àmbit municipal que incorporen la perspectiva de gènere. Identificació i classificació I*

Cada treball proposa uns casos d'estudi diferents, però segueixen la mateixa metodologia d'anàlisi per aconseguir un sistema d'anàlisi aplicable a pròxims estudis d'altres estacions.



MARC TEÒRIC



## **APROXIMACIÓ A LA MOBILITAT DES D'UNA PERSPECTIVA DE GÈNERE**

S'entén per perspectiva de gènere *"la consideració sistemàtica de les diferents situacions, condicions, aspiracions i necessitat de dones i homes, incorporant objectius i actuacions específiques dirigies a eliminar les desigualtats i promoure la igualtat en totes les polítiques i accions, a tots els nivells en totes les fases de la planificació, execució i avaluació"*

Marta Zamacona



**“Els treballs realitzats des de les teories feministes i estudis de gènere obrin una línia crítica sobre la forma de comprendre, pensar, fer la ciutat, i el seu impacte en la vida quotidiana de les persones”.**

Adriana Ciocoletto

## L'URBANISME EXCLOENT

---

La geògrafa britànica Linda Mac Dowell a la seua publicació de l'any 1999 *Género, identidad y lugar*, explica com la divisió espacial entre el món privat de la casa, el món públic del treball remunerat, la política i el poder, ha sigut utilitzada per les societats industrials per a la construcció de les característiques assignades a cada sexe. Aquesta divisió s'observa tant a l'interior de la vivenda com a les zones urbanes, on es materialitza en la separació del territori en àrees monofuncionals.<sup>6</sup>

En esta separació entre l'esfera pública i privada existeix una relació evident entre la forma urbana i les desigualtats de gènere que influeixen directament en les inversions públiques, infraestructures de transports i disseny dels espais domèstics, com afirma Inés Sánchez de Madariaga <sup>7</sup>, afavorint el funcionament del sistema productiu, en lloc de facilitar el desenvolupament de les tasques necessàries de la vida quotidiana.

Col·lectiu Punt 6, un grup d'arquitectes, sociòlogues i urbanistes ho exemplifiquen molt bé amb les diferents inversions que es fan als espais públics. Per exemple, als camps de futbol -on es beneficien majoritàriament homes joves-, o en carreteres i autopistes, on afavoreixen a qui es desplaça amb cotxe privat -generalment homes-. Per contra, les inversions al transport públic, encara que beneficien a una part més àmplia i diversa de la població, són sempre més qüestionades.

Tal com afirma Blanca Valdivia, una de les integrants de Col·lectiu Punt 6, a una entrevista de Cuartopoder <sup>8</sup>: “l'espai urbà és una part de l'escenari de les desigualtats que existeixen en la societat en l'àmbit d'una societat capitalista, patriarcal i colonialista, però a més, l'espai urbà reproduïx aquestes desigualtats”.

---

6 Linda McDowell, *Género, Identidad y Lugar. Un Estudio de Las Geografías Feministas*, Género, Identidad y Lugar (Madrid: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S.A.), 1999)

7 Inés Sánchez de Madariaga, 'Infraestructuras Para La Vida Cotidiana y La Calidad de Vida', *Ciudades*, 8.08 (2004), 101 <<https://doi.org/10.24197/ciudades.08.2004.101-133>>.

8 María F. Sánchez, 'Blanca Valdivia, Col·lectiu Punt 6: "El Espacio Urbano Reproduce Desigualdades"', *Cuartopoder*, 2019.

Generalment, les nostres ciutats no tenen prou en compte les necessitats de la diversitat de persones que viuen en ella i contribueixen en la desigualtat.<sup>9</sup> S'ignora l'**esfera reproductiva** -terme referit a Col·lectiu Punt 6, el qual defineixen com "activitats no remunerades que realitzen les persones d'una unitat de convivència per a la cura d'elles mateixes, per als integrants de la família o per a una família aliena. Nomenades també activitats domèstiques- i d'atenció a les persones, i es beneficia primordialment el camp de treball, és a dir, l'**esfera productiva** -definit com "activitats relacionades amb la producció de bens i serveis, els quals suposen una remuneració en forma de salari" i el gènere masculí-.

De fet, "hi ha diversitat d'investigacions que evidencien com la configuració urbana és especialment negativa per a les dones, ja que les seues característiques alteren de forma significativa l'ús dels espais i l'ocupació del seu temps degut a que la vida quotidiana de les dones es troba més carregada d'activitat".<sup>10</sup>

Per aquest motiu, es planteja la necessitat d'incloure la **perspectiva de gènere** als estudis, planificacions urbanes, plans de mobilitat... apostant per un urbanisme feminista que canvie les prioritats i pose la vida al centre, per a garantir la igualtat d'oportunitats de dones i homes, facilitar les activitats tant de l'esfera productiva com reproductiva i atendre a la diversitat de necessitats de la població.

En definitiva, redefinir l'urbanisme per a millorar la qualitat de vida de les ciutadanes i ciutadans: tant dones com homes, xiquetes i xiquets, adults i majors, persones amb diversitat funcional, sense importar la seua procedència ni la situació socioeconòmica.

Yeandle ja reflexionava sobre l'experiència vital de les dones a les ciutats, i proposa fonamentalment un canvi que permetisca la participació de les dones a una ciutat planificada històricament per homes.

---

9 Adriana Ciocoletto. Col·lectiu Punt 6, Espacios Para La Vida Cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana Con Perspectiva de Género (Barcelona: Editorial Comanegra).

10 Ajuntament de València, 'La Movilidad Urbana de Mujeres y Hombres En La Ciudad de Valencia' (València: Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración., 2014), pp. 1-51.

Amb aquesta mirada, a l'any 1998 la publicació *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad un espacio para el cambio*<sup>11</sup> coordinada per Chris Booth, Jane Darke i Susan Yeandle ja reflexionava sobre l'experiència vital de les dones a les ciutats, i proposa fonamentalment un canvi que permetisca la participació de les dones a una ciutat planificada històricament per homes.

Per tant, per a que açò siga possible, s'ha d'apostar per "una participació referida a tots els nivells, des de l'experiència com a usuaris de l'espai fins com a professionals de la disciplina", com afirma Adriana Ciocoletto a la seua tesi *Urbanismo para la vida cotidiana*. Així mateix, com comenta Blanca Valdivia a l'entrevista comentada anteriorment: "les actuacions no han de ser aïllades, sent necessari incloure els criteris de gènere de forma transversal al disseny dels espais, treballant-los de manera multiescalar i aplicant-los a totes les polítiques".

---

<sup>11</sup> Chris Booth, Jane Darke, and Susan Yeandle, *La Vida de Las Mujeres En La Ciudad. La Ciudad Un Espacio Para El Cambio* (Madrid: Narcea S.A. De Ediciones, 1988), CXII <<https://doi.org/10.1192/bjp.112.483.211-a>>.





**“Quan parlem de disseny urbà un dels grans temes és la mobilitat, i la mobilitat vista des de la perspectiva de la cura té una gran carència”.**

**Naiara Zabala Granados,**  
arquitecta municipal de  
l'Ajuntament d'Irún

## MOBILITAT I GÈNERE

---

### El model de mobilitat actual reflexa l'urbanisme

Carme Miralles Guasch defeneix la mobilitat com la “suma de desplaçaments que fan els ciutadans per accedir als treballs, béns i serveis necessaris per al seu quefer quotidià”<sup>12</sup> i la destaca com un aspecte fonamental i necessari en la vida de les persones per a dur a terme les activitats que realitzem diàriament, tant productives com reproductives.

Per tant, tal com afirma la Regidoria de Benestar Social i Integració de l'Ajuntament de València, “les polítiques urbanístiques, concretament les de transports i mobilitat, afecten directament a la qualitat de vida de la població”.<sup>13</sup> És a dir, existeix una relació directa entre la **mobilitat i la nostra vida quotidiana**. I què entenem per vida quotidiana?

El concepte de vida quotidiana, com s'ha afirmat en varies ocasions, és un tema de difícil definició i d'ampli estudi. A la tesi de Adriana Ciocchetto s'entén com “el conjunt d'activitats que les persones realitzen per satisfer les seues necessitats en els diferents esferes de la vida que inclouen les tasques productives, reproductives, pròpies i comunitàries o polítiques. Estes activitats es duen a terme en un suport físic (barri, ciutat i territori) i en un temps determinat.”<sup>14</sup>

No obstant, tal com ella afirma, “la realitat no respon a les necessitats de la vida quotidiana de les persones segons les seues diferències i necessitats de gènere, edat, origen, cultura, diversitat funcional, situació socioeconòmica”.

De fet, si sols s'atén a la variable de gènere, per què es troben diferències entre el **patró de mobilitat** de les dones i el dels homes? A la publicació de Carme Miralles-Guasch *Dones, mobilitat, temps i ciutat*<sup>15</sup> s'expliquen detalladament aquestos dos patrons:

---

12 Carme Miralles-Guasch and Àngel Cebollada i Frontera, 'Mobilitat i Exclusió Social: Un Nou Repte per a Les Administracions Locals', Síntesi (Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2004).

13 Ajuntament de València.

14 Ciocchetto.

15 Carme Miralles-Guasch, 'Dones, Mobilitat, Temps i Ciutats', Quaderns de l'Institut, 14 (2010).

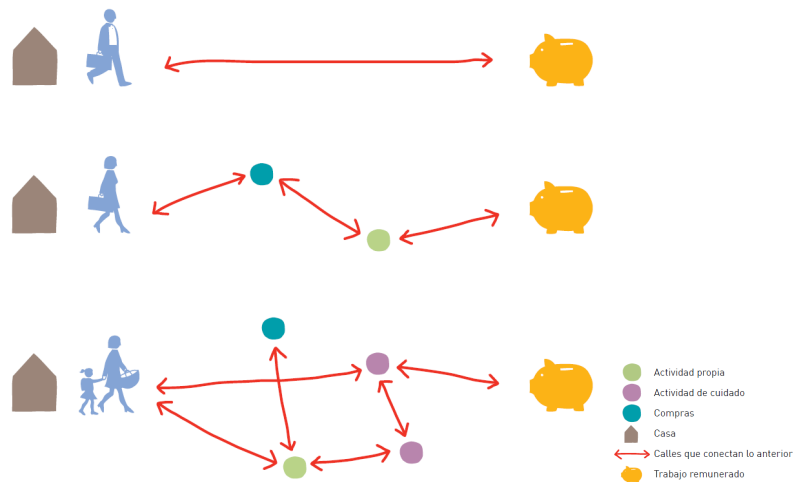


Figura 1  
Patrons d'activitat condicionats per la condició del gènere.

Font: Espacios para la vida cotidiana. Col·lectiu Punt 6

- El **patró masculí** s'identifica com un model de mobilitat linial CASA - TREBALL, normalment uniforme i amb un sol objectiu. Associat a viatges de major distància i consegüentment, al transport privat.
- Per altra banda, el **patró femení** associat a la doble jornada laboral -*terme definit per Col·lectiu Punt 6 a l'article Mujeres trabajando com "suma de la jornada laboral remunerada i d'altra dedicada principalment a les tasques de l'hogar i la cura de les persones dependents"*-, es caracteritza per desplaçaments més curts, més consecutius per cobrir diversos objectius, propers de casa i en franges horàries distintes a les del mercat laboral masculí.

En la majoria de les cases són les dones les que s'encarreguen dels treballs domèstics: neteja, menjar, compres, gestions, atenció a les filles i fills o altres persones dependents... I aquestes tasques impliquen nombrosos desplaçaments que s'ajusten als horaris dels comerços o servicis, com per exemple, els centres escolars o l'Administració.

Aquests patrons de mobilitat es poden entendre fàcilment amb els diferents càrrecs que té cada persona, com s'explica a la publicació *Espacios para la vida cotidiana*<sup>17</sup> de Col·lectiu Punt 6:

- Si una persona s'encarrega simplement d'ella mateixa, els seus moviments seran més simples i linials, ja que únicament deuria cobrir les seues necessitats.
- Però, si una persona s'encarrega a més de l'atenció d'una altra, realitzarà moviments més complexos al tindre que complementar, per exemple, el anar i tornar de la feina i acompanyar a persones dependents.

<sup>17</sup> Adriana Ciocchetto. Col·lectiu Punt 6, Espacios Para La Vida Cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana Con Perspectiva de Género (Barcelona: Editorial Comanegra).

En resum:

DONES	HOMES
Viatges més curts amb diversos destins	Viatges pendulars entre la vivenda i el treball <sup>18</sup>

Pel que fa a aquests patrons, en molts estudis de mobilitat a Espanya, Europa i EEUU es posa de manifest que les dones són les principals usuàries del transport públic, com afirma Elene Zucchini a la seua tesi.<sup>19</sup>

Per tant, si s'analitzen els conceptes de mobilitat i sexe com a variables d'anàlisi, es fan visibles un conjunt de **desigualtats en l'accés a les oportunitats en la ciutat**. Com pronuncia Carme Miralles-Guasch a la publicació *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, "la mobilitat és una condició fonamental per a la inserció social de les persones, o al contrari com un criteri discriminador i una potent estratègia d'exclusió social".

Els anàlisis de mobilitat permeten obtindre informació objectiva del mitjà utilitzat per als desplaçaments, el temps de recorregut, la freqüència i el motiu de la mobilitat. I per tant, es poden observar aspectes com qui té més accessibilitat i realitza més moviments, o qui pot patir d'exclusió social com a conseqüència de les actuals polítiques de transport.<sup>20</sup>

Al gràfic de l'estudi realitzat a la ciutat de València, adjunt al marge superior de la pàgina, amb dades obtingudes de la Enquesta de Mobilitat realitzada per la Regidoria de Circulació i Transports de l'Ajuntament de València en 2012 (resultats de la qual es troben en el PMUS de València de 2013) podem observar que:

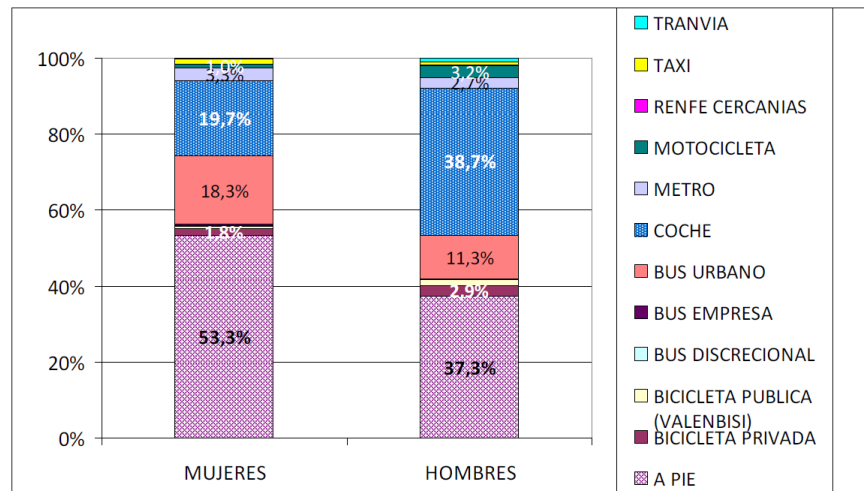
<sup>18</sup> Gobierno Vasco, Manual de Análisis Urbano. Género y Vida Cotidiana (Vitoria-Gasteiz: Departamento de vivienda, obras públicas y transportes. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2010).

<sup>19</sup> Elena Zucchini, 'Género y Transporte: Análisis de La Movilidad Del Cuidado Como Punto de Partida Para Construir Una Base de Conocimiento Más Amplia de Los Patrones de Movilidad. El Caso de Madrid' (Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, 2015).

<sup>20</sup> Miralles-Guasch.

Figura 2  
 Modes de desplaçaments  
 segons el sexe

Font: La movilidad urbana  
 de mujeres y hombres en la  
 ciudad de Valencia



- **Més de la meitat dels desplaçaments** diaris de les dones són realitzats a peu, concretament el 53,31%. En els homes aquest percentatge representa només un 37,26%.
- En la població masculina, el cotxe privat és el mitjan de transport més utilitzat amb un 38,70%. Per contra, la freqüència en l'ús del cotxe és menor en les dones (19,68%).

Estes diferències són explicades per diversos raonaments:

- Les distàncies en els desplaçaments de les dones són més curtes, com s'ha vist abans, i per tant, més fàcilment realitzables a peu o amb transport públic.
- A més, altres raons interrelacionades com comenten Àngel Cebollada i Frontera i Carme Miralles-Guasch<sup>21</sup> són "les costums socials les que determinen que les dones, els joves i els immigrants tinguin menys possibilitats de fer servir un cotxe, fet que condueix a una situació d'exclusió social davant les dificultats d'accedir al treball i als béns i serveis urbans".

Per tant, la menor disponibilitat i l'ús del cotxe propi de la població femenina, el carnet de conduir, la capacitat econòmica (es manté la bretxa negativa al salari de les dones), l'existència de menys oportunitats laborals i la dificultat de compaginar la doble jornada laboral -vida familiar i treball-<sup>22</sup> es converteix en un **gran impacte social** en una societat on el vehicle privat és el principal mitjà de transport.

Amb tot i això, es pot concloure que la **mobilitat de les dones** es caracteritza per la menor accessibilitat al cotxe i la major dependència al transport públic, la qual es coneix com **mobilitat de la cura** - terme encunyat a l'arquitecta Inés Sánchez de Madariaga.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Miralles-Guasch and Cebollada i Frontera.

<sup>22</sup> Ajuntament de València.

<sup>23</sup> Zucchini.

Com comenta l'arquitecta Naira Zabala Granados, "els estudis i plans de mobilitat fins ara no consideren els desplaçaments de la cura com desplaçaments obligats, a diferència dels desplaçaments a treball o centres d'estudi. A més, els motius de desplaçament que tenen que veure amb la cura que són varis, els dispersen en distints motius el que fa que cadascun d'ells tinga un percentatge molt baix sobre el global i semblen no tindre importància".<sup>24</sup>

A més, afegix que l'estudi específic realitzat sobre la mobilitat de la cura ha tingut un impacte directe a la ciutat d'on és arquitecta municipal: "hem conseguit que Adif incorpore no sols a aquest nou projecte d'aquesta estació, sino a la resta dels seus projectes d'estació, estudis d'impacte de gènere i impacte sobre les tasques de la cura".

Conseqüentment, aquest treball vol remarcar la importància dels estudis. Actualment, a la ciutat de València són molt escasses les estadístiques segregades per sexe sobre la mobilitat i és complicat conèixer la diferència en els patrons de mobilitat d'homes i dones. A més, com no vivim a una societat de col·lectius homogenis, seria convenient estudiar **altres variables** que afecten a la mobilitat, com la realització d'una anàlisi intrasexes tenint en compte variables com l'edat, com es realitza a l'estudi realitzat a la ciutat de València. O tenint en compte el paper que tenen a la societat les dones, com per exemple la situació d'ocupació, les responsabilitats familiars, l'estat civil, l'accés al vehicle privat, la seguretat i perspectiva de risc, la discapacitat, els recursos econòmics, nivell d'estudis, etc.

Per tant, després dels adequats estudis a realitzar, s'haurien de treballar característiques fonamentals - com la suficient freqüència, fiabilitat horària, economia, flexibilitat i seguretat, accessibilitat, etc - per adequar el transport públic a una societat més igualitària que pense amb totes les persones<sup>25</sup> i on els elements que configuren la rutina quotidiana (com la seguretat personal, la cura dels xiquets-es, l'atenció a persones majors, l'accessibilitat o mobilitat, entre altres) siguen fonamentals per apostar per un nou model de mobilitat.

I COM DEURIA SER  
EL NOU MODEL DE  
**MOBILITAT?**

<sup>24</sup> Urbanbat, 'Movilidad Urbana. Naiara Zabala Granados', 2019 <<https://www.youtube.com/watch?v=p-SixyGeB5M>>.

<sup>25</sup> Gobierno Vasco, Manual de Análisis Urbano. Género y Vida Cotidiana, CXII.



**“Un sistema de transport eficaç, pràctic i flexible, essencial per a les activitats econòmiques i per a la qualitat de vida, (...) descartant el sistema de transport actual, basat en el mitjans privats, el qual té greus disfuncions no només en relació amb el medi ambient, sinó amb el sistema econòmic i la vida quotidiana.”**

Carme Miralles Guasch

## MOBILITAT I SOSTENIBILITAT

### El ferrocarril com a nou model de mobilitat

La utilització i dependència del cotxe privat ha exigit significatives inversions en carreteres, generant en conseqüència la degradació de l'espai públic per a la convivència; degut a la contaminació, l'ocupació de l'espai i el deteriorament de la imatge de la ciutat.<sup>26</sup>

Aquestes inversions en infraestructures del transport, encaminades cap al transport de carretera, han provocat l'**abandonament de les infraestructures ferroviàries**, fet que ha causat que aquest mode de transport quedara obsolet, com afirma Almudena Ruiz de Angulo, gestora de projectes i responsable d'Igualtat de ETS (Eusko Trenbide Sarea).<sup>27</sup> No obstant, actualment el transport ferroviari està sent objecte de transformació a la Unió Europea amb l'objectiu d'aconseguir el reequilibri del transport comunitari, massa dependent de la carretera a dia de hui.

Vivim a una societat on casi tres de cada quatre desplaçaments habituals es produeixen amb vehicle privat.<sup>28</sup> De fet, el transport produeix prop del 23% de les emissions de CO<sub>2</sub> en tot el món, concretament a Europa, més d'un 20%.<sup>29</sup>

Per tant, és necessari valorar alternatives de mobilitat, apostant per un **futur patró de mobilitat** que fomenti l'**equitat de gènere** i amb major conscienciació sobre el **canvi climàtic i la sostenibilitat** ambiental del sistema de transport, com apunta Juan Manuel Jiménez Aguilar a la comunicació tècnica del Congrés Nacional del Medi Ambient.<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Isabela Velázquez Valoria, 'El Tiempo de Las Cerezas. Reflexiones Sobre La Ciudad Desde El Feminismo', Ciudades Para Un Futuro Más Sostenible. Revista Digital (Madrid, July 2000) <<http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ad2.html>>.

<sup>27</sup> Gobierno Vasco, Urbanismo Inclusivo. Las Calles Tienen Género, 1a edició (Vitoria-Gasteiz: Departamento de vivienda, obras públicas y transportes. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2012), CXII <<https://doi.org/10.1192/bjp.112.483.211-a>>.

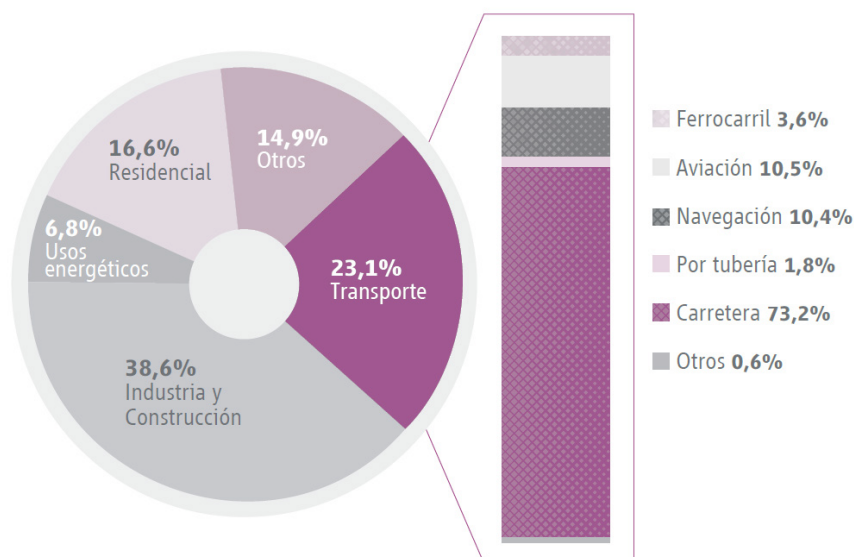
<sup>28</sup> Imanol Ilárraz Rodríguez, Movilidad Sostenible y Equidad (Sustainable Mobility and Equality) (Donostia, 2006).

<sup>29</sup> G. Urdiales and [elEconomista.es](http://www.economista.es), 'El Ferrocarril, Pieza Clave En El Transporte Sostenible', 2017 <<https://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/8615465/09/1>> [accessed 15 July].

<sup>30</sup> Juan Manuel Jiménez Aguilar, REACTIVA 'Refuerzo de Actitudes Positivas Ante El Transporte Público' (Congreso Nacional del Medio Ambiente).

Figura 3  
 Repartiment d'Emissions  
 de Combustibles Líquids  
 per Sector 2012

Font: Informe Anual de Respon-  
 sabilidad Social,  
 Empresarial y Gobierno Corpora-  
 tivo



Segons l'Agència Internacional de la Energia (AIE) i la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC), el transport és responsable del 23% dels gasos d'efecte hivernacle (GEI) per consum de combustible, i sent el sector del ferrocarril el 8% del transport mundial, és responsable sols del 3'5% de les emissions de CO<sub>2</sub>. (Per tant, aquest transport públic suposa sols el 0'82% del total de les emissions).

Per la qual cosa, l'ús del tren ha evitat l'emissió per transport a Espanya de més de 12,9 milions de tonellades de CO<sub>2</sub>, i un estalvi energètic superior a les 2,6 milions de tonellades equivalents a petroli.<sup>31</sup>

Per tot això, el ferrocarril es considera un dels elements centrals per a una economia de baix carboni i és una de les línies vertebrals de la sostenibilitat del transport,<sup>32</sup> a més de ser un transport que com explica Almudena Ruiz de Angulo, persona coneixedora del món del transport ferroviari des de la perspectiva de gènere, "està realitzant un gran esforç d'acceptació per a respondre a les necessitats de les dones i amb això afectarà en benefici de totes les persones viatgeres, homes i dones, que poc a poc s'incorporaran a un mode de transport que reconeixen com eficaç, sostenible, econòmic i igualitari".<sup>32</sup> Per tant, aquest transport competeix per ser el **futur patró de mobilitat sostenible**.

Aleshores, què s'entén per mobilitat sostenible?

"Un sistema i pautes de transport que poden proporcionar els medis i oportunitats per a conjugar les necessitats econòmiques, mediambientals i socials de manera eficient i equitativa, reduint els impactes adversos innecessaris, o evitables, i els seus costos associats, en el temps i en l'espai."<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Dades proporcionades per Renfe d'acord la metodologia de substitució modal continguda en l'estudi Carbon footprint of railway infrastructure, de la UIC, i l'avaluació d'externalitat de l'estudi Costes Externos del transporte en Europa, elaborat per CE Delft en 2011.

<sup>32</sup> Renfe, Informe Anual de Responsabilidad Social, Empresarial y Gobierno Corporativo, Dirección, 2017.

<sup>33</sup> Gobierno Vasco, Urbanismo Inclusivo. Las Calles Tienen Género, CXII.

<sup>34</sup> European Community's Transport RTD Programme, 'Social Aspects of Sustainable Mobility', 2001 <[http://europa.eu.int/comm/transport/extra/0Aweb/downloadfunction.cfm?docname=200408/0A20040809\\_155137\\_51313\\_social\\_aspects.pdf&ap%0Aptype=application/pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/extra/0Aweb/downloadfunction.cfm?docname=200408/0A20040809_155137_51313_social_aspects.pdf&ap%0Aptype=application/pdf)> [accessed 3 July 2019].



Per tant, es reafirma la necessitat de que les polítiques de sostenibilitat tinguen una perspectiva de gènere, perquè com s'enuncia a *Sustainable mobility and equality*, un informe amb conclusions d'una investigació sobre gènere i mobilitat en Gipuzkoa, "no assolirem la mobilitat sostenible mentre no aconseguim que dones i homes tinguen les mateixes possibilitat d'accés al transport i la mateixa conscienciació respecte als mitjans de transport que resulten més sostenibles."<sup>35</sup>

És per això que la inclusió de la perspectiva de gènere al transport serà imprescindible si València vol aconseguir una mobilitat sostenible, un dels objectius prioritaris del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de València.<sup>36</sup>

---

35 Ilárraz Rodríguez.  
36 Ajuntament de València.



## **INTERVENCIONS URBANES I MOBILITAT**

## DESENVOLUPAMENT URBÀ VINCULAT A LA MOBILITAT

---

Les ciutats segueixen majoritàriament el model de desenvolupament urbà enfocat a l'ús de l'automòbil. Fet que ha contribuït a crear comunitats segregades i sense serveis, traduint-se en una major dependència al cotxe, llargs desplaçaments, congestions vials, sistemes de transport col·lectiu ineficients, i en una decadència i pèrdua d'espais públics dignes i segurs.<sup>37</sup>

Per tant, s'ha d'impulsar el desenvolupament de les ciutats sostenibles que tenen en compte l'ús del sòl, la mobilitat integral i el desenvolupament urbà, centrant-se en construir una comunitat urbana densa i compacta amb elevada qualitat urbana, que prioritze als vianants i ciclistes i que es trobe totalment connectada al transport públic.<sup>38</sup>

En l'actualitat s'estan fent a tot el món moltes iniciatives de desenvolupament urbà vinculat a la mobilitat:

### LONDRES

Per una banda, a Londres podem trobar **King's Cross**, un barri de la ciutat on es troba l'estació de ferrocarril de King's Cross Londres, la terminal d'una de les rutes ferroviàries importants entre Londres i el nord.

La zona va ser un important espai industrial, però a finals del segle XX es va convertir en un terreny industrial en desús, i amb un dels majors projectes de remodelació urbanística s'ha convertit en una de les àrees més atractives per viure, treballar i visitar a la ciutat, amb vivendes, comerços, oficines, restauració i grans equipaments.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> ConnectCities Red por la movilidad amable, 'Desarrollo Urbano y Accesibilidad' <<http://movilidadamable.org/desarrollo-urbano-y-accesibilidad>> [accessed 2 August 2019].

<sup>38</sup> IMCO Staff, 'Instituto Mexicano Para La Competitividad', Desarrollo Urbano y Movilidad <<https://imco.org.mx/elecciones-2018/desarrollo-urbano-movilidad/>> [accessed 2 September 2019].

<sup>39</sup> Kings's Cross Central Limited Partnership, 'The Story so Far. An Extraordinary Part of London Is Taking Shape', 2019 <<https://www.kingscross.co.uk/the-story-so-far>> [accessed 5 August 2019].

---

## MADRID

Per altra banda, a Espanya podem trobar el projecte **Madrid Nuevo Norte**, una gran actuació de regeneració urbana que intervé sobre un gran espai ocupat per les vies del tren que parteixen de l'estació de Chamartín, descampats i antics espais industrials. Aquest espai parteix en dos el nord de la ciutat, divideix barris i es produeixen problemes de tràfic.

La proposta aposta per la connectivitat entre els barris est-oest i potencia la rellevància de la futura estació de Chamartín com un gran centre de transport, creant en l'entorn un gran centre d'activitat econòmic amb comerços, servicis, zones verdes i vivendes.<sup>40</sup>

## VALÈNCIA

Sense anar-nos-en més lluny, a la nostra ciutat podem trobar el **Parc Central de València**, una operació ferroviària urbana que naix per a recuperar part del centre de la ciutat amb un nou parc de 230.000m<sup>2</sup> i nous equipaments culturals i socials, facilitant la integració de barris històricament separats pel ferrocarril.<sup>41</sup>

Actualment, s'ha realitzat el 40% del projecte dissenyat per la paisatgista nord-americana Kathryn Gustafson amb les primeres 11 hectàrees, i el restant 60% contempla el soterrament de les vies del tren i l'execució d'una nova estació.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> María Jesús Revilla, 'Elle Decor', Así Será La Nueva Zona Norte de Madrid, 2019 <<https://www.elledecor.com/es/noticias/a22510569/operacion-chamartin-madrid-nuevo-norte-carmena/>> [accessed 11 August 2019].

<sup>41</sup> 'Valencia Parque Central', Actuación Valencia Parque Central <<https://valenciaparquecentral.es/>> [accessed 11 August 2019].

<sup>42</sup> Cristina Vázquez, 'EL PAÍS', El Parque Más Deseado, 2018 <[https://elpais.com/ccaa/2018/12/17/valencia/1545048624\\_998812.html](https://elpais.com/ccaa/2018/12/17/valencia/1545048624_998812.html)> [accessed 25 July 2019].

## INTERVENCIONS AL TREN AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

---

Actualment, encara existeixen pocs estudis que relacionen particularment el ferrocarril i la perspectiva de gènere. Tot i això, són nombroses i cada vegada més les actuacions de desenvolupament urbà i estudis teòrics vinculats a la mobilitat des de la perspectiva de gènere, per a conèixer els hàbits de mobilitat de la població amb l'objectiu de poder establir mesures per a potenciar un sistema de transport públic més igualitari entre dones i homes.

Concretament, a l'àmbit internacional es troben intervencions a:

### VIENA

En l'any 1999, destaquem el treball de Eva Kail de perspectiva de gènere en l'Oficina de Coordinació per al Planejament i Construcció de Viena, on es van incorporar mesures de perspectiva de gènere a la ciutat.<sup>43</sup> Per a realitzar aquesta tasca, es va desenvolupar un estudi de mobilitat i recorreguts de vianants, informació que ajudà a prioritzar en la presa de les decisions polítiques.<sup>44</sup>

### LONDRES

En 2016, Transport for London (TfL) va publicar *Action on Equality: TfL's commitments to 2020*,<sup>45</sup> on s'establien com complir les necessitats d'igualtat de les diverses comunitats de Londres i així complir amb la Llei d'Igualtat 2010.

L'estratègia inclou 11 àrees prioritàries. En el cas de les xarxes de transport:

- Xarxa accessible: amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat de la infraestructura de transport de Londres
- Viatjar de forma segura: amb l'objectiu d'assegurar que viatjar a Londres siga més segur i de que les persones joves, les dones i les persones de les comunitats BAME (terme utilitzat per a referir-se als membres de les comunitats no blanques al Regne Unit) no es vegen excloses de viatjar per motius de seguretat.

---

43 Eva María Isidro Álvarez and Carlos José Alfonso Gómez, *Género y Política Urbana. Arquitectura y Urbanismo Desde La Perspectiva de Género, ¿A Quién Pertenece La Ciudad? La Perspectiva de Género Aplicada a La Ciudad de Viena*, 2017 <<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>>.

44 Urban Development Vienna, *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, 2013 <<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8358.pdf>>.

45 Transport for London, *'Action on Equality : TfL's Commitments to 2020'*, 2016.

A aquest pla d'acció es planteja el terme anomenat **enfocament de viatge complet**, amb la finalitat de facilitar l'ús del transport durant tot el dia mitjançant mesures per a millorar l'accessibilitat i seguretat tant dels sistemes de transport com dels carrers. A més, es proposen mesures de millora de la informació per a fer-la més visible, en formar personal més capacitada, proporcionar intercanvis en la xarxa de transport, fer xerrades educacionals sobre el transport públic...

Algunes mesures que es duen o s'han dut a terme són les següents:

- Reunions amb grups de persones majors, discapacitats, joves i dones cada any.
- Augment del nombre d'estacions accessibles de la xarxa de ferrocarril suburbà de la ciutat i del London Overground i la xarxa de metro.
- Augment de l'accessibilitat a les parades d'autobús.
- Publicació i actualització anual de "Your Accessible Transport Network"
- Treball conjunt amb varies organitzacions per a desenvolupar tecnologia mòbil amb l'objectiu de que les persones amb discapacitat visual puguin viatjar de forma independent.
- Treball conjunt amb el Departament de Transport per a administrar més serveis ferroviaris i poder garantir que les estacions compten amb personal des del primer tren fins a l'últim tren.
- Promoció de millores pràctiques per al disseny urbà utilitzant Streetscape Guidance, publicada en 2016.
- Millora de la il·luminació de les parades d'autobús.
- Continuar treballant amb la policia per a promoure el "Projecte Guardian", una iniciativa que aborda els delictes sexuals a la xarxa de transports de Londres.

A més a més, cada any l'organisme publica un informe <sup>46</sup> sobre les mesures efectuades i l'avaluació del progrés atenent als objectius establerts, com també un pla d'acció en relació als resultats per a l'any següent.

#### ESCÒCIA

Així també, trobem l'experiència a Escòcia on s'ha desenvolupat *Women and Transport. Guidance and Checklist*, <sup>47</sup> una guia i una llista de verificació amb mesures per a garantir que "tots els grups de la comunitat puguin participar plenament en la vida econòmica i social", on es parla de recursos ja nomenats a altres països com l'accessibilitat, la seguretat i la disponibilitat de la informació.

A més, cal recalcar el punt on s'assegura que encara que es complisquen les mesures, el procés s'ha de millorar mitjançant la capacitat tant dels encarregats de la formulació de polítiques com del personal treballador.

Com s'observa a continuació, la perspectiva de gènere en l'àmbit de transport no ha sigut tractada sols als països europeus:

#### PAKISTAN

Aquest país ocupa el lloc 144 de 145 en la llista de la bretxa de gènere i va redactar al 2017 un Pla d'Acció de Gènere per a incloure'l al seu projecte de sistema de transport urbà sostenible en la ciutat de Peshawar. <sup>48</sup>

Es proposen mesures per a garantir unes instal·lacions segures i respectuoses amb el gènere, i la participació de les dones en consultes públiques superant els obstacles culturals i econòmics del país.

---

<sup>46</sup> Transport for London, '2016/17 Progress Report. Action on Equality', 2017.

<sup>47</sup> Scottish Executive, *Women and Transport. Guidance and Checklist (Learn to let G)*.

<sup>48</sup> Government of Khyber Pakhtunkhwa Planning and Development Department and for the Asian Development Bank, 'PAK: Peshawar Sustainable Bus Rapid Transit Corridor Project', 2017.



## INDIA

En 2015, Darshini Mahadevia, professora i degana de la Facultat de Planificació i membre del Centre per a l'Equitat Urbana de la Universitat d'Ahmadabad, va publicar l'informe *Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India*,<sup>49</sup> on reclama un sistema de transport assequible i segur a qualsevol moment del dia, així com l'avaluació del transport basada en els indicadors desenvolupats pel Ministeri de Desenvolupament Urbà de l'Índia.

En l'informe es destaca que "la mobilitat és crucial per a l'empoderament de les dones, ja que les ajuda a accedir a oportunitats i a desafiar les restriccions imposades pel patriarcat omnipresent". I a més a més, incideix en que les polítiques de transport deuen centrar-se en augmentar la mobilitat de les dones, especialment les de baixos ingressos, i per tant s'ha de tindre en compte la perspectiva de gènere.

Per altra banda, a l'àmbit **nacional** destaquen les comunitats de Catalunya i el País Basc:

## CATALUNYA

Una de les comunitats autònomes que més ha aprofundit teòricament en aquest camp és Catalunya. Destaquen els estudis de mobilitat de Carme Miralles-Guasch i l'Institut Català de les Dones, els quals han estudiat la mobilitat des de la perspectiva de gènere permetent conèixer els patrons de mobilitat de la població

## PAÍS BASC

Per altra banda, al País Basc també existeix un estudi publicat al 2013 sobre l'avaluació de l'impacte en funció del gènere al transport i la mobilitat de l'Institut Basc de la Dona, on es destaca la importància de la incorporació de la perspectiva de gènere en l'àmbit del transport. D'aquesta forma, el govern basc intenta aconseguir una major participació de les dones tant als òrgans de direcció com al procés de planificació i disseny de les polítiques de transport.

<sup>49</sup> Darshini Mahadevia, Promoting Low Carbon Transport in India. Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India (CEPT University, Ahmedabad, 2015).

A més, un altre objectiu que duen a terme a remarcar és el reconeixement de les tasques de reproducció per a fer-les més visibles i afavorir les condicions de transports que requereixen.<sup>50</sup>

#### Vitoria-Gasteiz

Així també, a Vitoria-Gasteiz es va realitzar un seminari a l'any 2011, anomenat *Urbanisme inclusivo. Las calles tienen género*,<sup>51</sup> on Almudena Ruiz de Ángulo -gestora de projectes i Responsable d'Igualtats de ETS (Red Ferroviaria Vasca equivalent a ADIF)- va participar amb la intervenció *Integración urbana del transporte ferroviario desde la perspectiva de género*.

En aquesta intervenció s'informa dels *Planes de Acción Positiva*, realitzats per ETS i a instàncies del Govern Basc, on es dissenyen i desenvolupen accions en dos àmbits diferenciats: l'àmbit general i l'àmbit específic.

El primer, al marc general del pla, tenen 3 objectius específics i prioritaris:

- L'apoderament de les dones: el ferrocarril com mitjà de transport pot contribuir a facilitar l'accés de la dona al mercat laboral, educació i participació social.
- L'eliminació de la violència de gènere: les estacions ferroviàries, els passos subterranis, els entorns poc il·luminats afavoreixen actituds violentes.
- L'obtenció d'una organització social i el canvi de valors: ETS en compliment de les Lleis d'Igualtat i dispon un Pla d'Igualtat de l'empresa.

El segon, al marc del serveis públics de transport, estableix les següents mesures:

- Es prendran mesures que garanteixen usos no discriminatoris del transport públic.

---

<sup>50</sup> Insitute Vasco de La Mujer, 'La Evaluación de Impacto En Función Del Género En Transporte y Movilidad', 2013.

<sup>51</sup> Gobierno Vasco, Urbanismo Inclusivo. Las Calles Tienen Género, CXII.

- S'adoptaran mesures per a l'eliminació de barreres arquitectòniques i es reservaran espais als tren per a persones amb mobilitat reduïda.
- S'analitzaran els horaris ofertats fins a aconseguir una oferta de transport que afavorisca la igualtat.
- Es fomentarà el transport de viatgers i viatgeres en zones de baixa densitat de població i nuclis aïllats, incidint preferentment en col·lectius com mestresses de casa i persones majors.

A més, a l'estudi s'observa que les dones demanen fonamentalment dos aspectes en l'ús del transport públic: **SEGURETAT I ACCESSIBILITAT** (termes que es tindran en compte després als indicadors per a l'avaluació dels espais).

Les accions de la ETS respecte a la seguretat són:

- Desenvolupament d'un catàleg de materials antivandàlics per a les estacions com acer inoxidable, acer vitrificat o gres porcellànic, que a més garanteixen menor cost al manteniment.
- Utilització de vidre als accessos per a aconseguir transparència i relació amb l'exterior, potenciant la visibilitat i la il·luminació.
- Eliminació dels passos a nivell.
- Definició d'un sistema d'informació accessible que transmeta el coneixement precís d'horaris i direccions amb l'objectiu de facilitar l'orientació

### Bilbao

Per altra banda, es senyalen també les actuacions a Bilbao, amb l'eliminació de la barrera urbanística generada pel ferrocarril en l'estació de Matiko mitjançant el cobriment de les vies, generant un espai verd i connectant els dos marges del carrer.

### San Sebastia

O a aquesta ciutat, on es va apostar per una millora de l'entorn residencial del traçat ferroviari de l'estació de Oiartzun eliminant zones insegures als seus accessos. Per exemple, zones que podien impedir l'accés al transport ferroviari per a la majoria de les dones per l'evidència real del perill, especialment en hores de poca il·luminació i trànsit.

### Irún

Un altre projecte de renovació urbana de l'àmbit ferroviari al País Basc es troba a Irún, Guipúscoa.

El projecte anomenat Vialrun tracta la zona d'intervenció com a una nova àrea de centralitat, on l'àmbit ferroviari va fer una funció fonamental en el desenvolupament de la ciutat, economia i societat de la població, i en aquests moments, havia entrat en un procés de obsolescència i abandonament.

Es va realitzar l'informe *Pauta de movilidad y cuidados en Irún*<sup>52</sup> analitzant les pautes de mobilitat del municipi a partir del concepte de mobilitat de la cura, per a visibilitzar la importància de la mobilitat vinculada a la reproducció social i entendre millor els patrons de mobilitat de les persones, homes i dones. Els resultats d'aquest informe donaren peu a una revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) des de la perspectiva de gènere considerant les dades obtingudes.

Amb aquest estudi específic de la mobilitat de la cura s'ha aconseguit que Adif incorpore, a més del nou projecte d'estació a Irún, també a la resta de projectes d'estació, estudis d'impacte de gènere i estudis d'impacte sobre les tasques de cura.

---

<sup>52</sup> Inés Sánchez de Madariaga, Yolanda Agudo Arroyo, and Inés Novella Abril, *Pautas de Movilidad y Cuidados En Irún* (Cátedra UNESCO de Políticas de Género en Ciencia Tecnología e Innovación de la Universidad Politécnica de Madrid).

## COMUNITAT VALENCIANA

Aproximant-se més a l'àmbit d'estudi, a la Comunitat Valenciana en maig del 2017 la Càtedra de Transport i Societat de la Universitat Politècnica de València junt a la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori va organitzar una jornada de debat amb expertes amb l'objectiu de revisar des d'una perspectiva de gènere diferents aspectes sobre mobilitat de les persones relacionats amb la sostenibilitat i la seguretat.

Per altra part, l'**Ajuntament de València** va realitzar l'estudi *La mobilitat urbana de dones i homes a la ciutat de València*<sup>53</sup> mitjançant les dades estadístiques obtingudes de l'Enquesta de Mobilitat duta a terme en 2012, on es proposen algunes mesures per tal d'aconseguir un sistema de mobilitat més igualitari.

Exemples com 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 l'equip redactor proposa mesures per a l'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.

---

53 Ajuntament de València.



## MOBILITAT EN FERROCARRIL A VALÈNCIA

## DESCRIPCIÓ I ÀMBIT D'ESTUDI

---

### El ferrocarril a Espanya

El tren suposa un 29% del transport públic a Espanya -mesurat com viatgers-km-, i és el sext país en l'oferta ferroviària, com podem observar al gràfic. (Comparant en relació a la població del país, el valor és de 4'14 trens-km/habitant en 2011).<sup>54</sup>

En relació a la demanda per habitant, agafant dades relatives al nombre d'habitants de cada país, en l'any 2011 en Espanya es desplaçaren 464 passatgers-km/habitant, valor intermedi respecte a la resta de països del seu entorn.

La conclusió de les dades, segons l'*Informe de la comisió técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario*, és que la **oferta ferroviària espanyola està molt per baix dels nivells de la resta de països europeus**. Evidentment, els trens-km ofertats a un país s'adapten a la demanda existent, per tant, com s'observa als gràfics d'aquest informe, la demanda ferroviària al nostre país es troba a nivells baixos en relació en relació amb la majoria dels països més desenvolupats d'Europa.

Tal com s'apunta a aquest informe, la demanda dels serveis ferroviaris es pot veure influïda per les característiques de l'oferta, ja que si el servei ferroviari no és competitiu amb altres transports, es vorà poc demandat.

Per tant, factors com la freqüència horària dels servicis, velocitats, tarifes, etc., poden tindre un efecte negatiu en la demanda ferroviària del país, i s'han de tractar mesures d'impuls de la demanda i l'oferta ferroviària, amb l'objectiu d'obtenir valors més pròxims a la resta de països europeus.

Però, i factors com qualitat del servei de transport, la percepció de seguretat, l'accessibilitat a l'estació, la qualitat de l'entorn urbà... no afecten a la demanda ferroviària? Perquè als informes oficials no es té en compte la perspectiva de gènere com a factor influent?

---

<sup>54</sup> 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 (Ministerio de Fomento, 2014).



Núcleos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación % 2016/2017
Madrid	224.642	233.682	231.114	230.263	229.101	227.804	232.885	241.628	3,8
Barcelona	103.701	106.182	105.918	105.089	105.152	106.610	108.283	113.486	4,8
València	19.291	19.521	19.226	18.161	17.083	15.860	14.708	15.166	3,1
Málaga	8.737	9.774	9.168	9.578	9.598	9.914	10.530	11.339	7,7
Bilbao	14.236	13.142	12.862	10.719	10.092	10.183	10.138	10.044	-0,9
Sevilla	6.878	7.984	9.055	7.642	7.660	7.482	7.314	7.620	4,2
San Sebastián	7.295	7.148	6.986	6.672	6.262	6.152	6.320	6.051	-4,3
Asturias	6.699	6.256	6.009	5.619	5.164	5.138	4.946	4.822	-2,5
Alicante/Murcia	4.302	4.351	4.675	4.167	3.859	3.729	3.624	3.557	-1,9
Cádiz	2.951	3.170	3.446	2.980	2.915	2.803	2.621	2.646	1,0
Cantabria	1.056	1.035	1.034	860	720	670	639	636	-0,5
Zaragoza	252	238	343	367	298	292	299	294	-1,9
Total	400.040	412.482	409.834	402.116	397.903	396.636	402.307	417.288	3,7

Figura 4  
Viatgers de rodalies  
Renfe ample ibèric  
(2010-2017) per nuclis.  
Mils de viatgers

Font: Observatorio del  
Ferrocarril. Informe 2017

## Rodalies

Una de les xarxes que més ha crescut en les últimes dècades han sigut les línies de Rodalies, experimentant un increment continuat en el nombre de viatgers. Actualment, Renfe-Rodalies gestiona **12 xarxes a Espanya**, denominades nuclis de rodalies, que serveixen a les principals àrees metropolitanes: Madrid, Barcelona, Bilbao, València, Sevilla, Astúries, Sant Sebastià, Zaragoza, Múrcia-Alacant, Cadis i Màlaga.<sup>55</sup>

I d'aquests nuclis, València és el tercer amb més viatgers al 2017, amb un total de 15'17 milions (+3'1% respecte a 2016).

L'àmbit d'estudi d'aquest Treball Fi de Grau es centra al camp del **nucli de Rodalies de València**, per ser dins dels serveis ferroviaris el més demandat i relacionat amb el dia a dia de la població, és a dir, on es realitzen els desplaçaments de la nostra vida quotidiana. A més de ser un transport públic que contribueix al desenvolupament sostenible i per això s'aposta per ell com a futur patró de mobilitat, com s'ha comentat anteriorment.

Per aquest motiu, l'objectiu és millorar el seu servei per a que cada vegada siga més gent la que utilitza aquest transport. I com es pot aconseguir?

Responent a les necessitats de la vida quotidiana de les persones segons les seues diferències de gènere, edat, origen i cultura, diversitat funcional i situació socioeconòmica. Per això, l'anàlisi des de la perspectiva de gènere és una eina transversal que ens ajudarà a millorar el servei per a tota la societat en conjunt.

<sup>55</sup> Equipo redactor de la fundación de los Ferrocarriles Españoles, Observatorio Del Ferrocarril En España. Informe 2017, 2018.



Figura 5  
Nuclis de rodalies de la Comunitat Valenciana

Font: Núcleos de cercanías de la Comunitat Valenciana

## LÍNIA C-2

El nucli de rodalies de València està constituït per 6 línies, les quals tenen el seu origen a l'estació de València Nord comunicant la capital amb importants nuclis de la seua àrea metropolitana i ciutats de la regió.

La xarxa ferroviària sobre la que circulen les línies de Rodalies del nucli de València té una longitud de 366 km, compta amb 66 estacions (48 en la província de València i 18 en la de Castelló) i connecta un total de 1,64 milions d'habitants dels municipis.<sup>56</sup> A més a més, en l'any 2015, en aquest nucli de rodalies s'efectuaren casi 16 milions de viatges, exactament 15.860.111 viatges, situant en segon lloc, darrere de Madrid, per volum de demanda.

La xarxa de rodalies s'estén amb les següents línies:

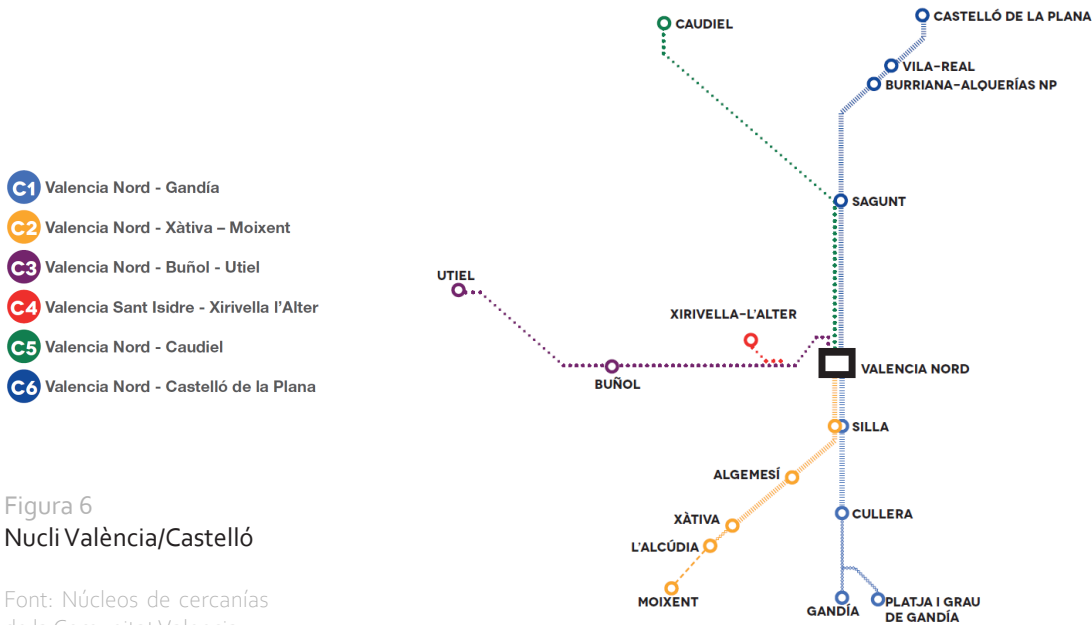


Figura 6  
Nucli València/Castelló

Font: Núcleos de cercanías de la Comunitat Valenciana

<sup>56</sup> Ineco Ministerio de Fomento, 'Revisión de Los Servicios Ferroviarios de Viajeros Declarados Como Obligación de Servicio Público', 2017.

Línia	Recorregut	Longitud	Estacions	Circulacions diàries	
				LABORALS	FESTIUS
<b>C-1</b>	València Nord - Platja i Grau de Gandía	65,4 km	13	85	41
<b>C-2</b>	València Nord - Xàtiva - Moixent	81,2 km	16	97	61
<b>C-3</b>	València Nord - Buñol - Utiel	85,0 km	17	56	28
<b>C-4</b>	València Sant Isidre - Xirivella - L'Alter	2,0 km	4	20	14
<b>C-5</b>	València Nord - Sagunt - Caudiel	85,8 km	14	10	5
<b>C-6</b>	València Nord - Sagunt - Castelló de la Plana	73,9 km	19	79	32

Pel sud fins a Gandia (línia 1) i pel sud-oest a Alzira, Xàtiva i Moixent (línia 2). Per l'oest a Xirivella (línia 4) i a Bunyol, Requena i Utiel (línia 3). I pel nord les dos línies existents tenen un tram comú fins a Sagunt i després van per la província de Castelló fins a Segorbe i Caudiel (línia 5) i a Villareal i Castelló de la Plana (línia 6).

Figura 7  
Serveis ferroviaris de rodalies del nucli de València

Font: Elaboració pròpia

En l'anterior taula es pot observar el recorregut de les línies de rodalies del nucli de València, amb la seua longitud i nombre d'estacions.

Com es mostra, la **línia C-2**, a més de ser una de les línies amb més longitud i nombre d'estacions, és la que més circulacions diàries presenta. Per això, i per ser freqüentment usuària de la pròpia línia, **l'objecte d'estudi es centra en l'anàlisi de les estacions d'aquesta línia de rodalies.**

La línia C-2 de Rodalies de València recorre 84 km de la província de València amb un total de 16 estacions, entre l'estació de València Nord i Moixent, donant servei als municipis de València, Alfafar, Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla, Benifaió, Almussafes, Algemesí, Alzira, Carcaixent, Ènova, Xàtiva, Alcúdia de Crespins, Montesa, Vallada i Moixent.

Per a realitzar l'anàlisi des de la perspectiva de gènere d'aquesta línia de rodalies, és necessari tindre les dades estadístiques disgregades per sexe, tal com apunta Inés Novella Abril de la Universitat Politècnica de Madrid.<sup>57</sup> Però, com comenta Begoña Pecharrómán, directora de FARAPI S.L. i consultora d'Antropologia Social, "l'interès per estudiar la mobilitat de les dones és recent i, per això, l'escassetat de dades estadístiques segregades per sexe és una constant".<sup>58</sup>

De fet, a València trobem una enquesta de mobilitat on es fa referència al servei de Rodalies, estudiant els desplaçaments amb les variables de gènere i edat. Però els resultats no són molt aclaridors, ja que no està feta amb la finalitat d'estudiar la mobilitat del ferrocarril, sinó la mobilitat en general en la ciutat de València.

<sup>57</sup> Inés Novella Abril, 'Jornada "MOVILIDAD Y GÉNERO"' (Universidad Politécnica de Valencia. Cátedra Transporte y Sociedad, 2017).

<sup>58</sup> Gobierno Vasco, Urbanismo Inclusivo. Las Calles Tienen Género, CXII.



## CASOS D'ESTUDI

Aquest treball, com s'ha comentat anteriorment, es centra en l'estudi de les estacions de tren de la línia de Rodalies C-2 València Nord - Moixent des del punt de la perspectiva de gènere.

Per a l'estudi dels casos, el treball es centra en el segon bloc d'estacions de la línia València Nord – Moixent. És a dir, l'objecte d'estudi es compon per les següents 7 estacions: Moixent, Vallada, Montesa, l'Alcúdia de Crespins, Xàtiva, l'Ènova-Manuel i Poble Llarga.

Aquest grup d'estacions es caracteritza per pertànyer majoritàriament a pobles xicotets i en general, per la seua posició exempta al nucli urbà, excepte pobles com l'Alcúdia de Crespins o Xàtiva que tenen l'estació més pròxima.

Figura 8  
Esquema de les estacions de la línia C-2 de rodalies de València

Font: Elaboració pròpia



C2 València Nord - Moixent

- València Nord
- Alfafar-Benetússer
- Massanassa
- Catarroja
- Silla
- Benifaió-Almussafes
- Algemesí
- Alzira
- Carcaixent
- La Pobla Llarga
- L'Ènova-Manuel
- Xàtiva
- L'Álcudia de Crespins
- Montesa
- Vallada
- Moixent

**Moixent**  
4.318 habitants

Figura 9  
Situació estació de  
Moixent respecte la  
població

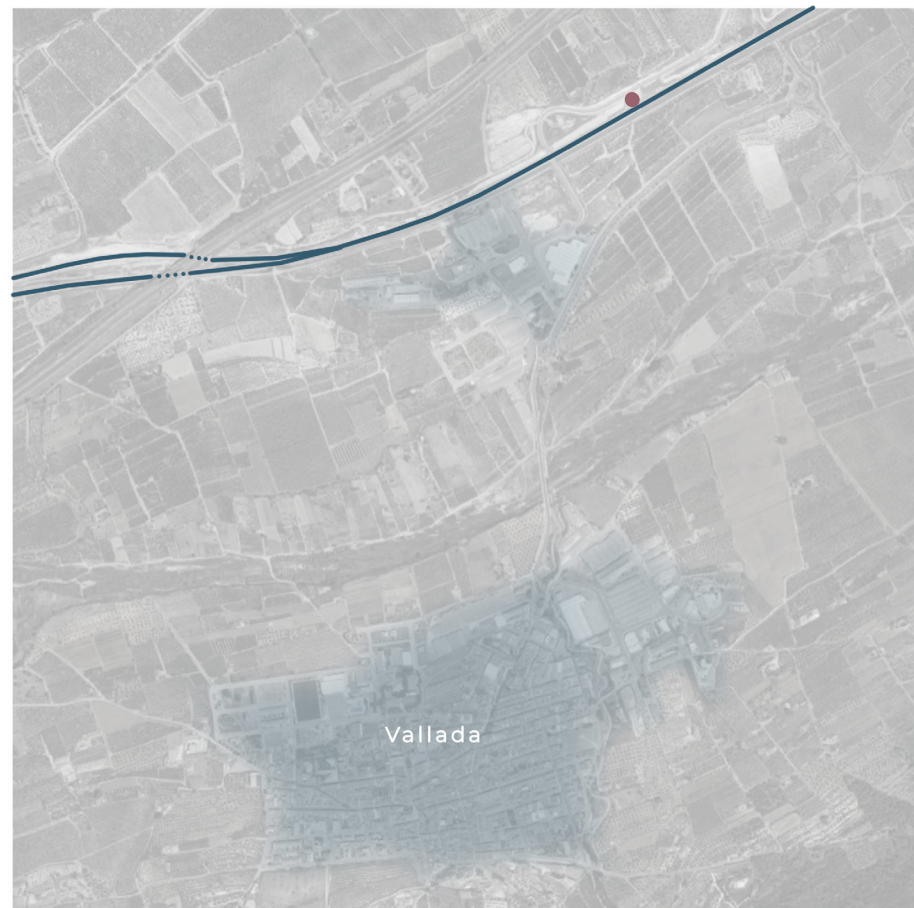
Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia



**Vallada**  
3.036 habitants

Figura 10  
Situació estació de  
Vallada respecte la  
població

Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia





**Montesa**  
1.180 habitants

Figura 11  
Situació estació de  
Montesa respecte la  
població  
Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia



**L'Alcúdia de  
Crespins**  
5.188habitants

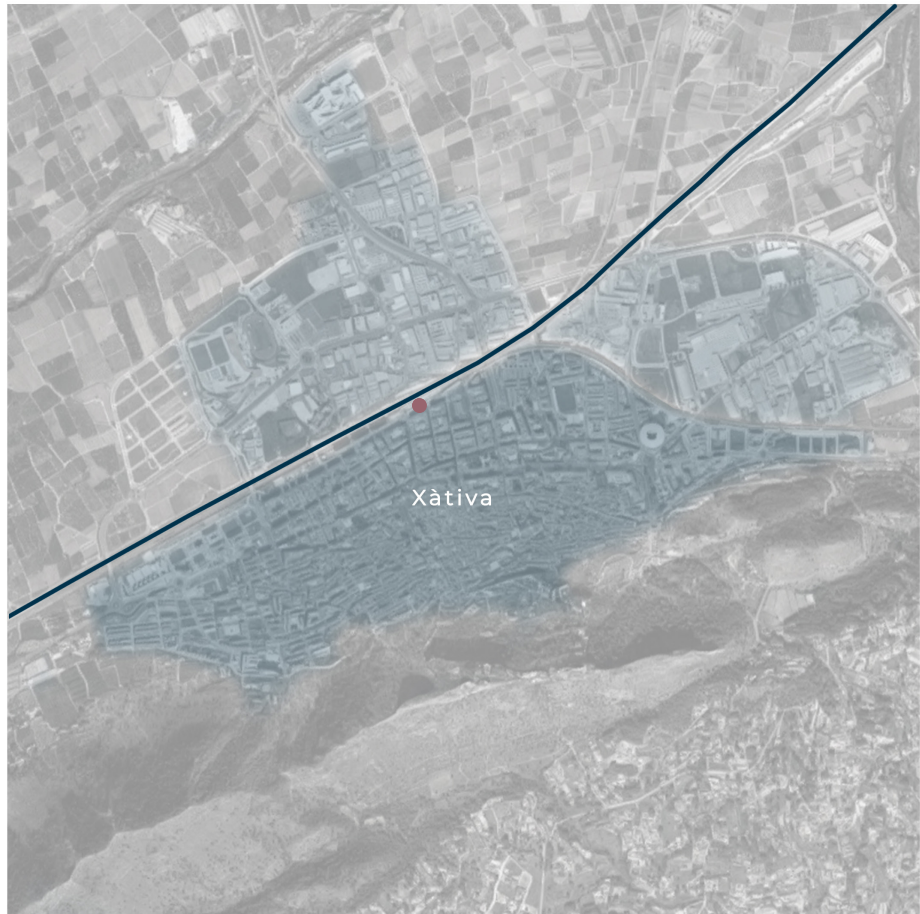
Figura 12  
Situació estació de  
l'Alcúdia de Crespins  
respecte la població  
Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia

## Xàtiva

29.045 habitants

Figura 13  
Situació estació de  
Xàtiva respecte la  
població

Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia



## Ènova-Manuel

903-6.625 habitants

Figura 14  
Situació estació de  
Ènova-Manuel respecte  
la població

Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia







## Poble Llarga

4.482 habitants

Figura 15  
Situació estació de  
Poble Llarga respecte la  
població

Font: Imatge de *Google  
Maps* i elaboració pròpia

Per a simplificar l'anàlisi, s'estudiaran tres casos en particular:

- **Vallada**, per ser l'estació més distanciada de totes les allunyades del nucli urbà.
- **L'Alcúdia de Crespins** per estar en la intersecció de dos pobles veïns.
- I finalment, l'estació de **Xàtiva**, per ser una de les més importants de la línia C-2 i posicionar-se entre el nucli urbà i el polígon industrial.



## METODOLOGIA D'ANÀLISI

## MÈTODE D'ESTUDI

---

S'aplica una metodologia d'estudi enfocada com una ferramenta d'avaluació urbana per a comprovar l'aplicació transversal de la perspectiva de gènere en les estacions de tren.

El mètode d'avaluació utilitzat fa referència als treballs que han dut a terme Col·lectiu Punt 6 amb estudis de seguretat i qualitat de l'entorn urbà amb perspectiva de gènere a les ciutats catalanes, com també a la tesi doctoral d'Adriana Ciocoletto dirigida per Pilar Garcia Almirall i Zaida Muxí Martínez.<sup>59</sup>

L'objectiu d'aquest sistema d'anàlisi és obtenir una informació quantitativa elaborada per dades qualitatives que consideren aspectes físics, socials i funcionals, que permetran avaluar i comparar la situació de les estacions i identificar línies d'actuació necessàries per a la millora de la vida quotidiana de les persones.

El mètode està format per tres fases:

- 01. Definició dels indicadors** per a realitzar l'avaluació dels espais i determinar en quines condicions es desenvolupa la vida quotidiana a les estacions.
- 02. Desenvolupament del sistema d'indicadors** a partir de quatre qualitats dels espais de l'àmbit ferroviari que s'identifiquen com necessàries per a respondre a les necessitats del dia a dia de les persones.
- 03. Avaluació dels espais** amb obtenció d'informació quantitativa

## DESCRIPCIÓ DELS INDICADORS

---

Es desenvolupa un sistema d'indicadors urbans espacials que apliquen la transversalitat de gènere. Aquest sistema d'indicadors té en compte l'escala pròxima a l'entorn de les estacions i la informació qualitativa convenient per a considerar les necessitats dels usuaris a aquests espais.

El sistema d'indicadors s'organitza en quatre qualitats que es consideren necessàries per a que els espais s'adeqüen a la vida quotidiana. Dins de cada **indicador** les preguntes s'agrupen en subgrups als que anomenem **condicions**, els quals es valoren mitjançant uns **paràmetres d'avaluació**.

Per tant, el sistema d'indicadors inclou en total:

- **4 indicadors** que ens transmetran de manera general i quantitativa l'avaluació de l'espai analitzat.
- **19 condicions** agrupades en els quatre subgrups principals, les quals profunditzen en les qualitats a tindre en compte a cada indicador.
- **39 paràmetres d'avaluació** que mesuren cada condició amb una escala de 1 al 5 (excepte condicions que es determinen amb tres graus: 1-3-5).

A continuació es descriuen els indicadors detalladament:

## 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

L'objectiu d'aquest indicador és avaluar els factors que intervenen en la percepció de la qualitat del servei del tren.

Determinar la qualitat del servei tenint en compte aspectes com l'estat físic dels propis trens, el cost del viatge, el temps de trajecte, la freqüència de pas... És a dir, estudiar si les diferents condicions s'adeqüen a les necessitats de tota la població.

### 01.1 Adaptació d'horaris de transport als horaris de la cura

#### Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2

La freqüència de pas és regular durant tot el dia, i és menor que 15 minuts	5
La freqüència de pas és irregular, i varia entre 15 i 30 minuts segons la franja horària	3
La freqüència de pas és irregular durant tot el dia, i és major que 1 hora	1

## 02 PERCEPCIÓ DE SEURETAT

El principal objectiu en aquest indicador és l'avaluació de l'espai de l'estació i del seu voltant immediat des de la percepció de seguretat permetent ser utilitzat de manera autònoma.

Saber on estem i on anem en un entorn, afavorint l'orientació i la llegibilitat de l'espai, ens permetrà sempre sentir-nos més segures.

### 02.1 Presència continuada de personal a l'estació

Avaluar les hores o intervals de temps que hi ha persones treballant a l'estació. Existeix personal en les hores de menys afluència de viatgers?

#### Horaris del treballadors de RENFE/subcontracta en les estacions

- |   |  |
|---|--|
| 5 | Hi ha treballadors a l'estació totes les hores que hi ha servei ferroviari |
| 4 | Hi ha treballadors a l'estació 8h-12h/dia                                  |
| 3 | Hi ha treballadors a l'estació 4h-8h/dia                                   |
| 2 | Hi ha treballadors a l'estació menys de 4h/dia                             |
| 1 | No hi ha personal treballant a l'estació                                   |

### 02.2 Senyalització de recorreguts i fàcil orientació

Avaluar si hi ha senyals a l'estació i als seus recorreguts. Saber on estem i on anem en tot moment en un entorn, amb l'objectiu de afavorir l'orientació i la llegibilitat de l'espai.

### Senyalització d'eixida de l'estació

Recorregut perfectament senyalitzat. Les senyals són visibles, freqüents i s'observen des de qualsevol punt de l'estació	5
Recorregut ben senyalitzat. Les senyals són visibles i s'observen des de qualsevol punt de l'estació	4
Recorregut senyalitzat. Les senyals són visibles però no s'observen des de qualsevol punt de l'estació	3
Recorregut mal senyalitzat. Hi ha poques senyals i a més no són molt visibles	2
No existeix senyalització d'eixida	1

### Senyalització de possibles direccions cap al nucli urbà

Molt bona senyalització. Senyals clares, visibles i amb correctes indicacions tant a l'eixida de l'estació com al llarg del recorregut	5
Bona senyalització. Senyals clares, visibles i amb correctes indicacions d'eixida	4
Mala senyalització. Les senyals són clares però amb poca visibilitat	3
Deficient senyalització. Les senyals no són clares ni visibles	2
No existeix senyalització d'eixida	1

### Disseny de l'espai que afavoreix la pròpia orientació

El disseny de l'estació afavoreix l'orientació en tots els punts d'aquesta	5
El disseny d'algunes zones pot produir desorientació de l'usuari	3
Tot l'espai presenta problemes d'orientació i l'usuari es pot sentir perdut	1

## 02.3 Sistema d'informació accessible

Avaluar el sistema d'informació proporcionat, estudiant la seua visibilitat i el tipus de senyalització utilitzat.

### Visibilitat de la informació

En tot l'espai	5
Existeix alguna zona no visible, però en general sí ho és	3
Tot l'espai presenta problemes de visibilitat	1

### Iconografia sexista en la informació

No existeix iconografia sexista	5
Predomina la iconografia no sexista	4
Repartit equitativament al 50%	3
Predomina la iconografia sexista	2
Tota la iconografia existent és sexista	1



### Informació en diferents idiomes

- 5 La informació es proporciona en valencià, castellà i altres idiomes tant en els cartells com en les màquines d'autovenda de bitllets
- 4 La informació es proporciona en valencià i castellà en els cartells i en valencià, castellà i altres idiomes en les màquines d'autovenda
- 3 La informació es proporciona en valencià i castellà tant en les màquines com en els cartells
- 2 La informació es proporciona en un idioma en els cartells i en distints idiomes en les màquines d'autovenda
- 1 La informació sols es proporciona en un idioma tant en els cartells com en les màquines d'autovenda de bitllets

### Informació en diferents formats

- 5 La informació es presenta tant en cartells com en format d'àudio, i a més la senyalització és de lectura fàcil o en pictogrames
- 4 La informació es presenta tant en cartells com en format d'àudio
- 3 La informació sols es presenta en format habitual de cartell penjat a taulers
- 2 La informació es presenta en cartells però no les dades no són de lectura fàcil
- 1 No es presenta cap tipus d'informació sobre horaris de tren o avisos

## 02.4 Informació en temps real

Avaluar les referències de la situació del tren en temps real. Com sabem a quina hora arriba el tren i a quina via el podem agafar?

### Pantalles amb informació dels pròxims trens

- 5 Hi ha bastants pantalles amb informació en diversos punts de l'estació i funcionen correctament
- 4 Hi ha bastants pantalles amb informació però no funcionen totes correctament
- 3 Hi ha sols una pantalla amb informació, i aquesta funciona correctament
- 2 Hi ha sols una pantalla amb informació, però no funciona correctament
- 1 No hi ha pantalles amb informació o si hi ha, no funcionen

### Aplicació mòbil amb avisos en temps real

- 5 Existeix aplicació mòbil i proporciona informació adequada
- 3 Existeix aplicació mòbil però no és útil o no funciona adequadament
- 1 No existeix cap aplicació mòbil

## 02.5 Il·luminació suficient i segura

Avaluar si la il·luminació a l'equipament és suficient, o pel contrari, genera punts foscos i perillosos on no hi ha visibilitat.

### Il·luminació a l'interior de l'estació

La il·luminació és adequada i suficient en tots els punts de l'estació	5
La il·luminació és adequada i suficient en la major part de l'estació	4
La il·luminació és adequada i suficient sols en part de l'interior l'estació	3
La il·luminació és insuficient en la major part de l'interior de l'estació	2
La il·luminació és insuficient en tot l'interior de l'estació	1

### Il·luminació adequada i suficient a l'andana

La il·luminació és adequada i suficient en tots els punts de l'andana	5
La il·luminació és adequada i suficient en la major part de l'andana	4
La il·luminació és adequada i suficient sols en part de l'interior l'andana	3
La il·luminació és insuficient en la major part de l'interior de l'andana	2
La il·luminació és insuficient en tot l'interior de l'andana	1

## 02.6 Visibilitat suficient i segura

Avaluar la capacitat de veure i ser vist o vista en l'espai: visibilitat dins del recinte de l'estació i en el seu accés. És suficient o es produeixen punts insegurs?

### IEspais de l'estació i entorn amb connexió visual

Es produeix en tot moment connexió visual entre espais que proporciona sensació de seguretat	5
La connexió visual es produeix en la major part de l'espai entre l'estació i l'entorn immediat	4
La connexió visual es produeix solament en una part de l'espai entre l'estació i l'entorn immediat	3
La major part dels espais de l'estació no tenen connexió visual amb el seu entorn més immediat i es produeix sensació d'inseguretat	2
La configuració de l'espai no permet la connexió visual en cap punt de l'estació	1

### Visibilitat de les possibles eixides en situacions de risc

Les eixides són visibles des de qualsevol punt i estan correctament senyalitzades	5
Les eixides són visibles des de qualsevol punt però no estan senyalitzades	3
Les eixides no són visibles des de qualsevol punt ni estan senyalitzades	1

## 02.7 Manteniment i neteja

Avaluar l'estat de manteniment de l'estació, el qual influeix en la sensació de seguretat dels viatgers.

### Disseny de l'estació que afavoreix el seu manteniment i neteja

- 5 Tant el disseny com els materials utilitzats en els espais afavoreixen el manteniment i neteja de l'estació
- 4 El disseny afavoreix el manteniment i neteja de l'estació
- 3 Els materials utilitzats afavoreixen el manteniment i neteja de l'estació
- 2 Ni el disseny ni els materials utilitzats afavoreixen el manteniment i neteja de l'estació
- 1 Tant el disseny com els materials utilitzats en els espais perjudiquen el manteniment i neteja de l'estació

### Estat de manteniment i neteja de l'accés i l'interior de l'estació

- 5 Molt bé en la totalitat de l'espai i l'entorn
- 4 Mitjanament bé en tot l'espai
- 3 Existeix alguna zona amb falta de neteja i manteniment
- 2 Existeix falta de neteja i manteniment en la major part de l'espai

## 02.8 Accés a l'ajuda en cas d'emergència

Avaluar la possibilitat d'ajuda immediata a través de l'existència de sistemes de comunicació amb els cossos de seguretat, així com l'oportunitat d'eixir d'una situació insegura i obtenir ajuda.

### Existència d'intèrfon d'emergència

- 5 Existeixen intèrfons d'emergència en diversos punts i són visibles des de la major part de l'espai
- 4 Existeixen diversos intèrfons d'emergència però no funcionen correctament
- 3 Existeix un sol intèrfon d'emergència i aquest és visible, o existeixen diversos però no són visibles o suficients
- 2 Existeix un sol intèrfon d'emergència poc visible o no funciona correctament
- 1 No existeix cap intèrfon d'emergència

### Existència de videovigilància

- 5 Existeixen càmeres de videovigilància que cobreixen tota la zona de l'usuari i creen un espai totalment segur
- 4 Existeixen càmeres de videovigilància que cobreixen la major part de l'espai i creen sensació de seguretat
- 3 Existeixen càmeres de videovigilància que cobreixen solament una part de l'espai i creen punts insegurs
- 2 Existeixen càmeres de videovigilància que cobreixen zones puntuals i creen sensació d'inseguretat
- 1 No existeixen càmeres de videovigilància

## Vigilància informal <sup>60</sup>

Existeixen activitats pròximes i sempre hi ha gent per l'entorn de l'estació	5
No existeixen activitats pròximes però passa prou gent durant tot el dia per l'entorn de l'estació	4
No existeixen activitats pròximes a l'estació però passa gent durant certes franges horàries	3
No existeixen activitats pròximes i passa poca gent per l'entorn de l'estació	2
No existeixen activitats pròximes i mai hi ha gent per l'entorn de l'estació	1

---

<sup>60</sup> La vigilància informal es dona quan hi ha diversitat social, física i funcional en un espai.

## 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

La finalitat d'aquest indicador és avaluar si l'equipament, l'espai de relació i el seu entorn són accessibles.

Persones amb diversitat funcional amb mobilitat reduïda que van amb cadira de rodes, persones amb diversitat visual que utilitzen bastó o els seus gossos guia, persones amb diversitat intel·lectual que agrairien que les senyalitzacions foren de lectura fàcil o en pictogrames... molts punts a tindre en compte en qualsevol espai públic.

L'accessibilitat implica dignificar la vida de totes les persones i ha de ser interpretada com un element indispensable a l'hora d'entendre un espai, tant la seua configuració com la pròpia arquitectura, sent en aquest cas l'estació de tren.

### 03.1 Barreres arquitectòniques

Avaluar si l'espai és accessible des de l'entrada a l'estació fins al propi tren, és a dir, l'estudi de l'existència de possibles barreres arquitectòniques.

#### Ascensor accessible per a creuar les vies

- |   |   |
|---|---|
| 5 | Existeix ascensor adaptat en les dos andanes i a més està connectat al recorregut del paviment tàctil                 |
| 4 | Existeix ascensor adaptat en les dos andanes però no està connectat amb el recorregut del paviment tàctil de l'andana |
| 3 | Existeix ascensor adaptat però no existeix paviment tàctil a l'andana   |
| 2 | Existeix ascensor no adaptat i no està connectat amb cap recorregut de paviment tàctil                                |
| 1 | No existeix cap tipus d'ascensor en cap de les dos andanes  |

#### Accessibilitat a l'edifici de l'estació des del carrer

Existeix rampa o ascensor per salvar les possibles barreres arquitectòniques i funcionen correctament	5
Existeixen elements com rampes o ascensors, però no es troben en bones condicions per a la seua utilització	3
L'estació presenta barreres arquitectòniques que impedeixen l'accessibilitat universal	1

#### Paviment tàtil en l'andana

L'estació incorpora paviment tàtil en la totalitat dels recorreguts, és a dir, des de l'entrada fins l'andana, inclòs el recorregut fins l'escala i l'ascensor	5
L'estació no incorpora paviment tàtil en la totalitat dels recorreguts	3
L'estació no incorpora paviment tàtil en cap espai ni recorregut	1

### 03.2 Torns adaptats

Avaluar si l'accés de l'equipament és accessible per a viatgers amb cadira de rodes, amb carrets o amb xiquets.

#### Torns adaptats

Existeixen torns més amples que permeten l'accessibilitat i funcionen correctament	5
Existeixen torns més amples però no funcionen correctament	3
No existeixen torns més amples	1

### 03.3 Aparcament adaptat

Avaluar si l'equipament de l'estació compta amb places d'aparcament accessibles, permetent així l'accés al servei de rodalies de persones amb mobilitat reduïda.

#### Places d'aparcament adaptades

L'estació compta amb una o diverses places adaptades situades prop de l'accés	5
L'estació compta amb una o diverses places adaptades però es troben lluny de l'accés	3
L'estació no compta amb places d'aparcament adaptades	1

## 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

L'objectiu d'aquest indicador és l'avaluació de la qualitat de l'entorn urbà de l'estació tenint en compte les següents condicions: proximitat, diversitat, autonomia, vitalitat i representativitat.

Per a la seua avaluació s'atén a aspectes que qualifiquen el nostre entorn urbà en la vida quotidiana tenint en consideració tant el caràcter i tipus de recorregut cap a l'estació com les activitats i usos que es permeten realitzar en l'espai de l'equipament o pròxim a aquest, de la mateixa manera que la continua presència de persones que puga haver en aquest espai.

És a dir, estudiar si el disseny de l'entorn i les possibles activitats de l'estació responen a les necessitats de la població.

### 04.1 Proximitat

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 red quotidiana.

#### Recorregut a peu des del nucli urbà

- |   |   |
|---|---|
| 5 | L'estació es troba a menys de 5 minuts del nucli urbà |
| 4 | L'estació es troba entre 5-10 minuts del nucli urbà   |
| 3 | L'estació es troba entre 10-15 minuts del nucli urbà  |
| 2 | L'estació es troba entre 20-30 minuts del nucli urbà  |
| 1 | L'estació es troba a més de 30 minuts del nucli urbà  |

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

Incluida totalment 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

Connecta amb el nucli i altres d'equipaments amb bona freqüència	5
Connecta amb el nucli i altres d'equipaments	4
Té una parada al nucli de població	3
Deixa lluny del nucli de població	2
No hi ha transport públic	1

## 04.2 Diversitat

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

Existeix concentració d'usos públics que generen simultaneïtat i es produeixen activitats que dinamitzen el recorregut durant tot el dia	5
Existeix concentració d'usos públics que generen simultaneïtat i es produeixen activitats que dinamitzen el recorregut durant part del dia	4
Existeix concentració d'usos públics que generen simultaneïtat però no es produeixen activitats que dinamitzen el recorregut fins l'estació	3
No existeix concentració d'usos públics que generen simultaneïtat però es produeixen activitats que dinamitzen el recorregut en part del dia	2
No existeix concentració d'usos públics ni es produeixen activitats que dinamitzen el recorregut fins l'estació	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

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

- 5 El disseny de l'entorn urbà proporciona sensació de seguretat: es troba perfectament cuidat i lliure de vandalisme
- 4 El disseny de l'entorn urbà proporciona sensació de seguretat: es troba bastant cuidat i existeixen poques senyes de vandalisme
- 3 El disseny de l'entorn urbà proporciona una lleugera sensació de seguretat: es troba mínimament cuidat i existeixen algunes senyes de vandalisme
- 2 El disseny de l'entorn urbà no proporciona sensació de seguretat: es troba molt poc cuidat i amb senyes de vandalisme
- 1 El disseny de l'entorn urbà és totalment insegur: es troba descuidat i amb bastants senyes de vandalisme

#### Accessibilitat en l'entorn de l'estació

- 5 El recorregut fins l'estació és totalment accessible, voreres amples i rampes
- 4 La major part del recorregut és accessible, voreres amples i rampes
- 3 Una part del recorregut fins l'estació és accessible, voreres amples i rampes
- 2 Sols és accessible l'estació i el seu entorn més immediat
- 1 El recorregut fins l'estació no és accessible

#### Pas de vianants

- 5 Existeixen passos de vianants propers i en bon estat que connecten perfectament l'equipament amb l'entorn urbà
- 3 Existeixen passos de vianants propers però en mal estat que connecten l'equipament amb l'entorn urbà
- 1 No existeixen passos de vianants propers

#### Temps d'espera dels semàfors

- 5 El temps d'espera dels semàfors propers no creen sensació d'inseguretat o no hi ha semàfors i es produeix connexió directa de l'estació amb el nucli urbà
- 3 El temps d'espera dels semàfors, depenent de l'hora del dia, pot crear inseguretat en l'entorn de l'estació
- 1 Hi ha molt de temps d'espera en els semàfors pròxims i es crea sensació d'inseguretat en l'entorn de l'estació

### Informació i senyalització del recorregut fins l'estació

Molt bona senyalització des de tot el nucli urbà. Senyals clares, visibles i amb correctes indicacions	5
Bona senyalització des de la major part del nucli urbà. Senyals clares, visibles i amb correctes indicacions	4
Mala senyalització en gran part del nucli urbà fins l'estació. Les senyals són clares però amb poca visibilitat o són insuficients	3
Deficient senyalització en la major part del nucli urbà. Les senyals no són clares ni visibles	2
No existeix senyalització en cap punt del nucli urbà que informe del recorregut fins l'estació	1

### 04.4 Vitalitat

Avaluar si la configuració de la planificació urbana i l'activitat de l'espai pròxim a l'estació permeten la simultaneïtat i continuïtat d'usos.

### Disseny social de l'entorn urbà immediat de l'estació

En l'entorn hi ha carrers amb espais i mobiliari que permeten a les persones activitats de relació, estanca, reunió i jocs; i les plantes baixes estan obertes a l'espai públic	5
En l'entorn hi ha carrers amb espais i mobiliari que permeten a les persones activitats de relació, estanca, reunió i jocs; però no hi ha plantes baixes obertes a l'espai públic	4
Les plantes baixes de l'entorn estan obertes a l'espai públic, però no hi ha espais d'altres activitats	3
No hi ha espais que permeten altres activitats en l'entorn	2
No hi ha espais que permeten altres activitats en l'entorn i les plantes baixes de l'entorn aïllen l'espai públic	1

### Relació entre l'estació i el carrer

Existeixen espais i equipaments intermedis en la xarxa urbana que generen activitats en l'entorn, i es formen espais de relació on s'integren les activitats	5
Existeixen espais i equipaments intermedis en la xarxa urbana que generen activitats en l'entorn	4
Existeixen equipaments però pocs tenen espais intermedis cap a l'entorn de l'estació	3
Existeixen equipaments però no tenen espais intermedis cap a l'entorn de l'estació	2
No existeixen espais i equipaments intermedis	1

### Manteniment del paisatge urbà de l'estació

En tots els carrers i espais pròxims a l'estació	5
En la majoria dels carrers i espais pròxims a l'estació	4
En la meitat dels carrers i espais pròxims a l'estació	3
En menys de la meitat dels carrers i espais pròxims a l'estació	2
No hi ha cura del paisatge urbà en els carrers i espais pròxims a l'estació	1

#### 04.5 Representativitat

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

- |   |  |
|---|--|
| 5 | Existeix algun canal de participació de la comunitat vinculat a les decisions d'intervencions en l'estació                             |
| 3 | Existeix algun canal de participació de la comunitat vinculat a les decisions d'intervencions en l'estació però no té pràcticament veu |
| 1 | No existeix ningun canal de participació de la comunitat vinculat a les decisions d'intervencions en l'estació                         |

Per a realitzar l'anàlisi de les estacions, el conjunt del sistema d'indicadors s'engloba en un la següent fulla resum:

# AVALUEM L'ESTACIÓ

.....

## 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

- 01.1 Adaptació d'horaris de transport als de la cura**  
 - Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 1 3 5

TOTAL: ..... / 1 = .....

## 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

- 02.1 Presència continuada de personal a l'estació**  
 - Horaris de treballadors en les estacions 1 2 3 4 5

- 02.2 Senyalització de recorreguts i fàcil orientació**  
 - Senyalització d'eixida de l'estació 1 2 3 4 5  
 - Senyalització direccions cap al nucli urbà 1 2 3 4 5  
 - Disseny de l'espai que afavoreix l'orientació 1 3 5

- 02.3 Sistema d'informació accessible**  
 - Visibilitat de la informació 1 3 5  
 - Iconografia sexista en la informació 1 2 3 4 5  
 - Informació en diferents idiomes 1 3 5  
 - Informació en diferents formats 1 2 3 4 5

- 02.4 Informació en temps real**  
 - Pantalles amb informació dels pròxims trens 1 2 3 4 5  
 - Aplicació mòbil amb avisos en temps reals 1 3 5

- 02.5 Il·luminació suficient i segura**  
 - Il·luminació a l'interior de l'estació 1 2 3 4 5  
 - Il·luminació adequada i suficient a l'andana 1 2 3 4 5

- 02.6 Visibilitat suficient i segura**  
 - Espais de l'estació i entorn: connexió visual 1 2 3 4 5  
 - Visibilitat de les eixides en situacions de risc 1 3 5

- 02.7 Manteniment i neteja**  
 - Disseny de l'estació: manteniment i neteja 1 2 3 4 5  
 - Estat de manteniment i neteja 1 2 3 4 5

- 02.8 Accés a l'ajuda en cas d'emergència**  
 - Intèrfon d'emergència 1 2 3 4 5  
 - Videovigilància 1 2 3 4 5  
 - Vigilància informal 1 2 3 4 5

TOTAL: ..... / 19 = .....

## 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

- 03.1 Barreres arquitectòniques**  
 - Ascensor accessible a les vies 1 2 3 4 5  
 - Accessibilitat a l'edifici 1 3 5  
 - Paviment tàctil en l'andana 1 3 5

- 03.2 Torns adaptats**  
 - Torn adaptats 1 3 5

- 03.3 Aparcament adaptat**  
 - Places d'aparcament adaptades 1 3 5

TOTAL: ..... / 5 = .....

## 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

- 04.1 Proximitat**  
 - Recorregut a peu des del nucli urbà 1 2 3 4 5  
 - Ubicació i connectivitat urbana 1 2 3 4 5  
 - Connexions amb transport públic 1 2 3 4 5

- 04.2 Diversitat**  
 - Varietat d'usos - presència persones 1 2 3 4 5  
 - Diferents opcions de desplaçament 1 2 3 4 5

- 04.3 Autonomia**  
 - Disseny segur de l'entorn 1 2 3 4 5  
 - Accessibilitat en l'entorn 1 2 3 4 5  
 - Pas de vianants 1 3 5  
 - Temps d'espera dels semàfors 1 3 5  
 - Informació i senyalització 1 2 3 4 5

- 04.4 Vitalitat**  
 - Disseny social de l'entorn urbà 1 2 3 4 5  
 - Relació entre l'estació i el carrer 1 2 3 4 5  
 - Manteniment del paisatge urbà 1 2 3 4 5

- 04.5 Representativitat**  
 - Participació ciutadana 1 3 5

TOTAL: ..... / 14 = .....

Altres observacions:  
 .....  
 .....  
 .....

TRANSPORT .....	SEGURETAT .....	ACCESSIBILITAT .....	ENTORN .....
--------------------	--------------------	-------------------------	-----------------

## SISTEMA D'AVALUACIÓ

Les dades amb les que es treballa són qualitatives però amb un sistema de valoració que permet quantificar, mesurar i comparar.

Per a valorar els indicadors, com s'ha pogut comprovar, es realitzen quadres de valoració per a cada paràmetre d'avaluació, els quals parteixen d'un barem de l'1 a 5. És a dir, el 5 és el que més s'apropa a complir la condició necessària i l'1 és el més llunyà.

Aquest mètode utilitzat per als condicionants permet matisar les respostes, a diferència de les respostes directes si/no o de les tres variables que sols permeten una posició intermèdia. D'aquesta forma, no es simplifiquen les respostes i són fonamentals per a mostrar la complexitat de la realitat observada.

La suma del valor de cada paràmetre d'avaluació resulta amb una valor total per a cada indicador. Aquest 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.

Per a l'avaluació, a cada valor li s'assigna un interval, com s'observa a la imatge,<sup>61</sup> ja que el resultat final no pot ser un nombre enter:



<sup>61</sup> Imatge adaptada de la publicació *Espacios para la vida cotidiana*, de Col·lectiu Punt 6.



## ESTUDI DELS CASOS

## Vallada

### CAS I: ESTACIÓ EXEMPTA DEL NUCLI URBÀ

---

#### Història de l'estació

El 19 de novembre de 1859 va passar per primera vegada el tren pel terme municipal de Vallada, amb l'apertura del tram Alcúdia de Crespins - Moixent, però en eixe moment encara no existia ni construïda ni projectada cap estació.

La construcció de l'estació o baixador va acabar en l'any 1870 i finalment el 24 de juny de 1971 es va inaugurar l'edifici. Per a possibilitar la parada de tots els trens, era necessari convertir el baixador en estació, per tant, es va construir un nou edifici i després de quinze anys d'impediments i dificultats, per fi en 1887, van començar les obres de la nova estació i Vallada va aconseguir la prestació completa del servei ferroviari.<sup>62</sup>

Actualment, la nova estació es situa a 1,1 km de l'estació antiga (510 m en distància linial) i a 2,4 km de l'entrada del municipi. A més, sols compta amb el servei de rodalies de la línia C-2 de València.

---

<sup>62</sup> Héctor Garrido Penadés and José Aurelio Pelejero Vila, Vallada: Su Evolución Urbana Entre Los Siglos XIII Al XIX (Institució Alfons el Magnànim. Diputació de València, 2000).



### Estació de tren de VALLADA

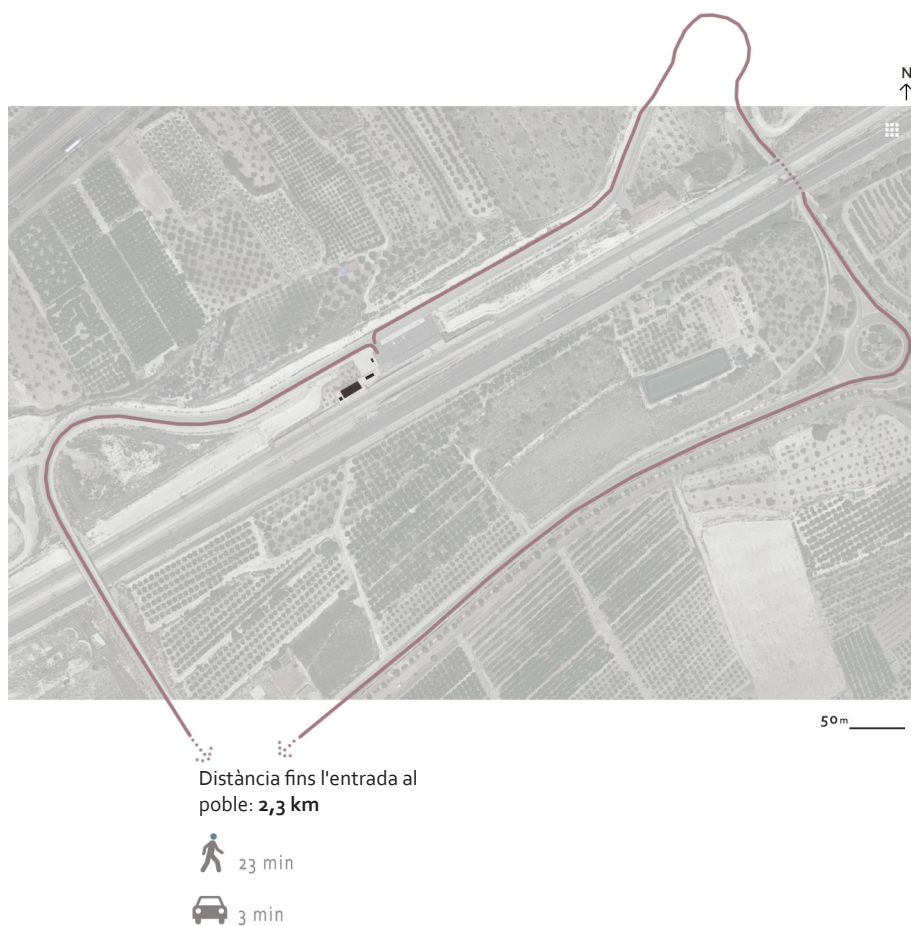
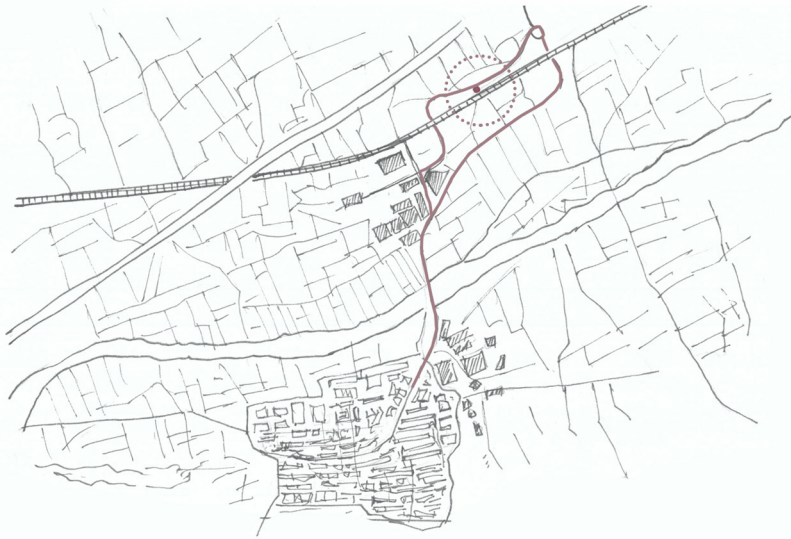
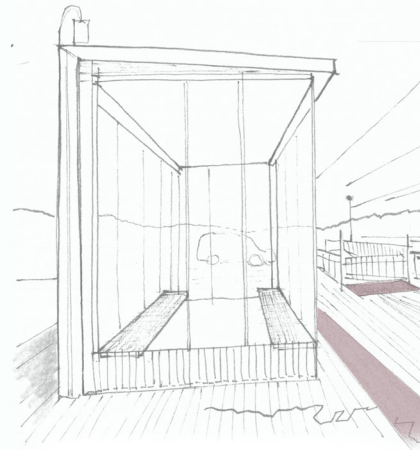


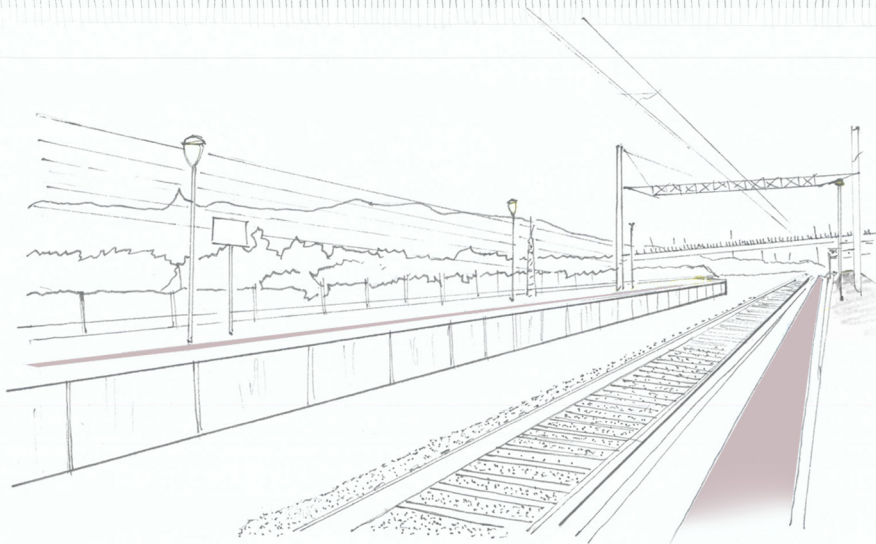
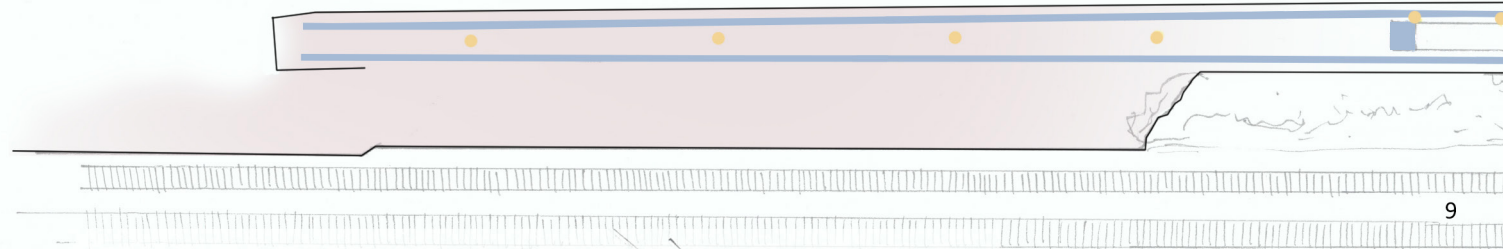
Figura 16  
Distància de l'estació a la població  
Font: Imatge de Google Maps i elaboració pròpia



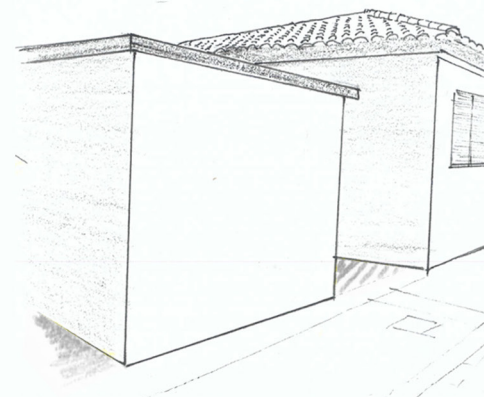
SITUACIÓ DE L'ESTACIÓ RESPECTE A LA POBLACIÓ



ÚNICA CONSTRUCCIÓ EN UTILITAT

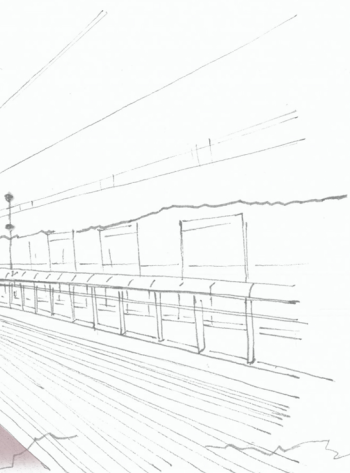


EXTREM OESTE DE L'ESTACIÓ: PAISATGE VEGETAL I NINGUNA EDIFICACIÓ

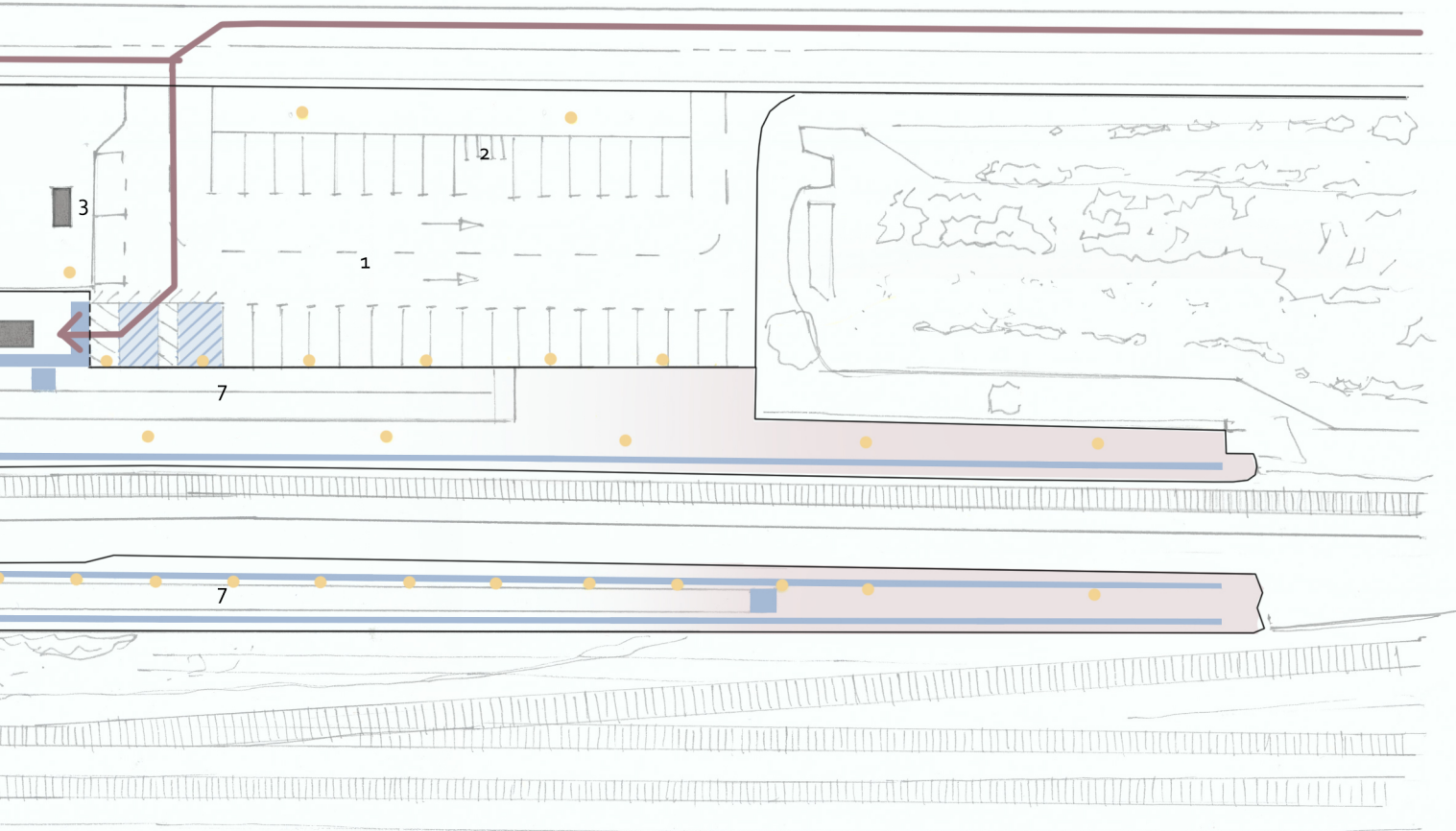


CONSTRUCCIÓ A L'E

## Estació de tren de VALLADA



DETALLE DE L'ESTACIÓ: SALA D'ESPERA



ESTACIÓ TANCADA AL PÚBLIC

### LLEGENDA

- |  |                                    |   |   |
|--|------------------------------------|---|---|
|  | CONSTRUCCIÓ OBERTA AL PÚBLIC       | 1 | APARCAMENT                              |
|  | CONSTRUCCIÓ TANCADA AL PÚBLIC      | 2 | APARCAMENT PER A MOTOS                  |
|  | NIVELL D'INSEGURETAT               | 3 | PARADA D'AUTOBÚS                        |
|  | PUNTS D'IL·LUMINACIÓ               | 4 | SALA D'ESPERA                           |
|  | RECORREGUT ADAPTAT/PAVIMENT TÀCTIL | 5 | CONSTRUCCIÓ TANCADA                     |
|  | PLAÇA D'APARCAMENT ADAPTADA        | 6 | INSTAL·LACIONS                          |
|  | RECORREGUT FINS L'ENTRADA          | 7 | SISTEMA DE RAMPES PER A CREUAR LES VIES |
|  | ENTRADA A L'ESTACIÓ                | 8 | VIA DE RODALIES                         |
|  | VENTA DE BITLLETS                  | 9 | VIES ALTA VELOCITAT-MERCADERIES         |
|  | PANTALLA D'INFORMACIÓ              |   |   |
|  | TAULER D'INFORMACIÓ                |   |   |

Figura 17, 18, ,19  
**Emplaçament  
 de l'estació**

S'observa l'entorn descuidat i l'aparcament que es situa a l'entrada de l'estació amb les dos places adaptades properes a l'entrada.

Font: Imatges pròpies



Figura 20, 21, ,22  
**Sala d'espera amb recorregut adaptat**

Font: Imatges pròpies

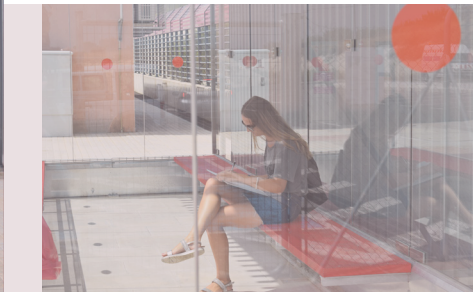


Figura 23  
**Màquina de venda de billets**

Actualment, no està en funcionament  
 Font: Imatges pròpies

Figura 24  
**Via de rodalies amb pantalla d'informació**  
 Font: Imatges pròpies



Figura 25  
Bancs per a l'espera a les vies  
Font: Imatges pròpies

### Estació de tren de VALLADA



Figura 26, 27  
Cartells amb informació  
Font: Imatges pròpies



Figura 28, 29, 30, 31  
Paviment tàctil

Aquest es disposa en diferents punts de l'estació  
Font: Imatges pròpies



Figura 32  
Espais insegurs  
Font: Imatges pròpies

Figura 33  
Arribada del tren  
Font: Imatges pròpies

## Taula resultat dels indicadors

### 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

01.1 Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 1

### 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

02.1 Horaris de treballadors en les estacions 1

02.2 Senyals d'eixida de l'estació 2

02.2 Senyalització de direccions cap al nucli urbà 1

02.2 Disseny de l'espai que afavoreix l'orientació 3

02.3 Visibilitat de la informació 3

02.3 Iconografia sexista en la informació 1

02.3 Iconografia en diferents idiomes 5

02.3 Iconografia en diferents formats 4

02.4 Pantalles amb informació dels pròxims trens 2

02.4 Aplicació mòbil amb avisos en temps real 1

02.5 Il·luminació a l'interior de l'estació 3

02.5 Il·luminació a l'andana 3

02.6 Espais de l'estació i entorn: connexió visual 3

02.6 Visibilitat de les eixides en situació de risc 1

02.7 Disseny de l'estació: manteniment i neteja 2

02.7 Estat de manteniment i neteja 4

02.8 Intèrfon d'emergència 1

02.8 Videovigilància 1

02.8 Vigilància informal 1

### 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

03.1 Ascensor accessible a les vies 1

03.1 Accessibilitat a l'edifici 5

03.1 Paviment tàctil en l'andana 5

03.2 Torns adaptats 1

03.3 Places d'aparcament adaptades 5

### 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

04.1 Recorregut a peu des del nucli urbà 1

04.1 Ubicació i connectivitat urbana 1

04.1 Connexions amb transport públic 1

04.2 Varietat d'usos - presència de persones 1

04.2 Diferents opcions de desplaçament 1

04.3 Disseny segur de l'entorn 1

04.3 Accessibilitat en l'entorn 1

04.3 Pas de vianants 1

04.3 Temps d'espera dels semàfors 1

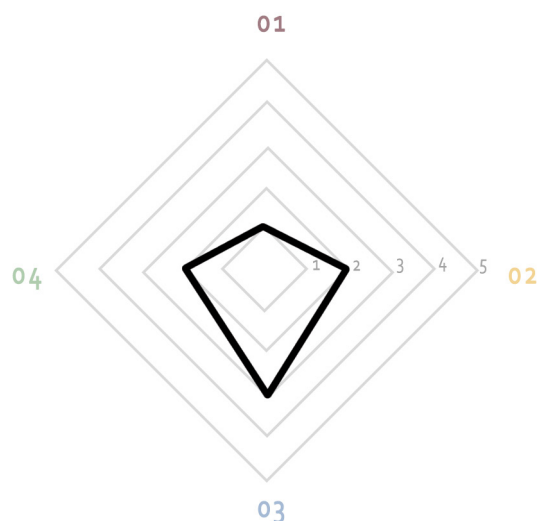
04.3 Informació i senyalització 1

04.4 Disseny social de l'entorn urbà 1

04.4 Relació entre l'estació i el carrer 1

04.4 Manteniment del paisatge urbà 3

04.5 Participació ciutadana 1



01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

**Estació de tren de  
VALLADA****Conclusions**

- L'aspecte més alarmant d'aquesta estació és la seua **SITUACIÓ** bastant allunyada de la població i la difícil accessibilitat a esta. Per una part, el carril bici de l'entrada al poble no arriba fins l'estació. I per l'altra part, arribar a peu resultat complicat i perillós ja que les voreres pròximes a l'estació no estan condicionades per al seu ús.
- A més a més, els valladins no compten amb ningun servei d'autobús o transport per a facilitar el seu accés a l'estació ferroviària. Per tant, el recorregut que connecta el poble amb l'estació prioritza clarament l'ús del vehicle, la dependència i la inseguretats.
- En relació a l'indicador d'**ACCESSIBILITAT** de l'estació, al ser una infraestructura amb recents intervencions, s'ha tingut prou en compte l'ús del paviment tàctil, els recorreguts adaptats i les places adaptades prop de l'entrada. A més, encara que no existeix ascensor per a creuar les vies, s'ha construït un sistema de rampes.
- Al contrari passa a l'entorn immediat de l'estació, on a més de no tindre en compte aquests aspectes, l'accessibilitat peatonal és bastant complicada.
- Respecte la **SEGURETAT**, la situació exempta de la població fa l'estació clarament insegura, al igual que el recorregut d'anada. Encara que la il·luminació és suficient (no tant al seu trajecte d'anada), el factor més notable d'aquesta inseguretats és el seu entorn completament deshabitat. A més a més, a la pròpia estació es crea un espai prou perillós darrere de les construccions existents.
- Així també, la manca de personal treballador a l'estació a totes les hores del dia crea des d'un principi sensació d'inseguretats.
- Per altra banda, un altre aspecte a destacar pel seu mal funcionament és el **SERVEI DE TRANSPORT**, ja que la freqüència de pas és cada hora i inclús existeixen intervals de dos hores entre tren i tren a alguna franja horària.
- A més a més, actualment apart de no tindre personal treballant a l'estació, les màquines de venda de **BITLLETS** encara no funcionen i els viatgers que pugen a aquesta estació han de comprar el bitllet al revisor que passa durant el trajecte del tren.
- En referència a les **INSTAL·LACIONS**, a dia de hui són realment escasses ja que sols compta amb una sala d'espera amb un banc continu de capacitat aproximada per a 15 persones.

## CAS II: ESTACIÓ ENTRE DOS NUCLIS URBANS

---

### Història de l'estació

L'estació va ser inaugurada el 19 de novembre de 1857 amb l'apertura del tram Alcúdia de Crespins-Xàtiva, línia que tenia l'objectiu d'unir Almansa amb València.

El 28 d'octubre de 2011, 150 anys després de l'arribada del ferrocarril a la població, l'edifici va ser enderrocat per l'aluminosi que sofrien els materials de construcció, ja que no va ser possible la seua rehabilitació. A partir d'aquest moment, l'estació manca de moltes comoditats per als viatgers.<sup>63</sup>

Actualment, l'estació es compon de dos barracons xicotets, un servei de sala d'espera i l'altre de centre de control i venda de bitllets, insuficients per a albergar a tots els usuaris en hores punta.

Un altre problema que es donava des de que Renfe va decidir suprimir el trajecte des d'aquest municipi fins a Moixent i posar com alternativa serveis d'autobús, era el pas a nivell ubicat al final de l'estació, perillós per a tots els vehicles i vianants que passaven per aquest lloc. Recentment, aquest ha sigut resolt.<sup>64</sup>

Després de casi 10 anys, tal com confirma el director de Serveis Públics de Viatgers, Manuel Pedrosa, la nova estació de l'Alcúdia comptarà amb dos mòduls, un a cada part de les vies.<sup>65</sup> Un primer mòdul ubicat on es localitza l'antiga estació i l'altre, de nova construcció, junt a la via a la plaça Mariano Benlliure.

En aquesta estació, els únics trens que paren són els de rodalies de la línia C-2, i encara que s'ubica al punt de connexió de dos pobles, Canals i l'Alcúdia de Crespins, rep el nom de *l'Alcúdia de Crespins*.

---

<sup>63</sup> 'Patrimonio Industrial Arquitectónico', Demolida La Estación de Trenes de L'Alcúdia de Crespins Tras 150 Años de Servicio, 2011 <<http://patrindustrialarquitectonico.blogspot.com/2011/11/demolida-la-estacion-de-trenes-de.html>> [accessed 28 August 2019].

<sup>64</sup> Emili Vidal, 'Las Provincias', Los Vecinos Se Movilizarán Por La Estación de l'Alcúdia de Crespins, 2010 <<https://www.lasprovincias.es/v/20100414/ribera-costera/vecinos-movilizaran-estacion-alcudia-20100414.html>> [accessed 28 August 2019].

<sup>65</sup> 'Levante, El Mercantil Valenciano', La Nueva Estación de l'Alcúdia de Crespins Tendrá Un Módulo a Cada Parte de Las Vías, 2018 <<https://www.levante-emv.com/costera/2018/02/20/nueva-estacion-lalcudia-crespins-tendra/1681894.html>> [accessed 28 August 2019].



## Estació de tren de l'ALCÚDIA DE CRESPINS

 8 min

 3 min

Distància fins al centre de  
l'Alcúdia de Crespins: **750 m**



Distància fins al centre de  
Canals: **1,2 km**

 12 min

 6 min

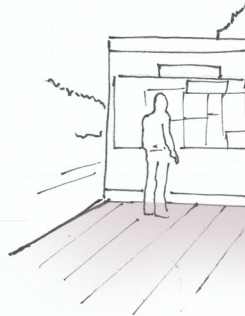
50m 



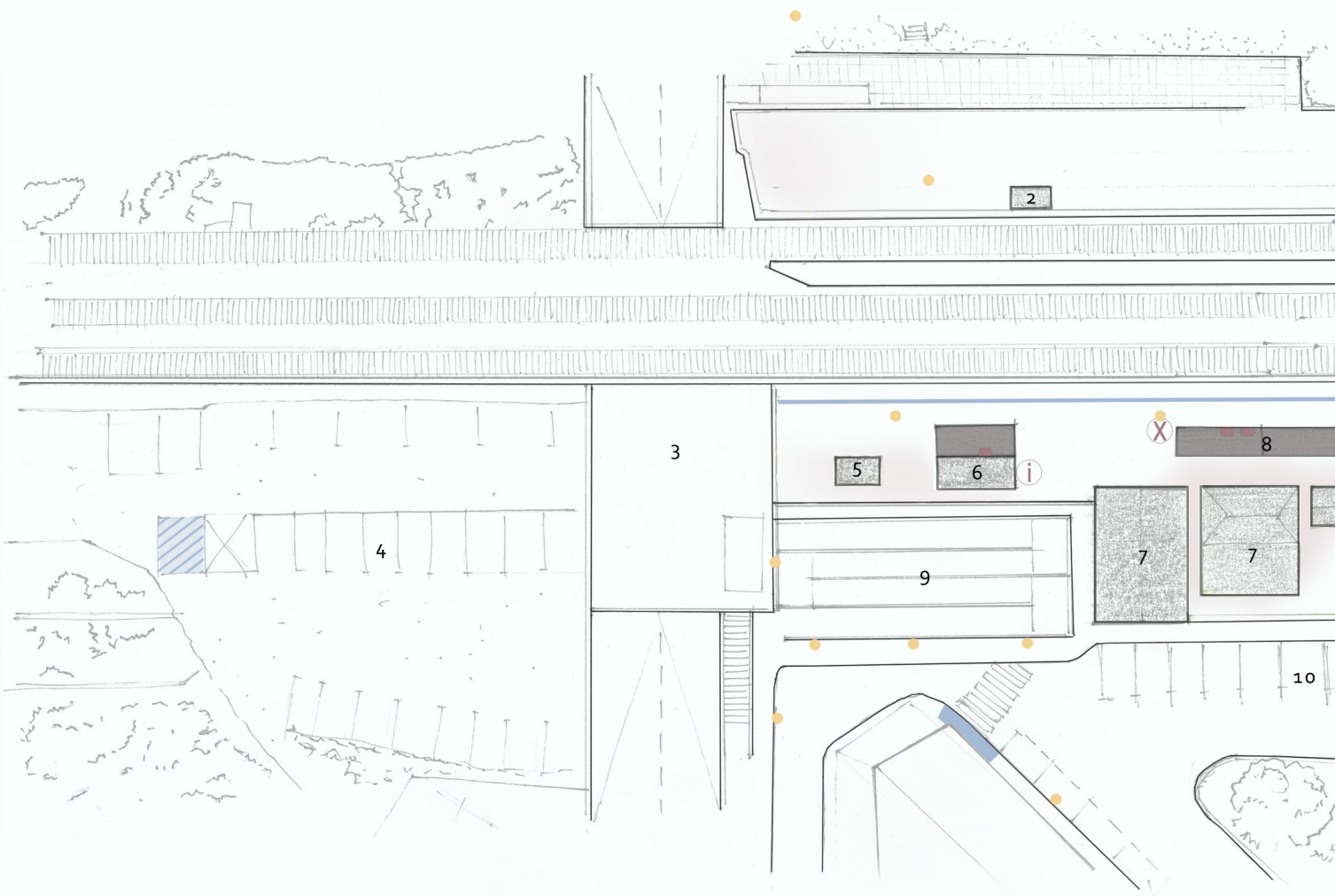
SITUACIÓ DE L'ESTACIÓ RESPECTE A LA POBLACIÓ



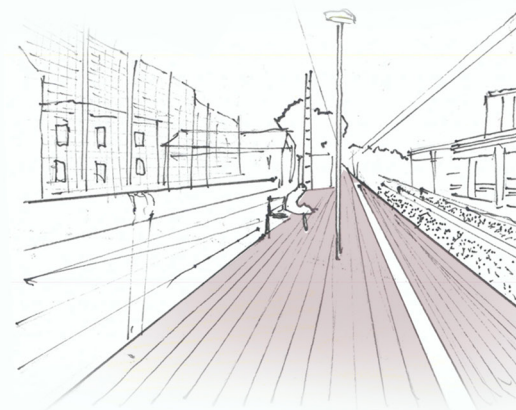
BARRACONS PER AL PÚBLIC: SALA D'ESPERA



BARR

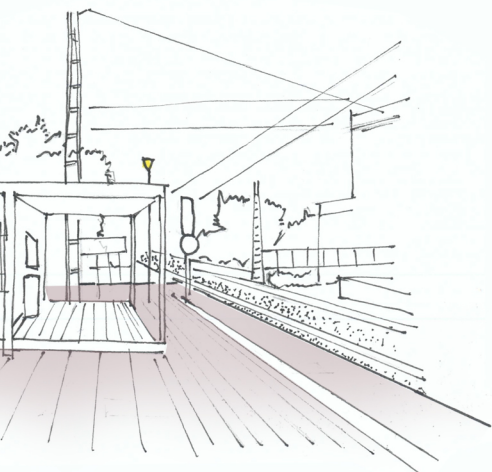


EXTREM EST DE L'ESTACIÓ, PAISATGE AMB NINGÚN CUIDAT

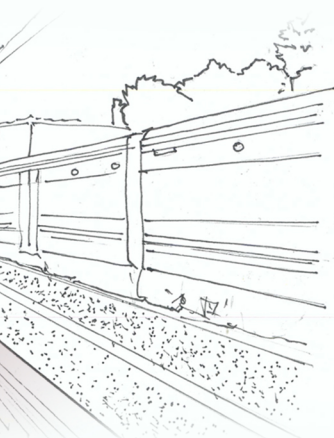
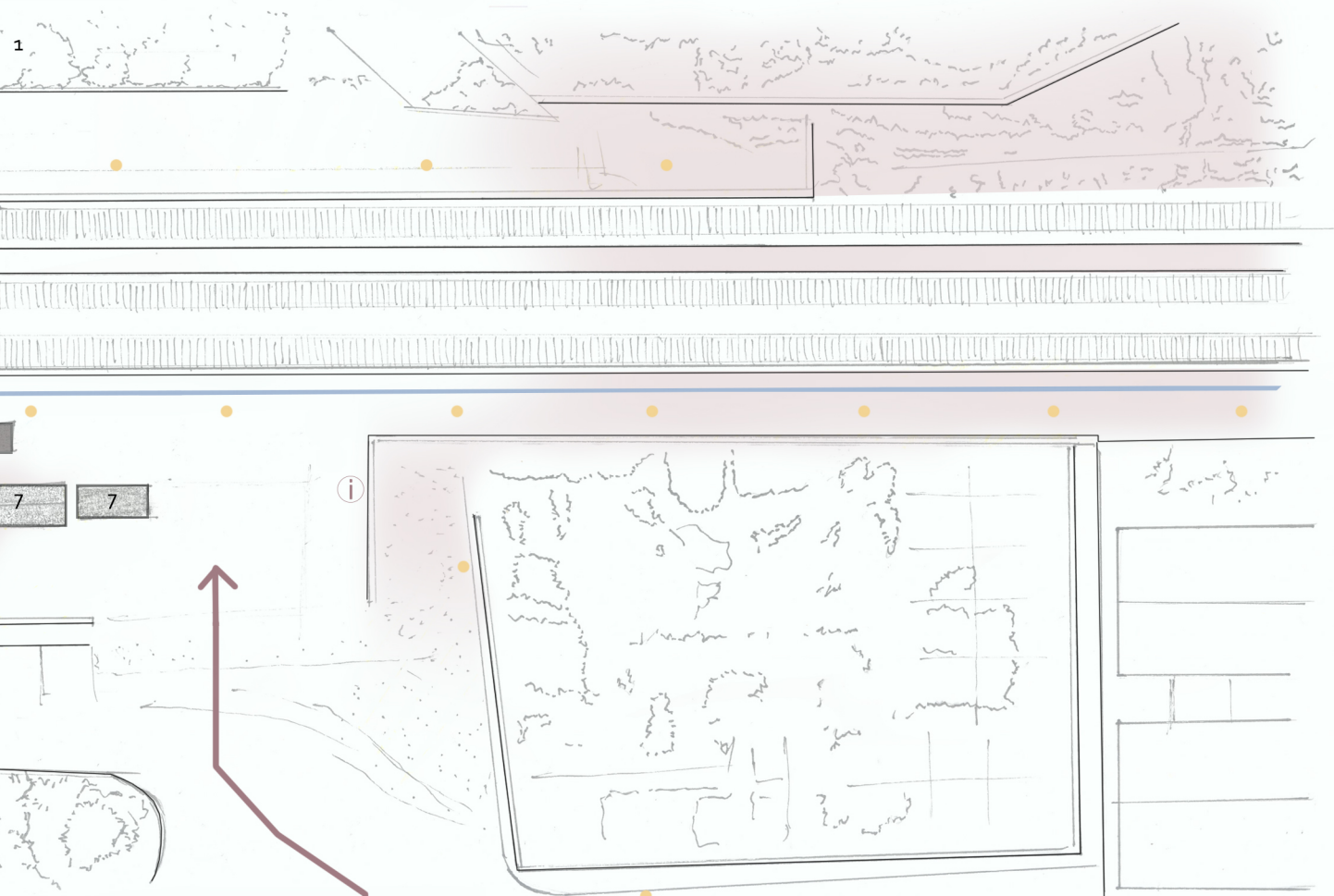


SOLAR SENSE EDIFICIAR I AMB MALES CONDICIONS

## Estació de tren de l'ALCÚDIA DE CRESPINS



ACCÓ PER AL PERSONAL: VENDA DE BITLLETS



RAMPELS COLINDANT A L'ESTACIÓ

### LLEGENDA

- |   |                                    |    |  |
|---|------------------------------------|----|--|
|  | CONSTRUCCIÓ OBERTA AL PÚBLIC       | 1  | PARC   |
|  | CONSTRUCCIÓ TANCADA AL PÚBLIC      | 2  | INSTAL·LACIONS                                   |
|  | NIVELL D'INSEGURETAT               | 3  | CONSTRUCCIÓ EN OBRES (EL·LIMINACIÓ PAS A NIVELL) |
|  | PUNTS D'IL·LUMINACIÓ               | 4  | APARCAMENT EN DESÚS                              |
|  | RECORREGUT ADAPTAT/PAVIMENT TÀCTIL | 5  | INSTAL·LACIONS                                   |
|  | PLAÇA D'APARCAMENT ADAPTADA        | 6  | BARRACÓ PERSONAL-VENDA BITLLETS                  |
|  | RECORREGUT FINS L'ENTRADA          | 7  | CONSTRUCCIÓ TANCADA                              |
|  | ENTRADA A L'ESTACIÓ                | 8  | BARRACONS DE SALA D'ESPERA                       |
|  | VENDA DE BITLLETS                  | 9  | SISTEMA DE RAMPES                                |
|  | PANTALLA D'INFORMACIÓ              | 10 | ZONA D'APARCAMENT                                |
|  | TAULER D'INFORMACIÓ                |    |  |

Figura 34  
Obres del pas a nivell

A la imatge es pot observar les obres que encara s'estan dugent a terme, amb l'objectiu d'eliminar el pas a nivell i connectar els dos pobles

Font: Imatges pròpies



Figura 35, 36  
Entorn de l'estació

Font: Imatges pròpies



Figura 37  
Sistema accessible:  
rampes

Font: Imatges pròpies



Figura 38, 39  
Entorn i aparcament

Font: Imatges pròpies

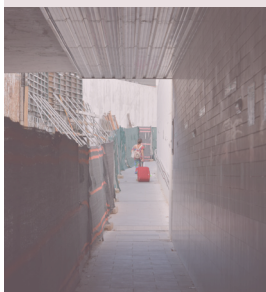


Figura 40, 41  
Instal·lacions pas a nivell

Figura 42  
Extrem nord-est de l'estació

Font: Imatges pròpies





Figura 43, 44, 45  
Entorn poc urbanitzat  
Font: Imatges pròpies

Figura 46  
Senyals de vandalisme  
Font: Imatges pròpies



Figura 47, 48  
Barracons  
Figura 49  
Tauler amb informació  
Font: Imatges pròpies



Figura 50, 51  
Espais insegurs  
Font: Imatges pròpies



Figura 52  
Extrem est de l'estació  
amb paisatge descuidat  
Font: Imatges pròpies

## Taula resultat dels indicadors

### 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

01.1 Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 3

### 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

02.1 Horaris de treballadors en les estacions 4

02.2 Senyals d'eixida de l'estació 3

02.2 Senyalització de direccions cap al nucli urbà 1

02.2 Disseny de l'espai que afavoreix l'orientació 5

02.3 Visibilitat de la informació 3

02.3 Iconografia sexista en la informació 2

02.3 Iconografia en diferents idiomes 3

02.3 Iconografia en diferents formats 4

02.4 Pantalles amb informació dels pròxims trens 4

02.4 Aplicació mòbil amb avisos en temps real 1

02.5 Il·luminació a l'interior de l'estació 3

02.5 Il·luminació a l'andana 3

02.6 Espais de l'estació i entorn: connexió visual 4

02.6 Visibilitat de les eixides en situació de risc 3

02.7 Disseny de l'estació: manteniment i neteja 2

02.7 Estat de manteniment i neteja 2

02.8 Intèrfon d'emergència 1

02.8 Videovigilància 4

02.8 Vigilància informal 1

### 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

03.1 Ascensor accessible a les vies 1

03.1 Accessibilitat a l'edifici 3

03.1 Paviment tàctil en l'andana 1

03.2 Torns adaptats 1

03.3 Places d'aparcament adaptades 1

### 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

04.1 Recorregut a peu des del nucli urbà 4

04.1 Ubicació i connectivitat urbana 5

04.1 Connexions amb transport públic 1

04.2 Varietat d'usos - presència de persones 1

04.2 Diferents opcions de desplaçament 1

04.3 Disseny segur de l'entorn 2

04.3 Accessibilitat en l'entorn 3

04.3 Pas de vianants 3

04.3 Temps d'espera dels semàfors 5

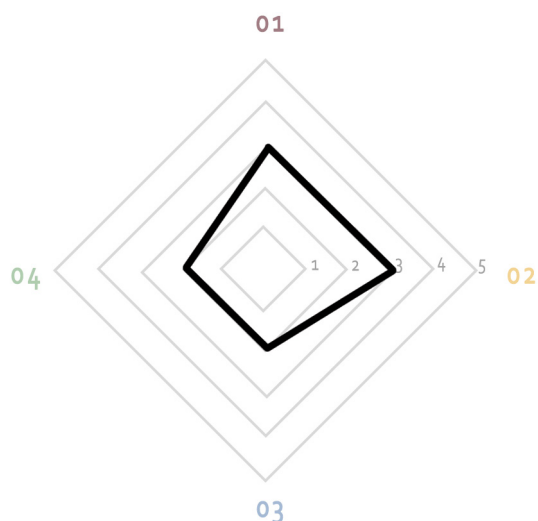
04.3 Informació i senyalització 1

04.4 Disseny social de l'entorn urbà 1

04.4 Relació entre l'estació i el carrer 1

04.4 Manteniment del paisatge urbà 1

04.5 Participació ciutadana 3



01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

## Conclusions

- L'estació es troba en el punt de connexió de dos pobles veïns (Canals i l'Alcúdia de Crespins). Encara que aquesta es troba als extrems respecte els dos municipis, la seua **SITUACIÓ** particular fa que no estiga tant desvinculada de la trama urbana, i per tant el seu accés siga més fàcil.
- En quant a l'**ACCESSIBILITAT**, l'estació passa actualment per unes obres amb l'objectiu d'eliminar el pas a nivell, i amb aquestes intervencions s'ha construït un sistema de rampes per a connectar les dos parts de les vies.
- En referència a la de l'entorn, sols existeix un pas de vianants amb paviment tàctil i l'entrada a l'estació, encara que es produeixen per una rampa, està en mal estat amb gravilla difícilment accessible per a persones amb carros o cadira de rodes.
- A més, el recinte de l'estació no és accessible ja que l'espai no compta amb paviment tàctil ni té cap recorregut adaptat. Així mateix, com la venda de bitllets i la sala d'espera es troben a barracons prefabricats, existeix barrera arquitectònica amb un escaló per a l'entrada als espais.
- Encara que la situació de l'estació és pròxima als municipis, l'entorn immediat no crea sensació de **SEGURETAT**. Existeixen poques vivendes pròximes, no hi ha cap equipament i escassos comerços que donen vitalitat a l'espai. De fet, al voltant de l'estació es troba un xicotet parc en males condicions i la resta actualment és aparcament i descampats, així com existeix alguna senyal de vandalisme.
- El **SERVEI DE TRANSPORT** és mitjanament adequat, ja que el tren passa amb una freqüència de mitja hora. A més, existeix un treballador en quasi tota la franja horària que existeix servei ferroviari a l'estació, situat al barracó de la venda de bitllets.
- Les **INSTAL·LACIONS** actualment no estan en les millors condicions possibles ja que s'estan utilitzant tres barracons prefabricats. Un està destinat per al personal treballador i la venda de bitllets, i els altres dos tenen l'ús de sala d'espera i contenen les màquines de bitllets i alguna de beguda i menjar.

### CAS III: ESTACIÓ ENTRE NUCLI URBÀ I POLÍGON INDUSTRIAL

---

#### Història de l'estació

La primera estació a Xàtiva (situada a 1'4 km de l'actual) va ser inaugurada el 20 de desembre de 1854 amb l'apertura del tram Manuel - Xàtiva de la línia que unia València amb Xàtiva, i temps després, el 29 de març de 1893 es va posar en funcionament el primer pas de la connexió de Xàtiva amb Alcoi, amb el tram Xàtiva-Albaida.

Posteriorment, a l'any 1939, un poc abans del final de la Guerra Civil Espanyola, l'estació va sofrir un atac on es va destrossar l'edifici i part de les instal·lacions ferroviàries.<sup>66</sup>

L'estació actual va ser inaugurada en l'any 1876 i està situada junt a l'avinguda d'Ausiàs March, entre el nucli urbà i el polígon industrial de Xàtiva. Aquesta posseeix un ampli edifici de planta rectangular amb dos altures (no es correspon amb la construïda inicialment) i disposa de quatre andanes i deu vies.

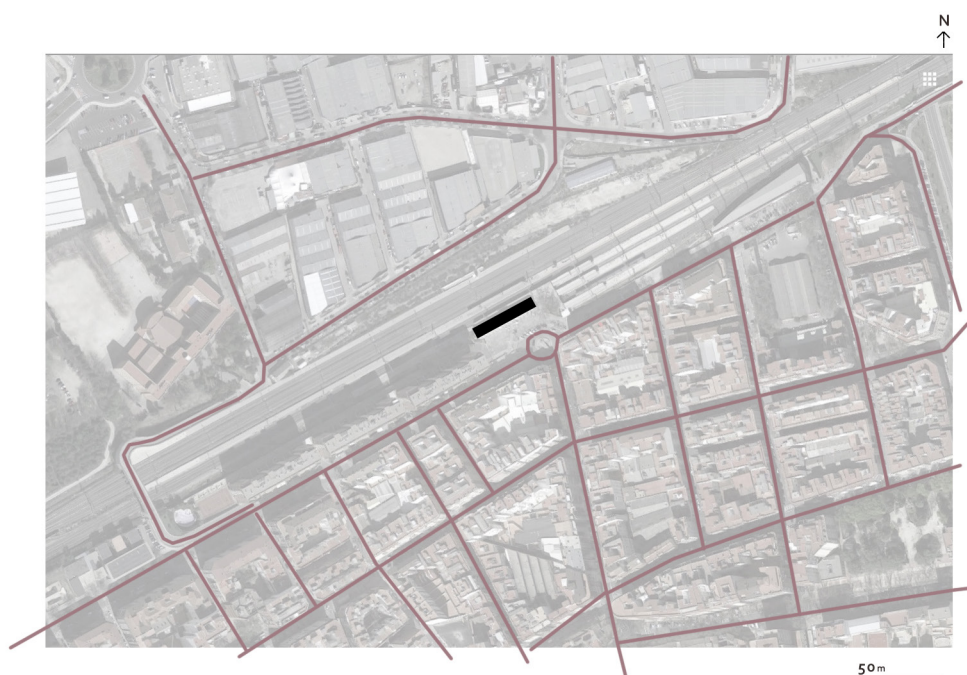
Es una estació de bifurcació que es troba als traçats de la línia fèrria d'ample ibèric Madrid-València i de la línia fèrria d'ample ibèric Xàtiva-Alcoi. Per tant, a més de formar part de la línia C-2 de rodalies de València, ofereix servicis de llarga i mitja distància.

---

<sup>66</sup> 'ValenciaBonita', Xàtiva Recuperará La Segunda Estación de Tren Más Antigua de España, 2018 <<https://www.valenciabonita.es/2015/12/24/segunda-estacion-mas-antigua-de-espana-xativa/>> [accessed 2 September 2019].



## Estació de tren de XÀTIVA



Distància fins a l'extrem del municipi: **1,7 km**

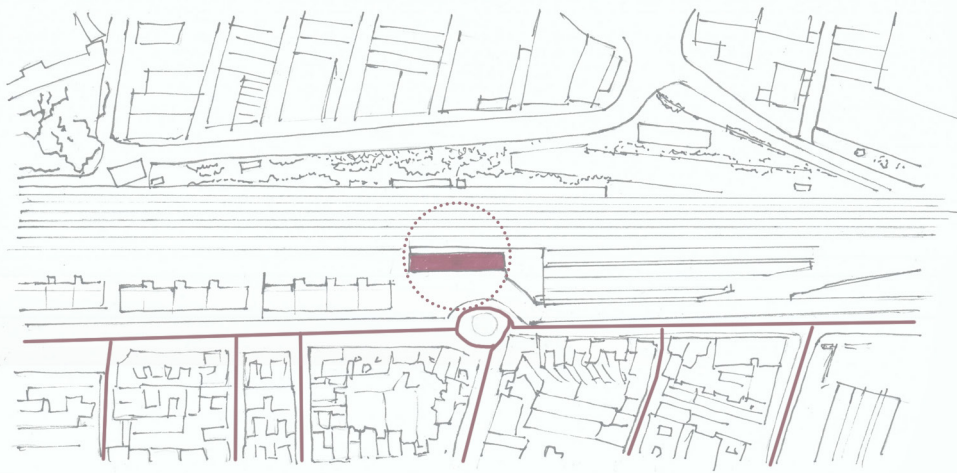
 23 min

 5 min

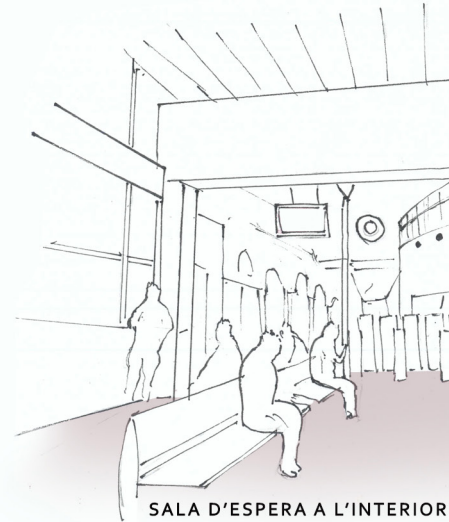
Distància fins al centre del municipi: **700 m**

 9 min

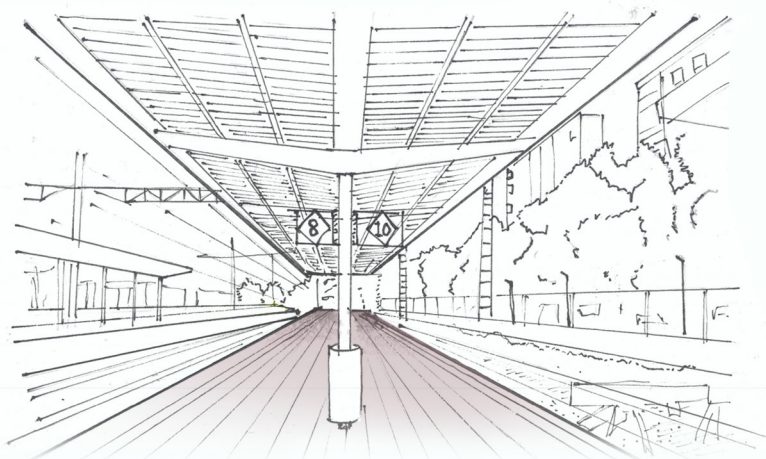
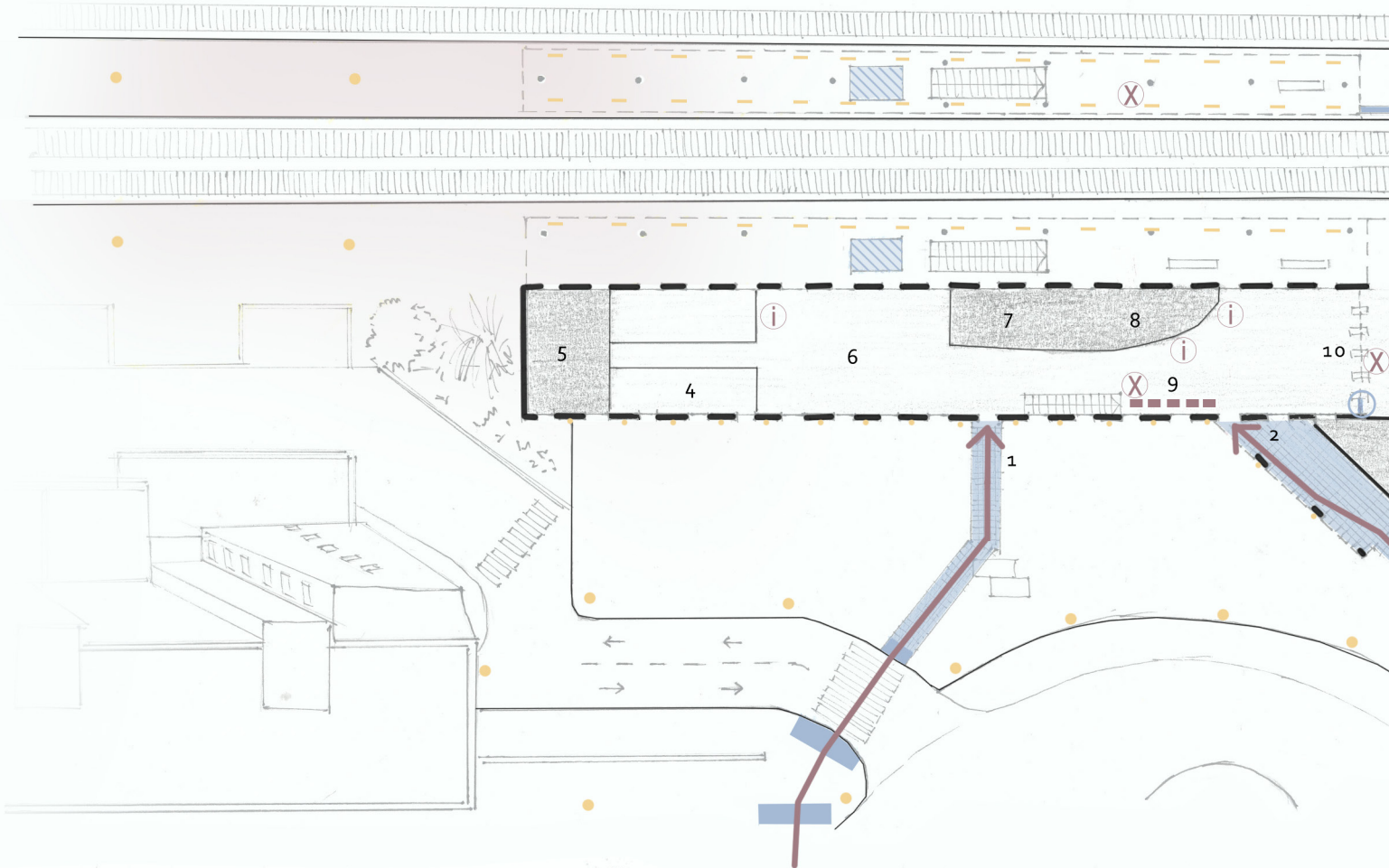
 3 min



SITUACIÓ DE L'ESTACIÓ RESPECTE A LA POBLACIÓ



SALA D'ESPERA A L'INTERIOR



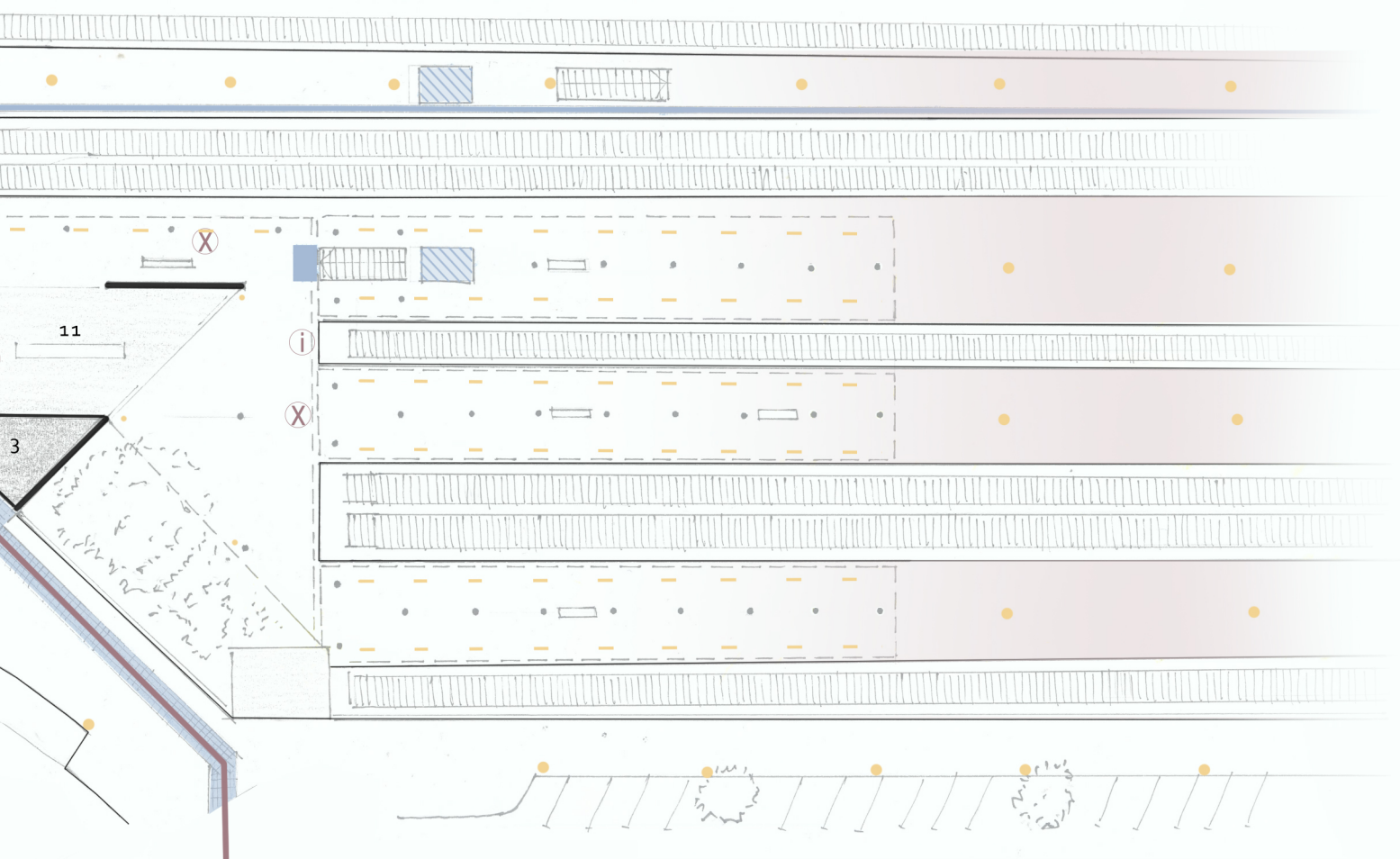
A LA DRETA DE LES VIES, EDIFICACIÓ. A L'ESQUERRE, POLÍGON INDUSTRIAL



A L'ESQUERRE, ASCENSOR PER A CREUAR LES VIES. A LA DRETA,

## Estació de tren de XÀTIVA

DE L'ESTACIÓ



### LLEGENDA

- |  |                                    |    |                                 |
|--|------------------------------------|----|---------------------------------|
|  | CONSTRUCCIÓ OBERTA AL PÚBLIC       | 1  | ENTRADA DIRECTA A LA CAFETERIA  |
|  | CONSTRUCCIÓ TANCADA AL PÚBLIC      | 2  | ENTRADA                         |
|  | NIVELL D'INSEGURETAT               | 3  | QUIOSC                          |
|  | PUNTS D'IL·LUMINACIÓ               | 4  | BANYS                           |
|  | RECORREGUT ADAPTAT/PAVIMENT TÀCTIL | 5  | RECINTE PRIVAT                  |
|  | ASCENSOR PER A CREUAR LES VIES     | 6  | TAULES CAFETERIA                |
|  | TORN ADAPTAT                       | 7  | BARRA CAFETERIA                 |
|  | RECORREGUT FINS L'ENTRADA          | 8  | ZONA PERSONAL-VENDA DE BITLLETS |
|  | ENTRADA A L'ESTACIÓ                | 9  | MÀQUINES VENDA DE BITLLETS      |
|  | VENDA DE BITLLETS                  | 10 | ZONA DE TORN                    |
|  | PANTALLA D'INFORMACIÓ              | 11 | SALA D'ESPERA INTERIOR          |
|  | TAULER D'INFORMACIÓ                |    |                                 |

EDIFICI DE L'ESTACIÓ

Figura 53  
Imatge exterior de l'edifici de l'estació  
Font: Imatges pròpies



Figura 54, 55  
Pas de vianants amb paviment tàtil



Figura 56  
Parada d'autobús a l'entorn de l'estació  
Font: Imatges pròpies



Figura 57  
Quiosc  
Font: Imatges pròpies



Figura 58  
Iconografia sexista en els torns adaptats i accés a l'ajuda



Figura 59  
Màquines de venda de bitllets  
Font: Imatges pròpies



Figura 60  
Ascensor a les vies

Figura 61  
Sistema de torns per a passar a les vies

Font: Imatges pròpies



Figura 62  
Eixida a les vies des de  
la sala d'espera  
Font: Imatges pròpies

Figura 63, 64, 65, 66  
Vies de l'estació  
Font: Imatges pròpies



Figura 67  
Espera del tren a l'exterior

Figura 68  
Aparcament de bicis a  
l'interior de l'estació

Figura 69  
Paviment tàctil a l'andana  
Font: Imatges pròpies



Figura 70  
Placa en commemo-  
ració als 150 anys de  
ferrocarril  
Font: Imatges pròpies



Figura 71  
Entorn edificat de  
l'extrem sud-oest de  
l'estació  
Font: Imatges pròpies

## Taula resultat dels indicadors

### 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

01.1 Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 5

### 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

02.1 Horaris de treballadors en les estacions 4

02.2 Senyals d'eixida de l'estació 2

02.2 Senyalització de direccions cap al nucli urbà 3

02.2 Disseny de l'espai que afavoreix l'orientació 5

02.3 Visibilitat de la informació 3

02.3 Iconografia sexista en la informació 3

02.3 Iconografia en diferents idiomes 3

02.3 Iconografia en diferents formats 4

02.4 Pantalles amb informació dels pròxims trens 5

02.4 Aplicació mòbil amb avisos en temps real 1

02.5 Il·luminació a l'interior de l'estació 3

02.5 Il·luminació a l'andana 3

02.6 Espais de l'estació i entorn: connexió visual 3

02.6 Visibilitat de les eixides en situació de risc 5

02.7 Disseny de l'estació: manteniment i neteja 4

02.7 Estat de manteniment i neteja 4

02.8 Intèrfon d'emergència 3

02.8 Videovigilància 2

02.8 Vigilància informal 4

### 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

03.1 Ascensor accessible a les vies 4

03.1 Accessibilitat a l'edifici 5

03.1 Paviment tàctil en l'andana 3

03.2 Torns adaptats 5

03.3 Places d'aparcament adaptades 1

### 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

04.1 Recorregut a peu des del nucli urbà 4

04.1 Ubicació i connectivitat urbana 4

04.1 Connexions amb transport públic 4

04.2 Varietat d'usos - presència de persones 3

04.2 Diferents opcions de desplaçament 4

04.3 Disseny segur de l'entorn 4

04.3 Accessibilitat en l'entorn 4

04.3 Pas de vianants 5

04.3 Temps d'espera dels semàfors 5

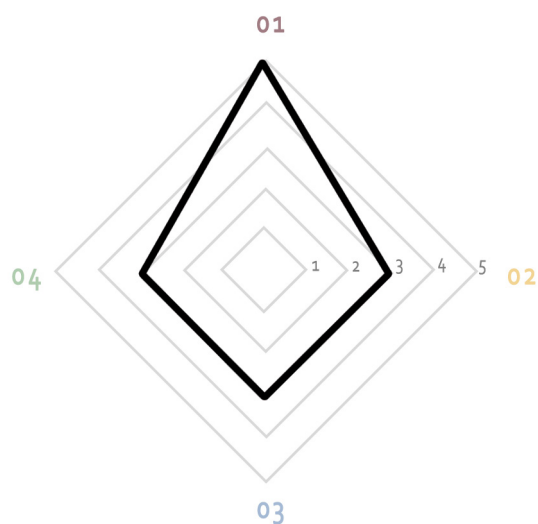
04.3 Informació i senyalització 1

04.4 Disseny social de l'entorn urbà 5

04.4 Relació entre l'estació i el carrer 3

04.4 Manteniment del paisatge urbà 4

04.5 Participació ciutadana 1



01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

## Conclusions

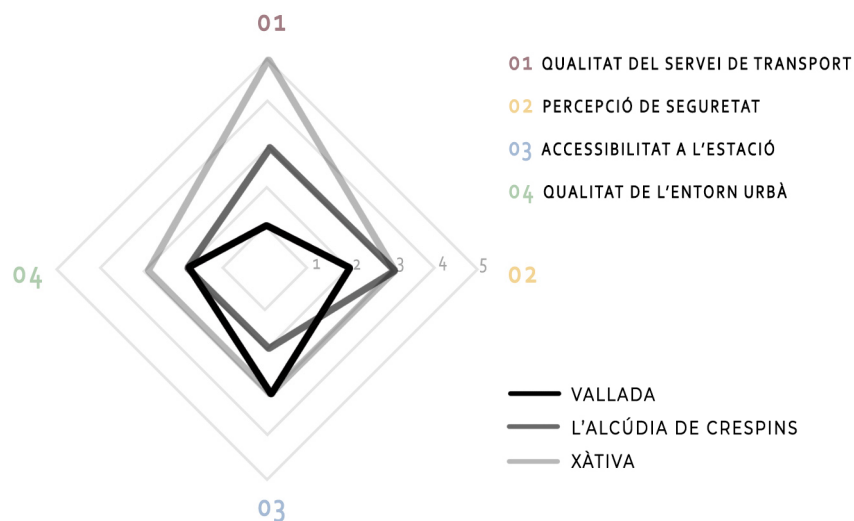
- La **SITUACIÓ** de l'estació és bastant favorable ja que es troba inclosa en la trama urbana, concretament en el límit entre el municipi i el polígon industrial. Té un entorn urbà suficient cuidat. Aquesta posició afavoreix la connexió amb el nucli urbà, la seguretat del viatgers i facilitat el seu accés.
- En l'entorn existeix bona **ACCESSIBILITAT**, ja que existeix voreres amples i pas de vianants amb recorreguts adaptats i paviments tàctils.
- No és d'aquesta forma al recinte interior de l'estació perquè encara que existeixen per exemple, torns adaptats per a persones amb carros o cadira de rodes, ascensor per a creuar les vies... no hi ha paviment tàctil (excepte a una franja d'una via) en tot l'espai de l'estació i per tant no existeix recorregut adaptat fins a la pujada al tren.
- El nivell de **SEGURETAT** de l'entorn és suficientment alt. Encara que no hi ha ningú equipament públic a l'entorn immediat de l'estació, al estar aquesta connectada directament amb la trama urbana, existeixen moltes vivendes i comerços vinculats als carrers pròxims de l'estació, els quals donen vitalitat a la zona i prou freqüència de pas de persones i cotxes durant tot el dia, fet que crea un ambient segur al voltant de l'estació.
- En quant a la seguretat en el recinte de l'estació, l'espai que s'utilitza és prou segur ja que en les vies es creen connexions visuals. Per altra banda, sí que existeixen zones insegures al final de les vies que no tenen quasi il·luminació ni visibilitat.
- A més, cal remarcar la presència continuada d'agents vigilants a l'estació durant tota la franja horària de circulació del tren.
- El **SERVEI DE TRANSPORT** d'aquesta estació té bona freqüència ja que els trens passen amb intervals de temps entre 15 i 20 minuts.
- Per altra banda, l'espai de l'estació compta amb bones **INSTAL·LACIONS** que disposen tots els serveis necessaris: banys, cafeteria amb taules a l'interior a l'exterior, espai de venda de bitllets i màquines de venda, quiosc i sala d'espera climatitzada a l'interior de l'edifici de l'estació.





## **CONCLUSIONS I PROPOSTES DE MILLORA**

## Gràfic comparatiu del resultats de les tres estacions



## Conclusions

Respecte al primer indicador, la qualitat del **SERVEI DE TRANSPORT**, s'observa en el gràfic que hi ha molta diferència entre els tres casos d'estudi. Esto es dona ja que conforme les estacions s'allunyen de l'estació principal València Nord, la freqüència horària va disminuint.

En aquest cas, els pobles quan més s'allunyen de la ciutat van siguent més xicotets (no és excusa per al servei ferroviari) i la freqüència de pas disminueix notablement: a Xàtiva passen cada 15 min; a l'Alcúdia de Crespins cada 20 o 30 min; i al conjunt d'estacions de Montesa, Vallada i Moixent, passen cada hora o cada dos hores, depenent la franja horària.

A més amés, cal nomenar el retràs que sofreix aquest línia usualment. Per tant, aquest indicador és un punt important d'intervenció, sobretot al municipi de Vallada i als seus voltants.

Pel que fa al segon indicador de la **PERCEPCIÓ DE SEGURETAT**, com es pot observar, els resultats no són molt favorables amb una puntuació màxima de 3 punts a les estacions de l'Alcúdia de Crespins i Xàtiva. En el cas de l'estació de Vallada el principal problema és la seua situació tan allunyada del municipi, fet que fa des d'un principi l'estada i el recorregut fins a l'estació resulte perillós.

Per altra banda, a l'estació de l'Alcúdia de Crespins destaca l'estat de l'estació i el seu entorn, ja que no es troba en molt bones condicions. A més de la falta d'informació i l'accés a l'ajuda en cas d'emergència.

En aquest cas, l'estació de Xàtiva encara que té la mateixa puntuació que l'anterior, proporciona millor sensació de seguretat per estar més vinculada al seu entorn, i per la presència continua d'un vigilant a l'estació.

Tot i això, cal remarcar que als tres casos es pot tindre problemes de desorientació a l'eixida de l'estació ja que s'observa falta d'informació sobre el nucli urbà.

Com es pot observar a la gràfica, en l'indicador d'**ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ** es tornen a donar valors amb bastant millora, sobretot a l'estació de l'Alcúdia de Crespins, la qual destaca per la insuficient accessibilitat tant a l'estació com al seu entorn (es millorarà amb les obres que s'estan realitzant).

En el cas de Vallada, al ser un estació recentment intervenida, encara que no te ascensor adaptat, disposa de suficient recorregut de paviment tàctil fins a l'andana. Contràriament, Xàtiva destaca per l'escàs recorregut adaptat, però te bastants ascensor per a creuar les vies.

Per a finalitzar, l'indicador de la **QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ** és també prou baix als tres casos d'estudi. És el cas de Xàtiva el millor puntuat en aquest aspecte, ja que la connectivitat urbana, la connexió del transport públic a l'estació i la vitalitat de l'entorn són condicions que milloren aquests indicadors.

Per altra banda, tant l'Alcúdia de Crespins com Vallada, pel seu entorn insegur i descuidat, i la no presència de persones durant la major part del dia. Encara que la primera té millor ubicació i connexió amb les dos poblacions, fet que encara que treballara, no passaria a Vallada fins a que no aproximaren l'estació al poble.

## Propostes de millora

A continuació, es proposen unes possibles propostes de millora d'acord a les necessitats analitzades als casos d'estudi i en base als estudis que s'han nomenat anteriorment al marc teòric en altres emplaçaments.

Aquestes mesures amb la incorporació de la perspectiva de gènere es proposen amb l'objectiu de ser aplicables a altres estacions per tal de millorar la qualitat del transport i la vida quotidiana de totes les persones:

- **Il·luminació adequada** tant a l'estació, com al seu entorn i als passos subterranis, per a proporcionar major sensació de seguretat.
- Mesures d'**eliminació de barreres arquitectòniques**, com la instal·lació d'ascensors adaptats per a creuar les vies, o la ejecució de paviment tàctil per a realitzar recorreguts adaptats en les estacions que no ho gaudeixen.
- Anàlisi dels horaris ofertats de Renfe amb la realització d'**estudis d'impacte de gènere i estudis d'impacte sobre les tasques de la cura** per tal d'aconseguir una servei de transport igualitari.
- Estudi de les **estadístiques de mobilitat amb dades disgregades** per sexe, o altres variables com la discapacitat o a la capacitat econòmica, per a conèixer millor el tipus de persones que viatgen al tren.
- Desenvolupament d'un **catàleg de materials antivandàlics** per utilitzar en la construcció de les estacions, i que a més faciliten el seu manteniment.
- Disseny de les estacions per a aconseguir la **major connexió visual** possible.
- **Eliminació** de tots els **pasos a nivell** existents actualment a les estacions.
- Senyalització de les **direccions a l'eixida** de les estacions cap a la xarxa urbana amb la finalitat de facilitar l'orientació del viatger.
- Definició d'un sistema d'**informació accessible**.
- Realització de la informació amb **llenguatge inclusiu** i eliminació de tota la informació existent sexista.
- **Millora i manteniment de l'entorn** de l'estació amb l'objectiu d'eliminar sensacions d'inseguretat.
- **Grups de participació** als diferents municipis per a que tots puguin donar la seua opinió i proposar mesures de millora.
- Creació d'una **transport públic** que connecte l'estació amb el diferents equipaments del municipi.

**CONCLUSIÓ**



## Conclusió

---

Després de la realització d'aquest treball on s'ha estudiat la mobilitat que predomina actualment, s'han pogut comprovar els diversos problemes que aquesta ha produït al llarg del temps. Per això, es creu convenient apostar per un nou patró de mobilitat, ja que com diu Albert Einstein: *"Els problemes significatius que afrontem no poden solucionar-se en el mateix nivell de pensament en el que estàvem quan els vam crear"*.

Com s'ha pogut comprovar, l'àmbit del ferrocarril és un sector estratègic per a generar sostenibilitat al sector del transport i arribar a una adequada eficiència, a més de considerar-se un transport igualitari, inclusiu i accessible per a la major part de la població. Per la qual cosa, s'entén el ferrocarril com una bona opció de futur patró de mobilitat.

Una vegada realitzat l'anàlisi de les estacions de tren, s'observa que aquestes no s'adapten a totes les qualitats que, des de la perspectiva de gènere, deuria de tindre una estació. Per tant, s'ha de seguir treballant per a que aquest transport públic, el ferrocarril i les seues estacions, responga a les necessitats de la vida quotidiana de **totes** les persones.

La igualtat és la via.





## BIBLIOGRAFIA

Abril, Inés Novella, 'Jornada "MOVILIDAD Y GÉNERO"' (Universidad Politécnica de Valencia. Cátedra Transporte y Sociedad, 2017)

Adriana Ciocoletto. Col·lectiu Punt 6, Espacios Para La Vida Cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana Con Perspectiva de Género (Barcelona: Editorial Comanegra)

Ajuntament de València, 'La Movilidad Urbana de Mujeres y Hombres En La Ciudad de Valencia' (València: Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración., 2014), pp. 1–51

Booth, Chris, Jane Darke, and Susan Yeandle, La Vida de Las Mujeres En La Ciudad. La Ciudad Un Espacio Para El Cambio (Madrid: Narcea S.A. De Ediciones, 1988), CXII <<https://doi.org/10.1192/bjp.112.483.211-a>>

Ciocoletto, Adriana, 'Urbanismo Para La Vida Cotidiana. Herramientas de Análisis y Evaluación Urbana a Escala de Barrio Desde La Perspectiva de Género. Tesis Doctoral' (Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 2014)

Col·lectiu Punt 6, Mujeres Trabajando. Guía de Reconocimiento Urbano Con Perspectiva de Género (Barcelona: Editorial Comanegra)

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 (Ministerio de Fomento, 2014)

ConnectCities Red por la movilidad amable, 'Desarrollo Urbano y Accesibilidad' <<http://movilidadamable.org/desarrollo-urbano-y-accesibilidad>> [accessed 2 August 2019]

Dolores Hayden, The Grand Domestic Revolution: A History of Feminist Designs for American Homes, Neighborhoods and Cities, Journal of the Society of Architectural Historians (Cambridge: Massachussets: The MIT Press, 1982), XLI <<https://doi.org/10.2307/989785>>

Equipo redactor de la fundación de los Ferrocarriles Españoles, Observatorio Del Ferrocarril En España. Informe 2017, 2018

European Community's Transport RTD Programme, 'Social Aspects of Sustainable Mobility', 2001 <[http://europa.eu.int/comm/transport/extra/%0Aweb/downloadfunction.cfm?docname=200408/%0A20040809\\_155137\\_51313\\_social\\_aspects.pdf&ap%0Atype=application/pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/extra/%0Aweb/downloadfunction.cfm?docname=200408/%0A20040809_155137_51313_social_aspects.pdf&ap%0Atype=application/pdf)> [accessed 3 July 2019]

Executive, Scottish, Women and Transport. Guidance and Checklist (Learn to let G)

Gobierno Vasco, Manual de Análisis Urbano. Género y Vida Cotidiana, 1a edición (Vitoria-Gasteiz: Departamento de vivienda, obras públicas y transportes. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2010), CXII <<https://doi.org/10.1192/bjp.112.483.211-a>>

Gobierno Vasco, Urbanismo Inclusivo. Las Calles Tienen Género, 1a edición (Vitoria-Gasteiz: Departamento de vivienda, obras públicas y transportes. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2012), CXII <<https://doi.org/10.1192/bjp.112.483.211-a>>

Ilárraz Rodríguez, Imanol, Movilidad Sostenible y Equidad (Sustainable Mobility and Equality) (Donostia, 2006) Ineco Ministerio de Fomento, 'Revisión de Los Servicios Ferroviarios de Viajeros Declarados Como Obligación de Servicio Público', 2017

Instituto Vasco de La Mujer, 'La Evaluación de Impacto En Función Del Género En Transporte y Movilidad', 2013

Isidro Álvarez, Eva María, and Carlos José Alfonso Gómez, Género y Política Urbana. Arquitectura y Urbanismo Desde La Perspectiva de Género, ¿A Quién Pertenece La Ciudad? La Perspectiva de Género Aplicada a La Ciudad de Viena, 2017 <<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>>

Jacobs, Jane, Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades, 2a edición (Madrid: Capitán Swing, 2011)

- Juan Manuel Jiménez Aguilar, REACTIVA 'Refuerzo de Actitudes Positivas Ante El Transporte Público' (Congreso Nacional del Medio Ambiente)
- Kings's Cross Central Limited Partnership, 'The Story so Far. An Extraordinary Part of London Is Taking Shape', 2019 <<https://www.kingscross.co.uk/the-story-so-far>> [accessed 5 August 2019]
- 'Levante, El Mercantil Valenciano', La Nueva Estación de l'Alcúdia de Crespins Tendrá Un Módulo a Cada Parte de Las Vías, 2018 <<https://www.levante-emv.com/costera/2018/02/20/nueva-estacion-lalcudia-crespins-tendra/1681894.html>> [accessed 28 August 2019]
- Madariaga, Inés Sánchez de, Yolanda Agudo Arroyo, and Inés Novella Abril, Pautas de Movilidad y Cuidados En Irún (Cátedra UNESCO de Políticas de Género en Ciencia Tecnología e Innovación de la Universidad Politécnica de Madrid)
- Mahadevia, Darshini, Promoting Low Carbon Transport in India. Gender Sensitive Transport Planning for Cities in India (CEPT University, Ahmedabad, 2015)
- María F. Sánchez, 'Blanca Valdivia, Col.Lectiu Punt 6: "El Espacio Urbano Reproduce Desigualdades" Cuartopoder', 2019
- María Jesús Revilla, 'Elle Decor', Así Será La Nueva Zona Norte de Madrid, 2019 <<https://www.elledecor.com/es/noticias/a22510569/operacion-chamartin-madrid-nuevo-norte-carmena/>> [accessed 11 August 2019]
- McDowell, Linda, Género, Identidad y Lugar. Un Estudio de Las Geografías Feministas, Género, Identidad y Lugar (Madrid: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S.A.), 1999), I <<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>>
- Miralles-Guasch, Carme, 'Dones, Mobilitat, Temps i Ciutats', Quaderns de l'Institut, 14 (2010)
- Miralles-Guasch, Carme, and Àngel Cebollada i Frontera, 'Mobilitat i Exclusió Social: Un Nou Repte per a Les Administracions Locals', Síntesi (Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2004)
- 'Patrimonio Industrial Arquitectónico', Demolida La Estación de Trenes de L'Alcúdia de Crespins Tras 150 Años de Servicio, 2011 <<http://patrindustrialquitectonico.blogspot.com/2011/11/demolida-la-estacion-de-trenes-de.html>> [accessed 28 August 2019]
- Penadés, Héctor Garrido, and José Aurelio Pelejero Vila, Vallada: Su Evolución Urbana Entre Los Siglos XIII Al XIX (Institució Alfons el Magnànim. Diputació de València, 2000)
- Planning and Development Department, Government of Khyber Pakhtunkhwa, and for the Asian Development Bank, 'PAK: Peshawar Sustainable Bus Rapid Transit Corridor Project', 2017
- Renfe, Informe Anual de Responsabilidad Social, Empresarial y Gobierno Corporativo, Dirección, 2017
- Sánchez de Madariaga, Inés, 'Infraestructuras Para La Vida Cotidiana y La Calidad de Vida', Ciudades, 8.08 (2004), 101 <<https://doi.org/10.24197/ciudades.08.2004.101-133>>
- Staff, IMCO, 'Instituto Mexicano Para La Competitividad', Desarrollo Urbano y Movilidad <<https://imco.org.mx/elecciones-2018/desarrollo-urbano-movilidad/>> [accessed 2 September 2019]
- Transport for London, '2016/17 Progress Report. Action on Equality', 2017
- Transport for London, 'Action on Equality : TfL's Commitments to 2020', 2016
- Urbanbat, 'Movilidad Urbana. Naiara Zabala Granados', 2019 <<https://www.youtube.com/watch?v=p-Sixy-GeB5M>>
- Urdiales, G., and elEconomista.es, 'El Ferrocarril, Pieza Clave En El Transporte Sostenible', 2017 <<https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8615465/09/1>> [accessed 15 July 2019]

'Valencia Parque Central', Actuación Valencia Parque Central <<https://valenciaparquecentral.es/>> [accessed 11 August 2019]

'ValenciaBonita', Xàtiva Recuperará La Segunda Estación de Tren Más Antigua de España, 2018 <<https://www.valenciabonita.es/2015/12/24/segunda-estacion-mas-antigua-de-espana-xativa/>> [accessed 2 September 2019]

Vázquez, Cristina, 'EL PAÍS', El Parque Más Deseado, 2018 <[https://elpais.com/ccaa/2018/12/17/valencia/1545048624\\_998812.html](https://elpais.com/ccaa/2018/12/17/valencia/1545048624_998812.html)> [accessed 25 July 2019]

Velázquez Valoria, Isabela, 'El Tiempo de Las Cerezas. Reflexiones Sobre La Ciudad Desde El Feminismo', Ciudades Para Un Futuro Más Sostenible. Revista Digital (Madrid, July 2000) <<http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ad2.html>>

Vidal, Emili, 'Las Provincias', Los Vecinos Se Movilizarán Por La Estación de l'Alcúdia de Crespins, 2010 <<https://www.lasprovincias.es/v/20100414/ribera-costera/vecinos-movilizaran-estacion-alcudia-20100414.html>> [accessed 28 August 2019]

Vienna, Urban Development, Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, 2013 <<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8358.pdf>>

Zucchini, Elena, 'Género y Transporte: Análisis de La Movilidad Del Cuidado Como Punto de Partida Para Construir Una Base de Conocimiento Más Amplia de Los Patrones de Movilidad. El Caso de Madrid' (Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, 2015)

## Origen de les imatges

Figura 1 [Patrons d'activitat condicionats per la condició del gènere]  
Col·lectiu Punt 6, Espacios para la vida cotidiana. p.13

Figura 2 [Modes de desplaçaments segons el sexe]  
Ajuntament de València, La movilidad urbana de mujeres y hombres en la ciudad de Valencia. p.8

Figura 3 [Repartiment d'Emissions de Combustibles Líquids per Sector 2012]  
Renfe, Informe Anual de Responsabilidad Social, Empresarial y Gobierno Corporativo. p.41

Figura 4 [Viatgers de rodalies Renfe ample ibèric (2010-2017) per nuclis. Mils de viatgers]  
Equipo redactor de la fundación de los Ferrocarriles Españoles, Observatorio del Ferrocarril Informe 2017. p.125

Figura 5 [Nuclis de rodalies de la Comunitat Valenciana]  
Renfe, Núcleos de cercanías de la Comunidad Valenciana. p.5

Figura 6 [Nucli València/Castelló]  
Renfe, Núcleos de cercanías de la Comunidad Valenciana. p.6

Figura 7 [Serveis ferroviaris de rodalies del nucli de València]  
Elaboració pròpia

Figura 8 [Esquema de les estacions de la línia C-2 de rodalies de València]  
Elaboració pròpia

Figura 9 [Situació estació de Moixent respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 10 [Situació estació de Vallada respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 11 [Situació estació de Montesa respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 12 [Situació estació de l'Alcúdia de Crespins respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 13 [Situació estació de Xàtiva respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 14 [Situació estació de Ènova-Manuel respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 15 [Situació estació de Poble Llarga respecte la població]  
Imatge de Google Maps i elaboració pròpia

Figura 17, 18, 19 [Emplaçament de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 20, 21, 22 [Sala d'espera amb recorregut adaptat]  
Imatges pròpies

Figura 23 [Màquina de venda de bitllets]  
Imatges pròpies

Figura 24 [Via de rodalies amb pantalla d'informació]  
Imatges pròpies

Figura 25 [Bancs per a l'espera a les vies]  
Imatges pròpies

Figura 26, 27 [Cartells amb informació]  
Imatges pròpies

Figura 28, 29, 30, 31 [Paviment tàctil]  
Imatges pròpies

Figura 32 [Espais insegurs]  
Imatges pròpies

Figura 33 [Arribada del tren]  
Imatges pròpies

Figura 34 [Obres del pas a nivell]  
Imatges pròpies

Figura 35, 36 [Entorn de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 37 [Sistema accessible: rampes]  
Imatges pròpies

Figura 38, 39 [Entorn i aparcament]  
Imatges pròpies

Figura 40, 41 [Instal·lacions pas a nivell]  
Imatges pròpies

Figura 42 [Extrem nord-est de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 43, 44, 45 [Entorn poc urbanitzat]  
Imatges pròpies

Figura 46 [Senyals de vandalisme]  
Imatges pròpies

Figura 47, 48 [Barracons]  
Imatges pròpies

Figura 49 [Tauler amb informació]  
Imatges pròpies

Figura 50, 51 [Espais insegurs]  
Imatges pròpies

Figura 52 [Extrem est de l'estació amb paisatge descuidat]  
Imatges pròpies

Figura 53 [Imatge exterior de l'edifici de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 54, 55 [Pas de vianants amb paviment tàctil]  
Imatges pròpies

Figura 56 [Parada d'autobús a l'entorn de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 57 [Quiosc]  
Imatges pròpies

Figura 58 [Iconografia sexista en els torns adaptats i accés a l'ajuda]  
Imatges pròpies

Figura 59 [Màquines de venda de bitllets]  
Imatges pròpies

Figura 60 [Ascensor a les vies]  
Imatges pròpies

Figura 61 [Sistema de torns per a passar a les vies]  
Imatges pròpies

Figura 63, 64, 65, 66 [Vies de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 67 [Espera del tren a l'exterior]  
Imatges pròpies

Figura 68 [Aparcament de bicis a l'interior de l'estació]  
Imatges pròpies

Figura 69 [Paviment tàctil a l'andana]  
Imatges pròpies

Figura 70 [Placa en commemoració als 150 anys de ferrocarril]  
Imatges pròpies

Figura 71 [Entorn edificat de l'extrem sud-oest de l'estació]  
Imatges pròpies





## **ANNEXES**

Annex I      Fulles anàlisi de les estacions

# AVALUEM L'ESTACIÓ

VALLADA

## 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

- 01.1 Adaptació d'horaris de transport als de la cura  
 - Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 (1) 3 5

TOTAL: .....1..... / 1 = .....1.....

## 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

- 02.1 Presència continuada de personal a l'estació  
 - Horaris de treballadors en les estacions (1) 2 3 4 5

- 02.2 Senyalització de recorreguts i fàcil orientació  
 - Senyals de recorregut d'eixida de l'estació 1 (2) 3 4 5  
 - Senyals que indiquen opcions d'eixida (1) 2 3 4 5  
 - Disseny de l'espai: visibilitat i orientació 1 (3) 5

- 02.3 Sistema d'informació accessible  
 - Visibilitat de la informació 1 (3) 5  
 - Iconografia sexista en la informació (1) 2 3 4 5  
 - Informació en diferents idiomes 1 3 (5)  
 - Informació en diferents formats 1 (2) 3 (4) 5

- 02.4 Informació en temps real  
 - Pantalles amb informació dels pròxims trens 1 (2) 3 4 5  
 - Aplicació mòbil amb avisos en temps reals (1) 3 5

- 02.5 Il·luminació suficient i segura  
 - Il·luminació a l'interior de l'estació 1 2 (3) 4 5  
 - Il·luminació adequada i suficient a l'andana 1 2 (3) 4 5

- 02.6 Visibilitat suficient i segura  
 - Espais de l'estació i entorn: connexió visual 1 2 (3) 4 5  
 - Visibilitat de les eixides en situacions de risc (1) 3 5

- 02.7 Manteniment i neteja  
 - Disseny de l'estació: manteniment i neteja 1 (2) 3 4 5  
 - Estat de manteniment i neteja 1 2 3 (4) 5

- 02.8 Accés a l'ajuda en cas d'emergència  
 - Intèrfon d'emergència (1) 2 3 4 5  
 - Videovigilància (1) 2 3 4 5  
 - Vigilància informal (1) 2 3 4 5

TOTAL: .....42... / 19 = .....2(2)...

## 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

- 03.1 Barreres arquitectòniques  
 - Ascensor accessible a les vies (1) 2 3 4 5  
 - Accessibilitat a l'edifici 1 3 (5)  
 - Paviment tàctil en l'andana 1 3 (5)

- 03.2 Torns adaptats  
 - Torn adaptats (1) 3 5

- 03.3 Aparcament adaptat  
 - Places d'aparcament adaptades 1 3 (5)

TOTAL: .....17... / 5 = .....3(4)...

## 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

- 04.1 Proximitat  
 - Recorregut a peu des del nucli urbà (1) 2 3 4 5  
 - Ubicació i connectivitat urbana (1) 2 3 4 5  
 - Connexions amb transport públic (1) 2 3 4 5

- 04.2 Diversitat  
 - Varietat d'usos - presència persones (1) 2 3 4 5  
 - Diferents opcions de desplaçament (1) 2 3 4 5

- 04.3 Autonomia  
 - Disseny segur de l'entorn (1) 2 3 4 5  
 - Accessibilitat en l'entorn (1) 2 3 4 5  
 - Pas de vianants (1) 3 5  
 - Temps d'espera dels semàfors (1) 3 5  
 - Informació i senyalització (1) 2 3 4 5

- 04.4 Vitalitat  
 - Disseny social de l'entorn urbà (1) 2 3 4 5  
 - Relació entre l'estació i el carrer (1) 2 3 4 5  
 - Manteniment del paisatge urbà 1 2 (3) 4 5

- 04.5 Representativitat  
 - Participació ciutadana (1) 3 5

TOTAL: .....16... / 14 = .....1(1)4...

Altres observacions:

.....  
 .....  
 .....

TRANSPORT 1	SEGURETAT 2	ACCESSIBILITAT 3	ENTORN 2
----------------	----------------	---------------------	-------------

# AVALUEM L'ESTACIÓ

ALCÚDIA...DE...CRESPINS

## 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

### 01.1 Adaptació d'horaris de transport als de la cura

- Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 1 (3) 5

TOTAL: .....3..... / 1 = ...3.....

## 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

### 02.1 Presència continuada de personal a l'estació

- Horaris de treballadors en les estacions 1 2 3 (4) 5

### 02.2 Senyalització de recorreguts i fàcil orientació

- Senyals de recorregut ad'eixida de l'estació 1 2 (3) 4 5
- Senyals que indiquen opcions d'eixida (3) 2 3 4 5
- Disseny de l'espai: visibilitat i orientació 1 3 (5)

### 02.3 Sistema d'informació accessible

- Visibilitat de la informació 1 (3) 5
- Iconografia sexista en la informació 1 (2) 3 4 5
- Informació en diferents idiomes 1 (3) 5
- Informació en diferents formats 1 2 3 (4) 5

### 02.4 Informació en temps real

- Pantalles amb informació dels pròxims trens 1 2 3 (4) 5
- Aplicació mòbil amb avisos en temps reals (1) 3 5

### 02.5 Il·luminació suficient i segura

- Il·luminació a l'interior de l'estació 1 2 (3) 4 5
- Il·luminació adequada i suficient a l'andana 1 2 (3) 4 5

### 02.6 Visibilitat suficient i segura

- Espais de l'estació i entorn: connexió visual 1 2 3 (4) 5
- Visibilitat de les eixides en situacions de risc 1 (3) 5

### 02.7 Manteniment i neteja

- Disseny de l'estació: manteniment i neteja 1 (2) 3 4 5
- Estat de manteniment i neteja 1 (2) 3 4 5

### 02.8 Accés a l'ajuda en cas d'emergència

- Interfon d'emergència (1) 2 3 4 5
- Videovigilància 1 2 3 (4) 5
- Vigilància informal (1) 2 3 4 5

TOTAL: .....53... / 19 = ...2'79

## 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

### 03.1 Barreres arquitectòniques

- Ascensor accessible a les vies (1) 2 3 4 5
- Accessibilitat a l'edifici 1 (3) 5
- Paviment tàctil en l'andana (1) 3 5

### 03.2 Torns adaptats

- Torn adaptats (1) 3 5

### 03.3 Aparcament adaptat

- Places d'aparcament adaptades (1) 3 5

TOTAL: .....7..... / 5 = ...1'4...

## 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

### 04.1 Proximitat

- Recorregut a peu des del nucli urbà 1 2 3 (4) 5
- Ubicació i connectivitat urbana 1 2 3 4 (5)
- Connexions amb transport públic (1) 2 3 4 5

### 04.2 Diversitat

- Varietat d'usos - presència persones (1) 2 3 4 5
- Diferents opcions de desplaçament (1) 2 3 4 5

### 04.3 Autonomia

- Disseny segur de l'entorn 1 (2) 3 4 5
- Accessibilitat en l'entorn 1 2 (3) 4 5
- Pas de vianants 1 (3) 5
- Temps d'espera dels semàfors 1 3 (5)
- Informació i senyalització (3) 2 3 4 5

### 04.4 Vitalitat

- Disseny social de l'entorn urbà (1) 2 3 4 5
- Relació entre l'estació i el carrer (1) 2 3 4 5
- Manteniment del paisatge urbà (1) 2 3 4 5

### 04.5 Representativitat

- Participació ciutadana 1 (3) 5

TOTAL: .....32... / 14 = ...2'29

Altres observacions:

.....  
 .....  
 .....



# AVALUEM L'ESTACIÓ

.....XÀTIVA.....

## 01 QUALITAT DEL SERVEI DE TRANSPORT

### 01.1 Adaptació d'horaris de transport als de la cura

- Freqüència de pas de la línia de rodalies C-2 1 3 (5)

TOTAL: .....5..... / 1 = .....5.....

## 02 PERCEPCIÓ DE SEGURETAT

### 02.1 Presència continuada de personal a l'estació

- Horaris de treballadors en les estacions 1 2 3 (4) 5

### 02.2 Senyalització de recorreguts i fàcil orientació

- Senyals de recorregut a l'eixida de l'estació 1 (2) 3 4 5
- Senyals que indiquen opcions d'eixida 1 2 (3) 4 5
- Disseny de l'espai: visibilitat i orientació 1 3 (5)

### 02.3 Sistema d'informació accessible

- Visibilitat de la informació 1 (3) 5
- Iconografia sexista en la informació 1 2 (3) 4 5
- Informació en diferents idiomes 1 (3) 5
- Informació en diferents formats 1 2 3 (4) 5

### 02.4 Informació en temps real

- Pantalles amb informació dels pròxims trens 1 2 3 4 (5)
- Aplicació mòbil amb avisos en temps reals (1) 3 5

### 02.5 Il·luminació suficient i segura

- Il·luminació a l'interior de l'estació 1 2 (3) 4 5
- Il·luminació adequada i suficient a l'andana 1 2 (3) 4 5

### 02.6 Visibilitat suficient i segura

- Espais de l'estació i entorn: connexió visual 1 2 (3) 4 5
- Visibilitat de les eixides en situacions de risc 1 3 (5)

### 02.7 Manteniment i neteja

- Disseny de l'estació: manteniment i neteja 1 2 3 (4) 5
- Estat de manteniment i neteja 1 2 3 (4) 5

### 02.8 Accés a l'ajuda en cas d'emergència

- Interfon d'emergència 1 2 (3) 4 5
- Videovigilància 1 (2) 3 4 5
- Vigilància informal 1 2 3 (4) 5

TOTAL: .....64..... / 19 = .....3'37.....

## 03 ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ

### 03.1 Barreres arquitectòniques

- Ascensor accessible a les vies 1 2 3 (4) 5
- Accessibilitat a l'edifici 1 3 (5)
- Paviment tàctil en l'andana 1 (3) 5

### 03.2 Torns adaptats

- Torn adaptats 1 3 (5)

### 03.3 Aparcament adaptat

- Places d'aparcament adaptades (3) 3 5

TOTAL: .....18..... / 5 = .....3'6.....

## 04 QUALITAT DE L'ENTORN URBÀ

### 04.1 Proximitat

- Recorregut a peu des del nucli urbà 1 2 3 (4) 5
- Ubicació i connectivitat urbana 1 2 3 (4) 5
- Connexions amb transport públic 1 2 3 (4) 5

### 04.2 Diversitat

- Varietat d'usos - presència persones 1 2 (3) 4 5
- Diferents opcions de desplaçament 1 2 3 (4) 5

### 04.3 Autonomia

- Disseny segur de l'entorn 1 2 3 (4) 5
- Accessibilitat en l'entorn 1 2 3 (4) 5
- Pas de vianants 1 3 (5)
- Temps d'espera dels semàfors 1 3 (5)
- Informació i senyalització (1) 2 (4) 5

### 04.4 Vitalitat

- Disseny social de l'entorn urbà 1 2 3 4 (5)
- Relació entre l'estació i el carrer 1 2 (3) 4 5
- Manteniment del paisatge urbà 1 2 3 (4) 5

### 04.5 Representativitat

- Participació ciutadana (1) 3 5

TOTAL: .....51..... / 14 = .....3'64.....

Altres observacions:

.....  
 .....  
 .....

TRANSPORT

5

SEGURETAT

3

ACCESSIBILITAT

3

ENTORN

3

