

INFORME DE RESULTATS TALLER PARTICIPATIU

MOBILITZA'T

Jornada del civisme. La inclusió i la mobilitat sostenible.
Octubre 2015, Santa Coloma de Gramanet.

1. Introducció	4
2. Descripció general de Mobilitza't	6
3. Descripció detallada de les activitats	
3.1. Xarxa quotidiana	7
3.2. Mobilitat a peu	12
3.3. Mapa col·lectiu	18
4. Conclusions i recomanacions	25
ANNEXOS (volum a part)	
A1. Panells i fitxes	
A2. Fitxes emplenades	
A3. Mapa col·lectiu amb comentaris	

1. Introducció

Marc de la Jornada

En la línia d'afavorir el civisme, lluitar contra els actes incívics i sensibilitzar la població, especialment entre els més petits, l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet continua treballant activament, amb la col·laboració de les entitats i la ciutadania, per aconseguir una ciutat més neta, amable i sostenible¹.

En aquesta línia, la Fundació Tallers, la FAVGRAM, Running Vigia i l'Ajuntament organitzaren el diumenge 18 d'octubre, de 9.00 a 15.00h, una jornada pel civisme amb el lema "La inclusió i la mobilitat sostenible" al parc d'Europa, amb una catorzena d'activitats culturals, esportives i lúdiques adreçades a petits i grans, amb l'objectiu de conscienciar-nos sobre la importància de cuidar l'espai públic i el medi ambient entre tots i totes. S'uniren esforços per oferir un programa ampli i variat d'activitats adreçades a tota la família sobre reciclatge i educació vial, tallers de medi ambient i propostes esportives, entre d'altres àmbits d'activitats, amb l'objectiu de promoure actituds i comportament cívics entre la població².

+ info

Mobilitat, sostenibilitat i gènere

Una distribució dels usos del sòl que fomenti la proximitat entre activitats diverses i complementàries i un sistema de mobilitat adequat a les necessitats de la ciutadania són imprescindibles per unes ciutats i uns municipis més inclusius i sostenibles. Els espais urbans on les activitats estan pròximes les unes de les altres permeten compatibilitzar les diferents tasques que la vida quotidiana requereix. Els nous models de mobilitat reivindiquen ciutats més accessibles i no més ràpides, més pròximes i no més extenses, més caminables i menys contaminades. En definitiva menys temps, més proximitat i un transport més sostenible.

Aquestes reivindicacions sorgeixen de l'anomenat urbanisme amb perspectiva de gènere, que ha fet grans aportacions en aquest àmbit. Planificar les ciutats i els edificis amb criteris de gènere vol dir reconèixer la interrelació entre l'estructura dels espais i la de la societat, entenent que els llocs configuren la nostra manera de viure, les nostres oportunitats de trobar feina, el grau de dificultat per

¹ Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet, 2015. Recuperat el 20 d'octubre de 2015, de <http://www.gramenet.cat/scinfo/mes-info/article/el-dia-18-es-fara-una-jornada-de-civisme-que-inclo-una-caminada-popular/>
² Idem

mourer's en la ciutat i la capacitat per relacionar-nos amb les altres persones (Bofill, 2008). Aplicar la perspectiva de gènere a l'urbanisme significa reconèixer que aquest no és neutre i que, per tant, si planifiquem en termes «universals» estem prioritzant les experiències i criteris del model masculí minoritari. D'altra banda, l'urbanisme amb perspectiva de gènere supera el concepte d'igualtat de drets, i busca la igualtat en la diferència, recuperant els valors orientats cap al benestar de les persones i, per tant, cap a les activitats de cura i gestió de la vida quotidiana (Bofill, 2008). En l'aproximació de gènere al projecte urbà és imprescindible tenir en compte l'experiència de les persones, especialment la de les dones, ja que aquesta ha estat invisibilitzada al llarg de la història. Per aconseguir-ho és imprescindible treballar conjuntament amb la ciutadania, a partir de processos de participació col·lectiva on les dones tinguin un paper actiu.

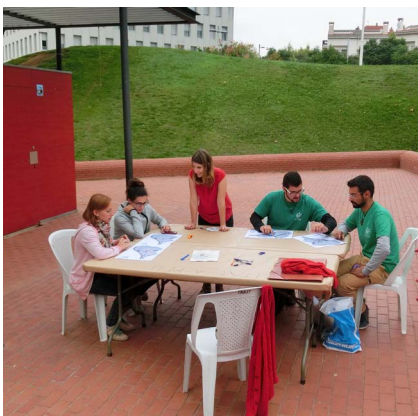
2. Descripció general de MOBILITZA'T

En el marc d'aquesta jornada l'Associació Equal Saree ha desenvolupat l'activitat participativa "Mobilitza't". Aquesta activitat ha posat el focus en conèixer les activitats que realitzen diàriament els veïns i veïnes de Santa Coloma i els desplaçaments necessaris per a portar-les a terme. Això és el que anomenem xarxa quotidiana. A la vegada, l'activitat té per objecte potenciar la reflexió col·lectiva sobre la mobilitat sostenible basada en criteris de gènere. L'activitat s'ha desenvolupat entre les 10.30h i les 15.00h. Per fer-ho possible s'han definit tres àmbits de treball.



● RECLAM

Element vertical per donar visibilitat a l'activitat, amb una pregunta per convidar a la reflexió i una breu explicació amb conceptes clau de mobilitat sostenible segons els criteris de gènere.



● ESPAI DE REFLEXIÓ INDIVIDUAL

Espai amb taules i cadires on es realitzaren les activitats individuals Xarxa Quotidiana i Mobilitat a peu.



● ESPAI DE REFLEXIÓ COL·LECTIVA

A partir d'un plànol de Santa Coloma de grans dimensions (2,5x1,7m) situat al terra es proposa construir col·lectivament la xarxa quotidiana de la ciutadania a partir de la suma de les xarxes individuals, fomentant la interacció i el debat conjunt.

Autoria: Associació Equal Saree

3. Descripció detallada de les activitats

3.1. Xarxa quotidiana

L'activitat ha consistit en una fitxa per emplenar individualment amb l'ajuda de les dinamitzadores. L'objectiu ha estat el de recollir informació sobre les tasques que cada persona realitza al llarg del dia, el temps destinat a cadascuna d'elles, el mitjà de transport i el temps de desplaçament necessari per poder realitzar-les. Les dades s'han recollit segregades en funció del gènere i la franja d'edat. A l'activitat han participat en total 40 persones, 28 dones i 12 homes, d'entre 4 i 80 anys d'edat, dels barris de Can Franquesa, El Cementiri Vell, El Centre, El Fondo, El Llatí, El Riu Nord, El Singuerlín, La Guinardera, La Riera Alta i Santa Rosa amb un major nombre de persones participants dels barris El Centre i El Singuerlín.

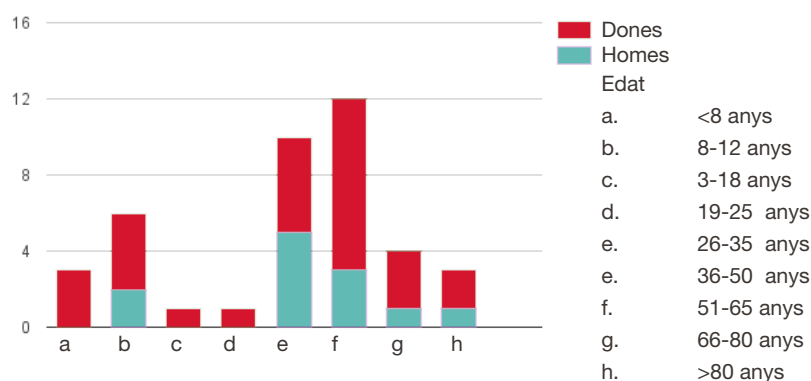


Figura 1. Edat i gènere de les persones participants.

Font: Elaboració pròpia

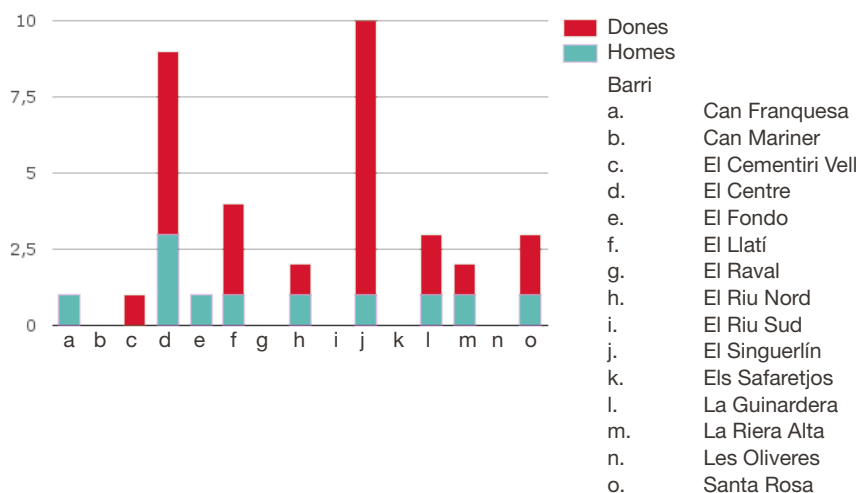


Figura 2. Barri de procedència de les persones participants.

Font: Elaboració pròpia



Resultats

A partir dels resultats obtinguts a l'activitat **Xarxa quotidiana** podem dir que Santa Coloma és una ciutat molt caminada. La major part dels desplaçaments que realitzen les veïnes i veïns adults de Santa Coloma són a peu, especialment els desplaçaments destinats a tasques relacionades amb la cura i el manteniment de la vida.

Els desplaçaments per motius laborals són els que requereixen en major mesura l'ús del transport públic o el transport privat motoritzat. Les dones són qui fan el major nombre de desplaçaments, amb una mitja de vora 7 desplaçaments diaris, dels quals el 66% són per motius reproductius. Els desplaçaments per motius laborals representen el 22,3% i els desplaçaments diaris per motius personals només el 10,7%. Pel que fa al temps de desplaçament, inverteixen de mitja 35 minuts al dia en els desplaçaments per motius productius, 17 minuts en els personals i 56 minuts en els reproductius. En el cas dels homes els percentatges varien. Els desplaçaments per motius productius representen el 35,2% i són realitzats majoritàriament en transport privat, seguits pel transport públic. Els desplaçaments per motius reproductius representen el 38,9% i són realitzats majoritàriament a peu. Els desplaçaments per motius personals representen el 25,9% i són també realitzats en la seva major part a peu. Pel que fa al temps de desplaçament, els homes destinen, de mitja, 1 hora diària als desplaçaments productius, 46 minuts als desplaçaments personals i només 33 minuts als desplaçaments per motius reproductius. (Figura 3).

A partir de les dades obtingudes a l'activitat, podem veure que les dones realitzen la major part del treball de manteniment de la vida i s'encarreguen de la cura de les altres persones, destinant la major part dels temps de desplaçaments diaris a aquestes activitats i realitzant en major mesura desplaçaments curts i a peu. En canvi, el temps que destinen els homes a desplaçar-se diàriament és majoritàriament per motius laborals. Aquests desplaçaments solen implicar distàncies més llargues i requerir l'ús de transport motoritzat, ja sigui aquest públic o privat. En el cas dels homes participants a l'activitat, utilitzen en major mesura el transport privat. També cal destacar la diferència de temps destinat als desplaçaments i les activitats per motius personals entre homes i dones, ja que les dones destinen menys de la meitat de temps que els homes a desplaçar-se amb una finalitat no reproductiva o laboral. En aquest sentit, s'hauria de reflexionar sobre les facilitats que s'ofereixen des de l'administració pública per conciliar la vida laboral, familiar i personal.

Motiu i tipus de desplaçament		Dones		Homes	
		Nº de recorreguts	Temps en hores	Nº de recorreguts	Temps en hores
Productiu		11	2:55:00	2	1:30:00
		1	0:10:00	2	1:00:00
		10	7:05:00	6	5:00:00
		9	3:05:00	9	3:00:00
	total	31	13:15:00	19	10:30
	mitja per persona	1,55	0:39:45	1,9	1:03
Reproductiu		80	15:30:00	19	4:24:00
		3	0:30:00	0	0:00:00
		2	1:15:00	0	0:45:00
		8	3:00:00	2	0:30:00
	total	93	20:15:00	21	5:39:00
	mitja per persona	4,65	1:00:45	2,1	0:33
Personal		8	3:10:00	11	6:30:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		2	1:00:00	1	0:10:00
		5	1:37:00	2	1:00:00
	total	15	5:47:00	14	7:40
	mitja per persona	0,75	0:17:21	1,4	0:46

Figura 3. Motiu i tipus de desplaçaments de les persones adultes
Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la franja horària, les veïnes i veïns de Santa Coloma es desplacen des de les 6:00h. fins les 22:00h. En el cas de les dones, el pic de desplaçaments té lloc al matí, entre les 8:30h. i les 9:00h., coincidint amb l'horari escolar. Els últims desplaçaments del dia solen realitzar-se entre les 19.30h i les 21.00h., hora en que solen arribar a casa per sopar. En el cas dels homes, el pic de desplaçaments al matí té lloc entre les 7.30h i les 8.00h, relacionat amb l'horari d'entrada a la feina. L'hora d'arribada a casa és una mica anterior a la de les dones, realitzant els últims desplaçaments del dia entre les 19h. i les 20.30h.

Motiu i tipus de desplaçament		Nenes		Nens	
		Nº recorreguts	Temps (hores)	Nº recorreguts	Temps (hores)
educatiu		20	2:47:00	2	0:10:00
		0	0:00:00	1	0:15:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	20	2:47:00	3	0:25:00
	mitja per persona	2,5	0:20:53	1,5	0:12:30
extraescolar		9	2:25:00	3	0:40:00
		0	0:00:00	2	0:05:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	9	2:25:00	5	0:45:00
	mitja per persona	1,125	0:18:08	2,5	0:22:30
lleure		14	1:55:00	2	0:30:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
		0	0:00:00	0	0:00:00
	total	14	1:55:00	2	0:30:00
	mitja per persona	1,75	0:14:23	1	0:15:00

Figura 4. Motiu i tipus de desplaçaments de les criatures.

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als nens i les nenes participants a l'activitat, realitzen gairebé la totalitat d'activitats diàries al municipi de Santa Coloma, desplaçant-se a peu o, en el cas d'alguns nens, en bicicleta. La major part dels desplaçaments diaris dels nens i les nenes són per motius educatius (43,4%). Totes les nenes i nens participants tenen una escola a prop de casa seva, van caminant a l'escola i triguen molt poc temps en arribar-hi. La resta de desplaçaments s'han classificat

en destinats a activitats extraescolars (26,4%) o de lleure (30,2%). Aquests també es realitzen majoritàriament a peu i, en comparació amb els educatius, requereixen trajectes una mica més llargs (Figura 4). Les possibles diferències per gènere no s'han tingut en compte. Es considera que no són representatives, ja que a l'activitat només han participat 2 nens. Es considera rellevant apuntar que algunes de les nenes i nens participants acompanyen durant el temps de lleure a les seves famílies, especialment a les seves mares, a realitzar tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana, com anar a comprar. Això ens permet reflexionar un cop més sobre els serveis públics de suport a la cura i les possibilitats de conciliació de les persones cuidadores.

3.2. Mobilitat a peu

Cada participant ha realitzat aquesta activitat de manera individual amb l'ajuda de les dinamitzadores. Les persones participants han marcat casa seva en un plànol de Santa Coloma i han resseguit els carrers que caminen quotidianament. Les dades s'han recollit segregades en funció del gènere i la franja d'edat. A l'activitat han participat en total 34 persones, 23 dones i 11 homes, d'entre 4 i 80 anys d'edat, dels barris de Can Franquesa, El Cementiri Vell, El Centre, El Fondo, El Llatí, El Riu Nord, El Singuerlín, La Guinardera, La Riera Alta i Santa Rosa amb un major nombre de persones participants dels barris El Centre i El Singuerlín.

Participació

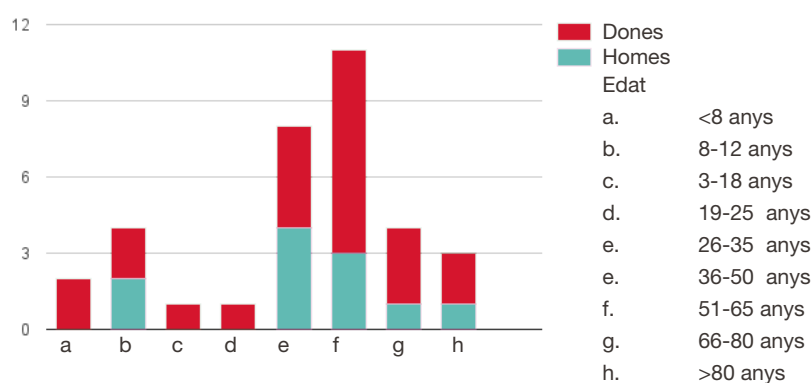


Figura 5. Edat i gènere de les persones participants.

Font: Elaboració pròpia

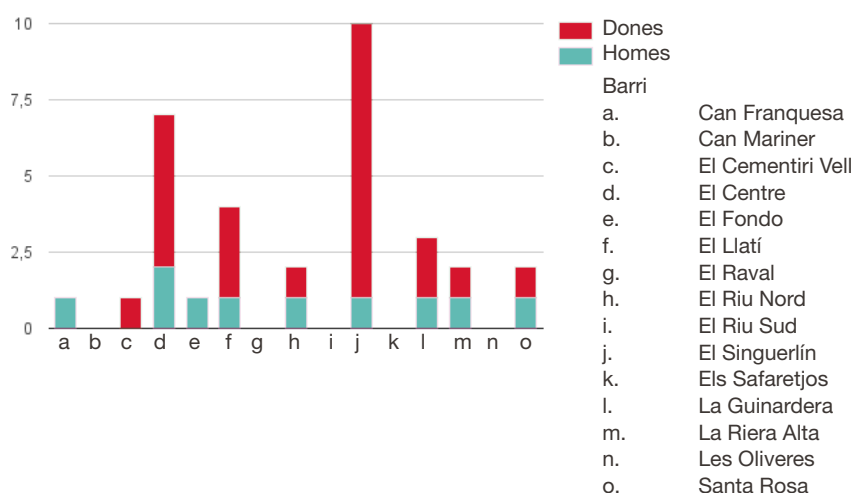
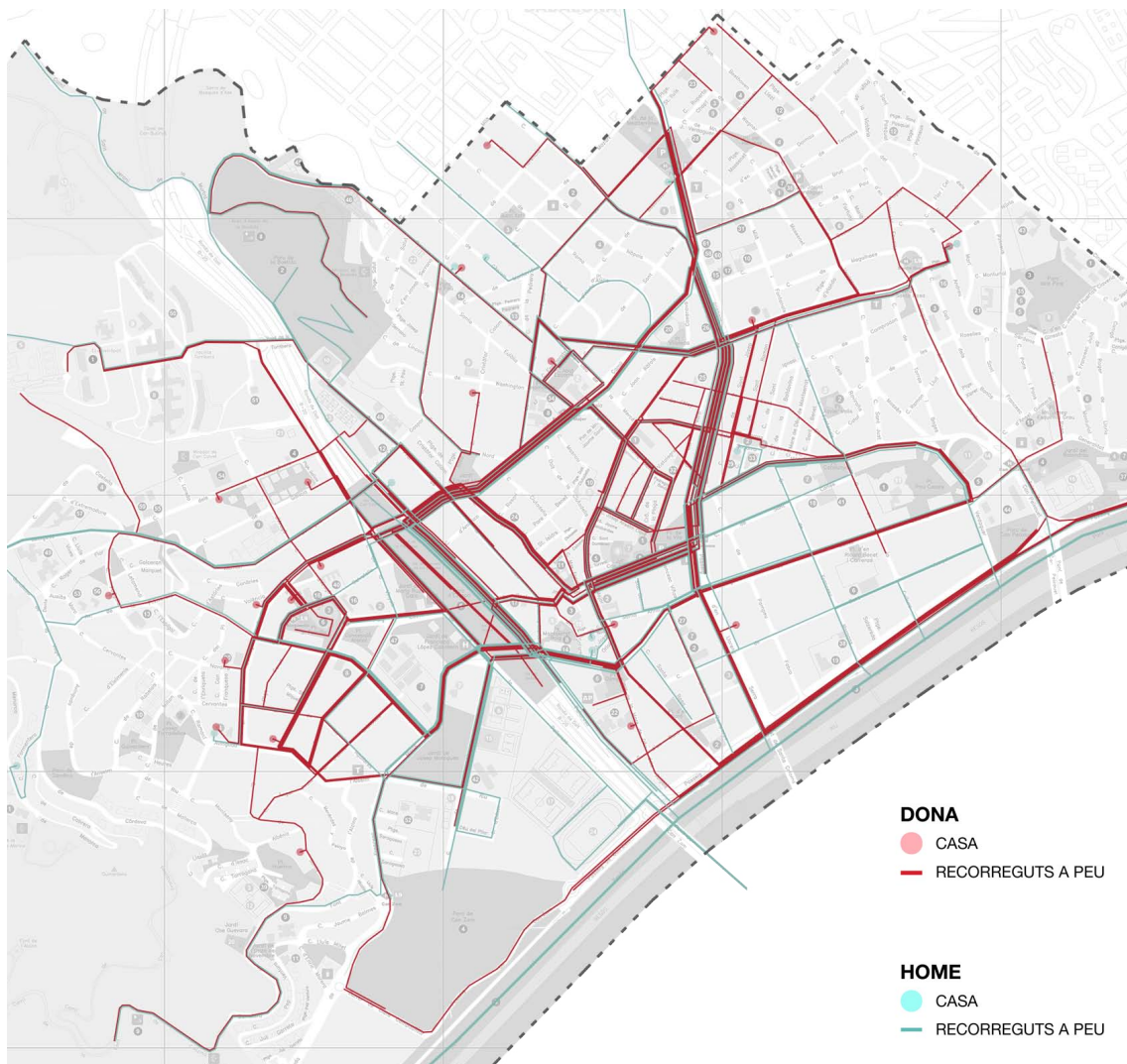


Figura 6. Barri de procedència de les persones participants.

Font: Elaboració pròpia

Resultats

A partir dels resultats obtinguts a l'activitat **Mobilitat a peu** podem dir que les veïnes i els veïns de Santa Coloma, quotidianament, recorren a peu una part important de la seva ciutat (imatge 1). A partir de l'anàlisi dels diferents recorreguts destaquen dos eixos principals que podem considerar longitudinals i 6 eixos secundaris que es consideren transversals. Per últim, també destaquen 4 zones més densament caminades, que coincideixen amb algunes de les centralitats reconegudes a l'activitat **Mapa Col·lectiu**.



Imatge 1. Recorreguts a peu segregats per gènere

Quasi la totalitat de les persones participants camina com a mínim un tram d'un dels dos eixos principals (Imatge 2). L'eix 1 comença al C/Santiago Russiñol a prop de la parada de metro Singuerlín, continua pel C/ de les Balears, creua per la part superior del Parc d'Europa, segueix pel C/de Mossèn Camil Rossell, passant per la parada Església Major, per arribar finalment a la Rambla del Fondo fins a la parada de metro de Fondo. L'eix 2 parteix del Jardí de Josep Moragues des de l'Avinguda de Francesc Macià, creua el Parc d'Europa per la part inferior, segueix pel Passeig d'en Llorenç Serra i la Rambla de Sant Sebastià, passant per la parada de metro Santa Coloma, per arribar a la Rambla del Fondo fins a la parada de metro de Fondo, mateix final que l'eix 1. Els eixos secundaris uneixen punts de centralitat de la ciutat amb els dos eixos principals. En aquest cas, les centralitats fan referència a zones d'equipaments i serveis, a zones comercials i a les parades de metro Can Peixauet i Santa Rosa.

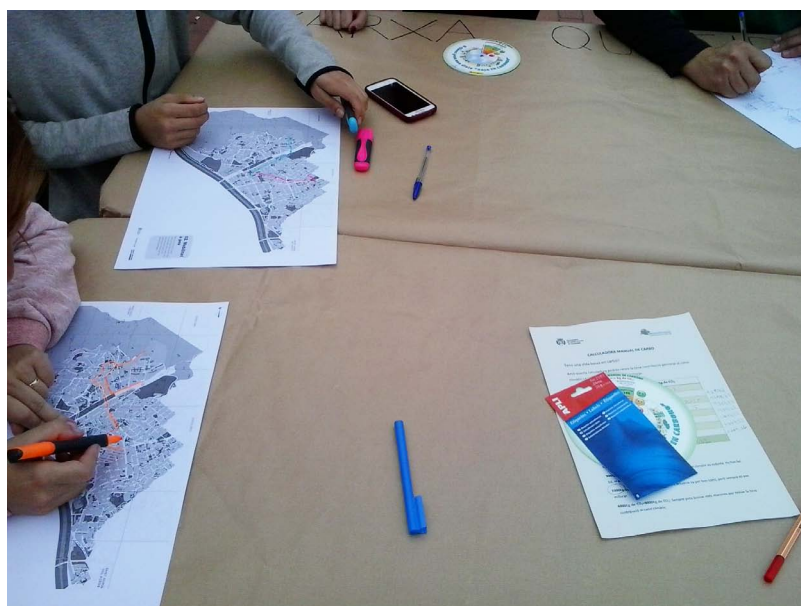


Imatge 2. Eixos i zones caminades

Tal i com es pot veure a la imatge la zona A apareix a l'est de la plaça de la Vila entre el C/ de Rafael Casanova i la zona de carrers de vianants. La zona B recull el parc d'Europa i els seus voltants, sobretot del costat del centre de Santa Coloma. La zona C es genera al barri de Singuerlín al voltant de la parada de metro de Singuerlín i de la zona d'equipaments i serveis. I, per últim, la zona D ressegueix la vora del riu Besós, zona de lleure molt utilitzada per les veïnes i veïns de Santa Coloma els caps de setmana (Tota la informació prové dels plànols de mobilitat a peu de les persones participants provinents dels barris esmentats amb anterioritat. En el cas d'incorporar persones d'altres barris a l'activitat podrien aparèixer altres centralitats).

Les característiques dels recorreguts difereixen segons el gènere i la franja d'edat de les persones participants. Hem agrupat els participants segons 3 franges d'edat, resultant 7 persones menors de 18 anys, 20 entre 19 i 50 anys i 7 majors de 50 anys. A partir de les de la superposició dels recorreguts en funció de les tres franges d'edat es presenten els resultats següents (imatge 3, 4 i 5):

- Els més petits (menors de 18 anys) i més grans (majors de 50 anys) concentren els seus moviments en els barris centrals.
- Els menors de 18 anys tenen uns recorreguts a peu més densos que els major de 50 anys.
- Els participants de 19 a 50 anys són els que caminen més superfície de Santa Coloma.
- Tot i ser una mostra petita, l'adolescència representa un dels grups de població que més camina ja que viuen la ciutat a peu.





Imatge 3. Recorreguts dels menors de 18 anys

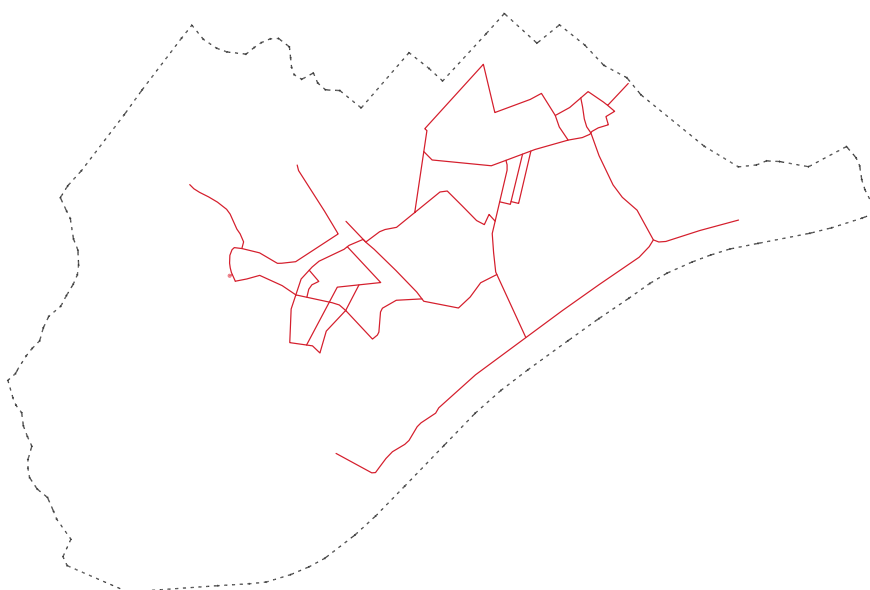


Imatge 4. Recorreguts dels participants de 19 a 50 anys



Imatge 5. Recorreguts dels participants majors de 50 anys

Si analitzem els resultats segons el gènere, tot i tenir una mostra inferior d'homes que de dones, també observem diferències. Generalment, els homes es desplacen de manera menys complexa i realitzen, amb major freqüència, recorreguts lineals que coincideixen amb els eixos principals i vies d'oci (carrers d'accés als parcs). En contraposició, una part de les dones realitza recorreguts més complexos, resultant uns dibuixos més densos. Les veïnes recorren carrers secundaris de l'interior dels seus barris (per realitzar les tasques quotidianes reproductives) però també es utilitzen les vies principals i realitzen grans desplaçaments. La majoria de les veïnes i els veïns comparteixen els mateixos límits en relació a l'àrea de mobilitat a peu. (imatge 6 i 7).



Imatge 6. Recorregut d'una dona de 26 a 35 anys.



Imatge 7. Recorregut d'un home de 26 a 35 anys.

3.3. Mapa col·lectiu

Aquesta activitat busca construir col·lectivament la xarxa quotidiana de Santa Coloma així com detectar les principals virtuts i problemes del municipi en qüestió de mobilitat i qualitat dels espais públics. Després d'haver realitzat les activitats individuals, com una primera reflexió personal, es proposa realitzar una reflexió conjunta i transmissió del coneixement a través del debat entre les diferents persones participants. Durant l'activitat es van anar llençant preguntes a l'aire relacionades amb els desplaçaments del dia a dia i la seva mobilitat. En primer lloc, cada persona marcava la seva llar, per prendre'l com a punt de partida, i a continuació, s'anaven marcant els diferents equipaments i espais que s'utilitzen al llarg del dia i els recorreguts que es fan entre aquests. Paral·lelament, es van anant identificant els punts forts i febles sobre la mobilitat i els espais públics. També es varen fer preguntes sobre les facilitats i/o dificultats que es troben en la realització de les activitats quotidianes, en relació als aspectes com l'accessibilitat, la proximitat, la diversitat i l'adequació dels espais i equipaments o la percepció de seguretat. A l'activitat van participar persones de 37 llars. En la majoria dels casos han participat diferents persones d'una mateixa llar.



Resultats

Els resultats d'aquesta activitat s'han classificat en 4 conceptes clau (autonomia, conciliació, gestió i relació) que ens ajuden a entendre l'entorn urbà des d'una aproximació al gènere.

• AUTONOMIA

L'autonomia fa referència a les qualitats dels espais que fan que aquests es percebin com a segurs, i s'aconsegueix quan l'accessibilitat està garantida per totes les persones, independentment de les particularitats físiques. La ciutat inclusiva ha de garantir la mobilitat autònoma en tots els casos de discapacitats temporals i per a les persones que utilitzen el carret de la compra o un cotxet. Hem de tenir en compte que les persones que van a peu són la major part d'usuàries del carrer, majoritàriament menors, gent gran i dones.

• CONCILIACIÓ

La conciliació de la vida laboral, familiar i personal és un tema important a tractar i afecta a tota la societat, en particular a les dones ja que, majoritàriament, es fan càrrec de la cura de les altres persones. La mobilitat, des d'aquest punt de vista, ha de garantir els desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

• RELACIÓ

La relació fa referència a les qualitats urbanes que permeten la trobada, la interacció social de la comunitat i l'ajuda mútua entre les persones gràcies a un bon disseny dels espais i dels elements i una bona gestió de les activitats.

• GESTIÓ

La gestió és el que permet regular la mobilitat, la sostenibilitat i els recursos energètics a la ciutat. La xarxa de transport públic, la varietat de tipologies de transport, la seva freqüència i horaris, beneficien a les persones cuidadores si s'adapten als desplaçaments determinats per la cadena de tasques relacionades amb el manteniment de la vida quotidiana.

A continuació es classifiquen els resultats del taller en cadascun d'aquests apartats.

• AUTONOMIA

Accessibilitat

Hi ha un problema generalitzat al municipi en relació a les voreres. En general, trobem problemes relacionats amb l'amplada de les voreres, el manteniment d'aquestes i la presència d'obstacles. Aquests fets provoquen problemes específics a les persones grans, que poden ensopegar-se, a les persones cuidadores, que van amb cotxet o carret de la compra, i a les persones amb mobilitat reduïda.

Un exemple d'un problema provocat quan hi ha una vorera estreta i presència d'obstacles seria quan una persona camina amb un cotxet i a causa d'un fanal mal ubicat i de la poca amplada restant, ha de baixar de la vorera i caminar per la calçada. També es comenta que no totes les parades de metro són accessibles.

Percepció d'inseguretat

Delinqüència

Percepció general de seguretat dins de Santa Coloma, exceptuant alguns punts concrets d'alguns barris, alguna zona verda i la zona de la vora del riu Besós. Un barri a destacar és el de Santa Rosa, que diverses persones l'han relacionat amb drogues i baralles. Sobretot, el parc dels pins, degut al desnivell i al mal accés. La presència de la Guardia Urbana és percebuda positivament. Altres punts del municipi que es perceben com insegurs són la zona propera al CAP Singuerlín i l'andana de la parada de metro de Can Zam, segurament per ser final de línia.

Qualitat espacial

La qualitat dels espais també influeix en la percepció de seguretat que es té dels llocs. Els factors que més poden influir són la il·luminació, la vegetació i el manteniment. Les zones que es perceben com insegures per causes relacionades amb la manca d'il·luminació són: el parc de la Bastida i Can Zam, la vora del riu i el carrer de la Pedrera. Pel que fa a la falta de manteniment, hi ha una àrea que no és percebuda com a segura pels estudiants de l'institut. Aquest espai es troba entre l'Institut Puig Castellar i les piscines i els camps de futbol.

Seguretat Viària

Les zones d'equipaments utilitzats per joves, nens i gent gran situats en vies de trànsit ràpid creen inseguretat si no hi ha prou senyalització que controli la velocitat i la intensitat del trànsit. Es detecten zones on els passos de vianants no estan ben col·locats i on el temps dels semàfors és insuficient per creuar, sobretot per a la gent gran. L'Àrea de Can Peixauet és especialment conflictiva en referència a

aquesta qüestió. Els carrers popers a àrees de jocs infantils, en general, s'han de protegir. La cruïlla entre el carrer Victor Hugo i l'avinguda Pallaresa és utilitzada per molts nens i joves, però el seu estat actual resulta perillós.

Transport públic

El tema del transport públic va ser una qüestió poc tractada, ja que la majoria de les persones es desplacen a peu dins el municipi. Tot i així, es va detectar que el transport públic és menys eficient als barris perifèrics i que el servei de transport públic nocturn és insuficient.

Serveis públics

Només hi ha serveis públics a la plaça de la vila.

• CONCILIACIÓ

Cura

Es detecten deficiències de comunicació en transport públic per accedir als hospitals de l'Esperit Sant i el de Can Rutí. Desplaçar-se en transport públic implica més temps que en transport privat, i això genera desigualtats per a les persones que no poden disposar d'un mitjà de transport privat.

Pel que fa a la vigilància informal de les criatures, una mare ens comenta la dificultat de visibilitat que hi ha la plaça Concepció Arenal, degut als diferents desnivells. "No puc controlar els dos fills a l'hora si estan a nivells diferents". Presenten problemes semblants la plaça Olimpo i els Jardins de Josep Moragues, on falten tanques en ambdós.

Barreja d'usos

Al ser una ciutat compacta, trobem que en general tots els barris disposen de comerços i espais de relació, cosa que beneficia la conciliació de les tasques quotidianes reproductives amb les personals. Un factor molt positiu és que molts espais de relació, com parcs i places, es troben propers a escoles, com per exemple la zona de la Plaça dels enamorats.

A la zona del Singuerlín, s'identifica un punt neuràlgic propi del barri, vitalitzat pel metro el mercat, la biblioteca, l'escola, etc.

• RELACIÓ

Vitalitat

Zones verdes

La ciutadania de Santa Coloma, valora molt positivament els espais verds (els de l'interior del municipi s'utilitzen diàriament i els perifèrics, els caps de setmana). La zona del riu es gaudeix molt per passejar, per anar amb bicicleta, amb patins, amb la família, i també per anar a la platja de Badalona. Es considerat com un lloc vital, sobretot la vora límit amb Santa Coloma. Es lamenta una falta de comunicació entre les dues bandes del riu, amb pont de vianants per exemple, i que a partir de Montcada i Reixac aquest estigui descuidat.

Es destaca que el parc de Can Zam compta amb una zona de jocs per nens i nenes més grans i es valora positivament la Jugateca que es realitza els caps de setmana.

Zones urbanes

S'ha destacat la zona comercial de vianants entre C/ de Sant Ramón i el C/Milà i Fontanals i també el C/ de Sant Jeroni, definit com agradable per moltes de les persones participants. Tanmateix, hi ha gent que li agradaria que hi hagués més vegetació als carrers. Al voltant de l'església es detecta una urbanització molt deficient, amb manca d'arbres i bancs.

Punts de trobada

La majoria de les persones participants a l'activitat esmenten la plaça de la Vila i el parc Europa com a punts de trobada. L'avinguda Pallaresa té una gran vitalitat degut a la presència de comerços i terrasses, encara que alguna persona considera massa abundant el nombre de terrasses, ja que ocupen massa espai i obstaculitzen la vorera.

Pel que fa als joves, utilitzen la Plaça den Baró, la plaça Huelma i el Jardí d'Ernest Lluch, que es troba a prop de l'institut. L'alumnat de l'escola Pallaresa es reuneix davant d'aquesta. El carrer Victor Hugo és molt utilitzat pels adolescents.

• GESTIÓ

Transitabilitat

La gent que va participar, es mostrava contenta i satisfeta de poder realitzar els seus desplaçaments quotidians a peu. La mida de la ciutat i la seva compacticitat urbana ho permeten. De totes maneres, es detecten alguns problemes relacionats

amb la mobilitat a peu. Per un costat, molta gent va a peu, ja que el temps emprat per desplaçar-se en transport públic és gairebé el mateix que l'emprat a peu. Això és degut, a que el transport no és eficient i a que els carrers s'embussen amb freqüència. Per un altre costat, destacar que tot i que s'han fet molts esforços per millorar la "mobilitat vertical" en els barris que tenen més pendent, a través d'escaleres mecàniques i d'ascensors, encara hi ha molts carrers on la pendent és molt elevada i dificulta l'accés.

Aparcament

Problemes d'aparcament en gran part del municipi. A les zones cèntriques, és molt difícil aparcar, i molts cops s'ha d'anar a aparcar a zones perifèriques.

Carrils bici

Els veïns i les veïnes de Santa Coloma troben a faltar més carrils bicicleta. Els que hi ha actualment són insuficients per poder desplaçar-se amb seguretat. Es proposen bicicletes de gestió pública, sobretot en el centre del municipi que és més pla.

A continuació es pot veure el plànol de Santa Coloma de Gramanet on s'ha plasmat part dels comentaris més significatius que varen fer les persones participants durant la jornada. S'han classificat en dos colors, vermell i verd, per destacar aquells que van ser percebuts com a negatius i pels que van ser percebuts com a positius.



MAPA COL·LECTIU



Ajuntament
de Santa Coloma
de Gramenet

Santa Coloma Ens Uneix

equal
saree

A

B

C

D

E

F

G



1

2

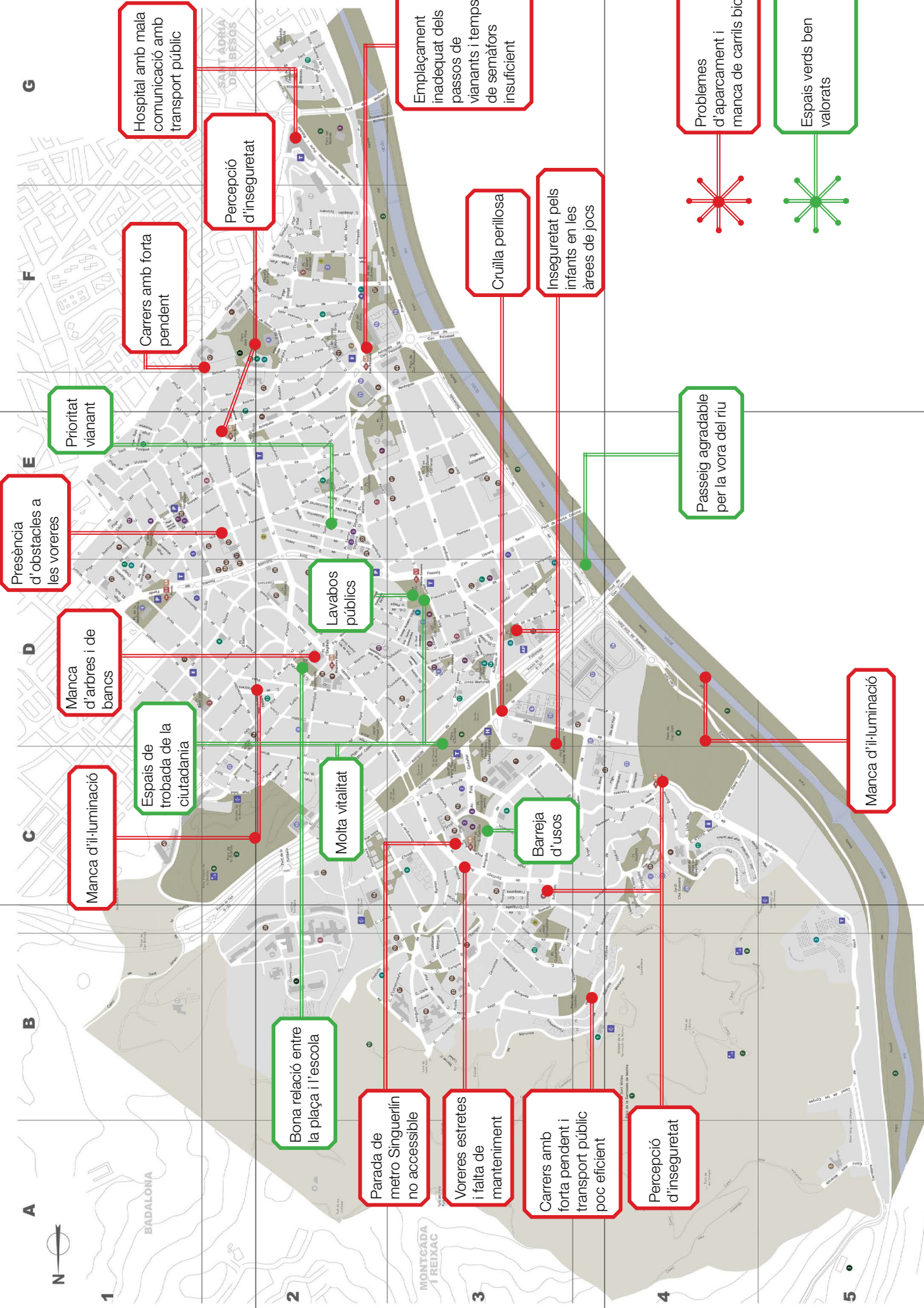
3

4

5

BADALONA

MONTCADA
I REIXAC



4. Conclusions i Recomanacions

Aquest apartat és una lectura de tots els resultats anteriors per tal d'elaborar, a mode de conclusions, unes recomanacions que puguin servir per millorar l'entorn urbà de Santa Coloma i millorar la vida quotidiana de la ciutadania. Aquestes recomanacions representen les veus de totes les persones que han participat a l'activitat on s'han tingut en compte les seves experiències quotidianes. Això no vol dir que totes les solucions siguin possibles però, poden servir de guia a l'hora de millorar l'entorn urbà o a l'hora de realitzar futures intervencions.

• AUTONOMIA

L'autonomia permet a les persones desplaçar-se per la ciutat amb llibertat independentment de les seves característiques físiques. La població de Santa Coloma es desplaça majoritàriament a peu i fa un ús intensiu de la ciutat. S'hauria de millorar la infraestructura que facilita els desplaçaments a peu, per tal de garantir l'accessibilitat de totes les persones en els recorreguts quotidians de proximitat, tant de la gent gran i de les criatures com de les persones amb mobilitat reduïda, així com de les persones que tenen cura d'altres com, per exemple, mares o pares amb cotxets infantils. Ampliar les voreres, facilitar la pujada i baixada d'aquestes mitjançant rampes o, anivellar-les al carrer, evitar els obstacles, situar rampes, ascensors i/o escales mecàniques per salvar els desnivells i els pendents massa pronunciats o situar bancs a les voreres per poder descansar entre els diferents punts del recorregut fomenta l'autonomia de les persones grans o amb mobilitat reduïda i facilita els recorreguts de les persones cuidadores i de les que s'encarreguen de les tasques de manteniment de la vida quotidiana.

Els centres educatius (escoles, instituts) són els que generen un major nombre de desplaçaments interns a Santa Coloma. L'acompanyament a l'escola dels més petits és una de les tasques reproductives que s'anomena amb major mesura i que ocupa més temps en les activitats quotidianes. La creació de camins escolars de suport a la mobilitat a peu de les criatures fomenta l'autonomia dels més joves a la vegada que suposa més temps lliure per les persones cuidadores.

Pel que fa a la percepció de seguretat, les zones identificades com a insegures són aquelles amb poca diversitat d'usos o que estan infrautilitzades, les àrees amb poca il·luminació i amb falta de manteniment o aquelles que estan dominades per grups específics, fet que fa que la resta de persones es trobin incòmodes al passar per aquell punt. Per evitar l'estigmatització de determinades zones, com algunes

parts del barri de Santa Rosa, es poden proposar activitats als espais públics que fomentin la participació de persones diverses i un ús més intensiu d'aquestes àrees (per exemple, activitats festives, familiars o per a criatures). També és important que les lluminàries siguin adequades per tenir una bona il·luminació i que no hi hagi elements que puguin obstaculitzar la llum, com determinats tipus de vegetació. Les façanes cegues o els murs generen sensació d'inseguretat, per una manca de comunicació visual entre el carrer i el que hi ha darrere dels murs. Un altre aspecte a treballar seria la seguretat a els grans espais verds del municipi: la vora del riu, el parc de la Bastida o el parc de Can Zam, que són percebuts com a insegurs sobretot pels adolescents.

• **CONCILIACIÓ**

Les característiques urbanes de Santa Coloma, la seva compacticitat i barreja d'usos, faciliten la conciliació de la vida laboral, familiar i personal. No obstant, com hem vist a l'activitat de "xarxa quotidiana", les persones cuidadores, que en el cas de Santa Coloma són majoritàriament dones, pràcticament no disposen de temps lliure per destinar-lo a activitats de desenvolupament personal. Disposar de serveis de guarderia o ludoteca en biblioteques, centres d'estudis com la EOI o la UNED, mercats i àrees comercials o altres centres de lleure o activitats per a adults, facilita la conciliació de la vida familiar amb la personal i permet el desenvolupament personal i la disminució de la càrrega de treball de les persones cuidadores.

Com un punt a destacar, es detecta com un problema la dificultat d'accés amb transport públic als hospitals més propers.

• **GESTIÓ**

Tot i que la major part dels recorreguts quotidians a Santa Coloma poden realitzar-se a peu, la ciutadania troba a faltar una major eficiència del transport públic intraurbà. Es recomana tenir en compte els horaris i els desplaçaments més requerits per la ciutadania i augmentar la freqüència d'aquestes línies. També és important disposar d'una ampla franja horària de transport públic, especialment per les persones que necessiten desplaçar-se en horari nocturn.

La congestió del trànsit i els problemes d'aparcament són una qüestió que preocupa als veïns i a les veïnes. Potenciar l'ús de la bicicleta per trajectes de mitjana distància podria ser part de la solució. Es proposa augmentar la xarxa de carrils bici, prioritzant els eixos que concentren major nombre de desplaçaments i oferir un sistema públic de bicicletes, especialment a la zona més plana del centre, que permetria descongestionar el centre de vehicles motoritzats.

• RELACIÓ

Constatem que els veïns i les veïnes de Santa Coloma estan satisfetes dels espais públics dels que gaudeix la ciutat. Un punt fort és la bona ubicació d'aquests en relació als equipaments i serveis. En aquest sentit s'hauria de prestar atenció a la connexió entre aquests i els equipaments, en referència a l'adequació de la ubicació dels passos de vianants i el temps per creuar, la visibilitat als encreuaments, la regulació del trànsit, etc. També es podrien millorar incorporant lavabos públics en els parcs i les places i augmentant el nombre de bancs, sobretot a aquells espais que fan servir persones que tenen cura de criatures o gent gran.

• REPRESENTATIVITAT

La representativitat té a veure amb el reconeixement i la visibilitat real i simbòlica de la comunitat, integrada tant per homes com per dones, i la seva participació en la vida pública i política. Degut a que les activitats realitzades s'han centrat a treballar el tema de la mobilitat, aquesta qüestió no s'ha tractat. Tanmateix, en una ciutat inclusiva, seria necessari tenir-ho en compte.

Carrers més caminats també coincideix amb els més transitats.