



1G. Gender equal mobility: Are we asking the right questions?

09:00 AM - 10:30 AM



Just Transition

POLIS

CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION





Gender Equal Mobility: Are we asking the right questions?

*Erin Cooper, KU Leuven; Lily Scarponi, Transform Transport; Sara Ortiz Escalante,
COL·LECTIU PUNT6;; Lina Mosshammer, Punkt vor Strich*

Moderator: Isobel Duxfield



WHAT IS GENDER MAINSTREAMING?

The Council of Europe defines gender mainstreaming as an **approach to policy-making that takes into account both women's and men's interests and concerns.**

For urban mobility, this means comprehensively taking into account **gendered travel patterns**, experiences of **safety** and **security, vehicle design**, and other aspects which shape **transport choices and experiences for women**, while understanding their relationship with other axes of identity.



GENDER MAINSTREAMING IS *NOT* IN THE BAG (YET)

Recognising, understanding, and designing for **gendered mobility needs** are complex tasks that require:



DATA



RESOURCES



POLITICAL
WILL



CROSS-DISCIPLINARY
COLLABORATION

3.3. Gender gaps in income impact other inequality dimensions, such as transport

Gender inequalities in general, and especially in income, are inextricably linked to other inequality dimensions, such as transport. Women's lower earnings put them at a greater risk of transport unaffordability, including...

2.3. Most job growth towards green transition is expected in the sectors dominated by men

The European Green Deal is the EU's strategy to transform into a modern, resource-efficient and competitive economy, ensuring no net emissions of greenhouse gases (GHGs) by 2050, economic growth decoupled from resource use, and with...

3.1. After years of standstill, there are signs of regress in gender equality in economic situation

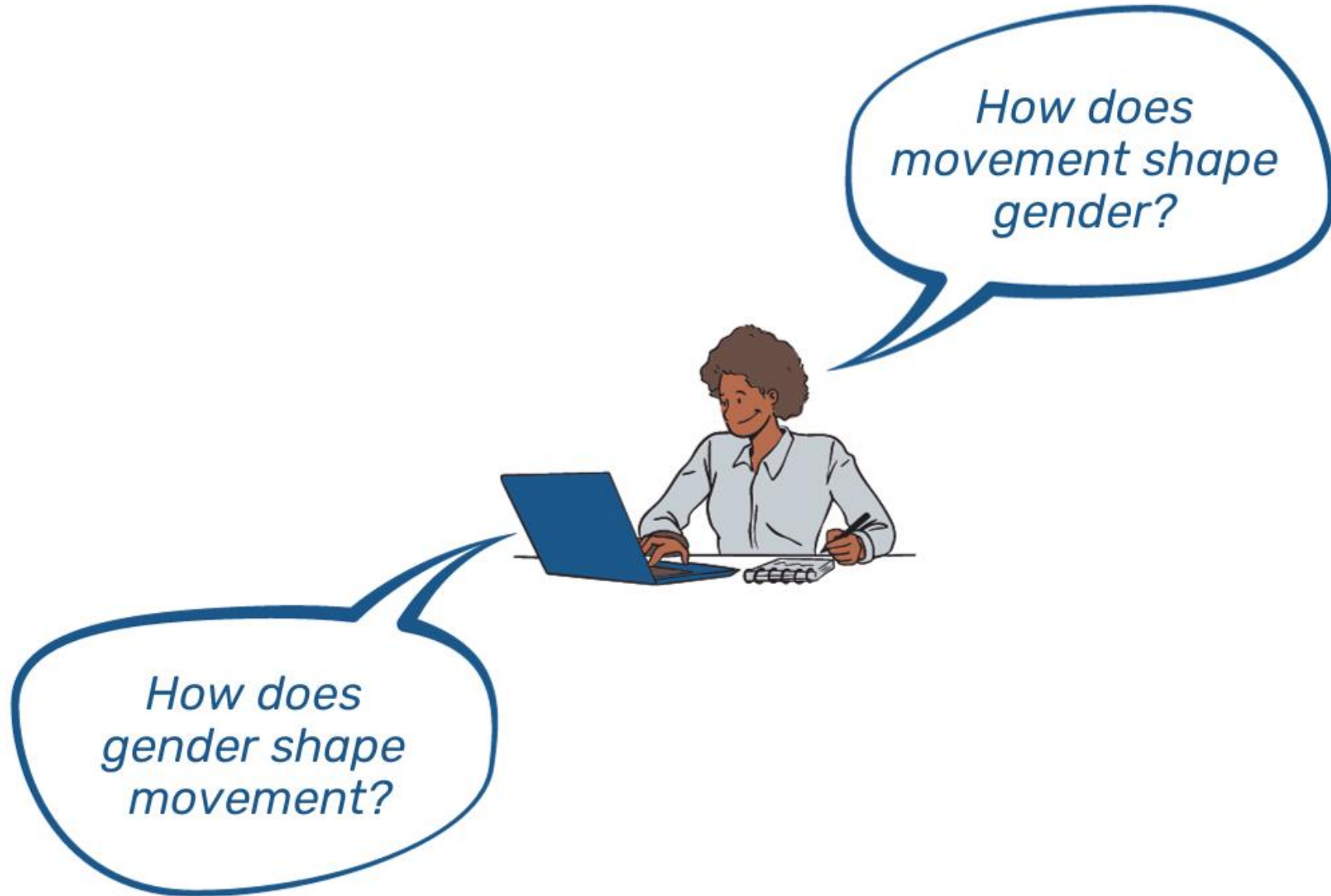
Gender equality in the domain of money ⁽⁸⁾ continues to rank second across all Gender Equality Index domains. However, this year marked a regress noted in overall domain score (9). This score is down by 0.4 points: a fall of 0.4...

5.1. New scores confirm enduring trends in gender inequalities in unpaid care and social activities

...domain of time ⁽³⁵⁾, updated with the most recent data from 2022, remains the third lowest-scoring domain of the Gender Equality Index.

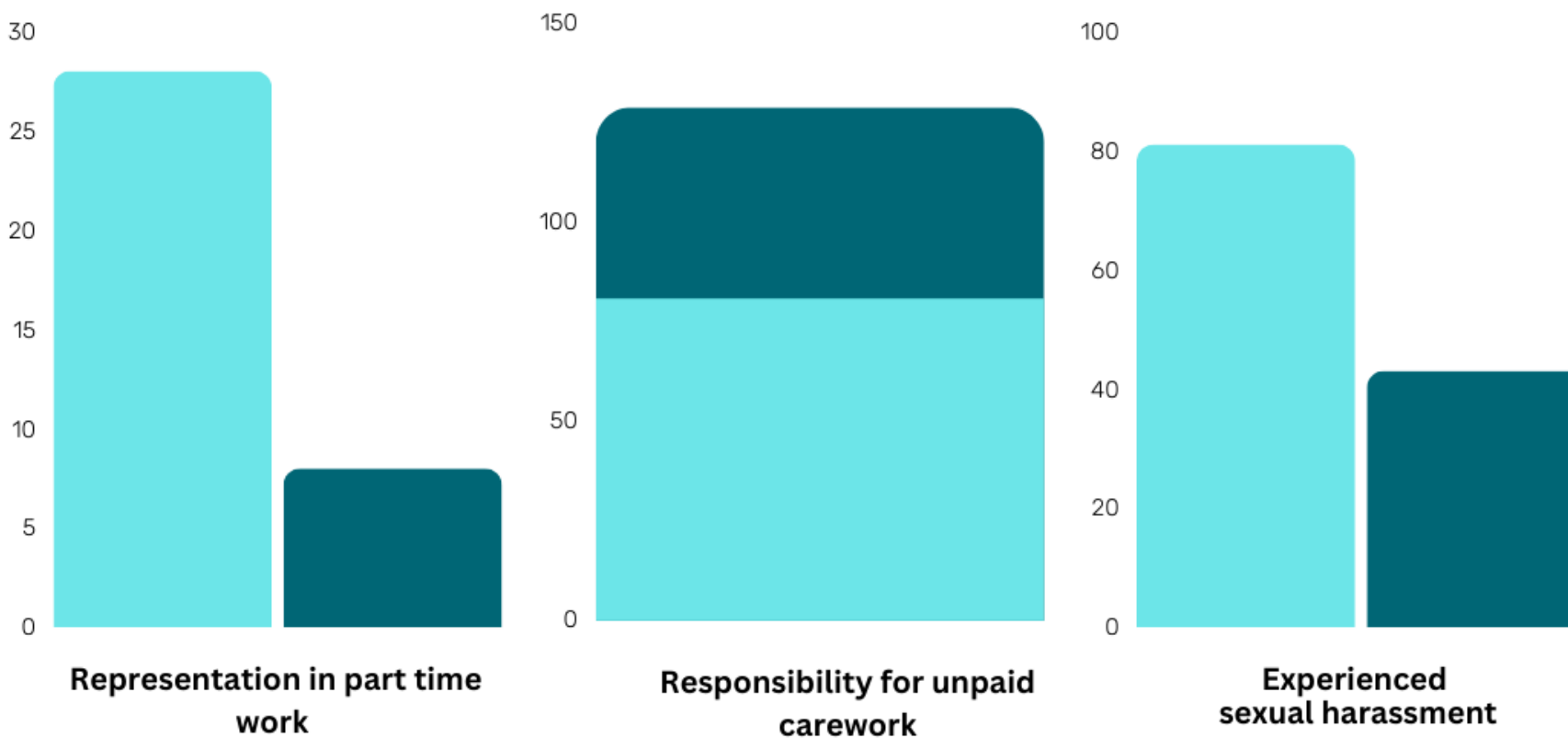
2.1. Gender segregation remains a significant feature of the EU labour market

Figure 6 shows that the domain of work ⁽³⁾ score is the third highest, after the domains of health and money. Overall, the domain of work sustains the trend of progress, increasing by 2.1 points compared to the Index 2022.





● women ● men

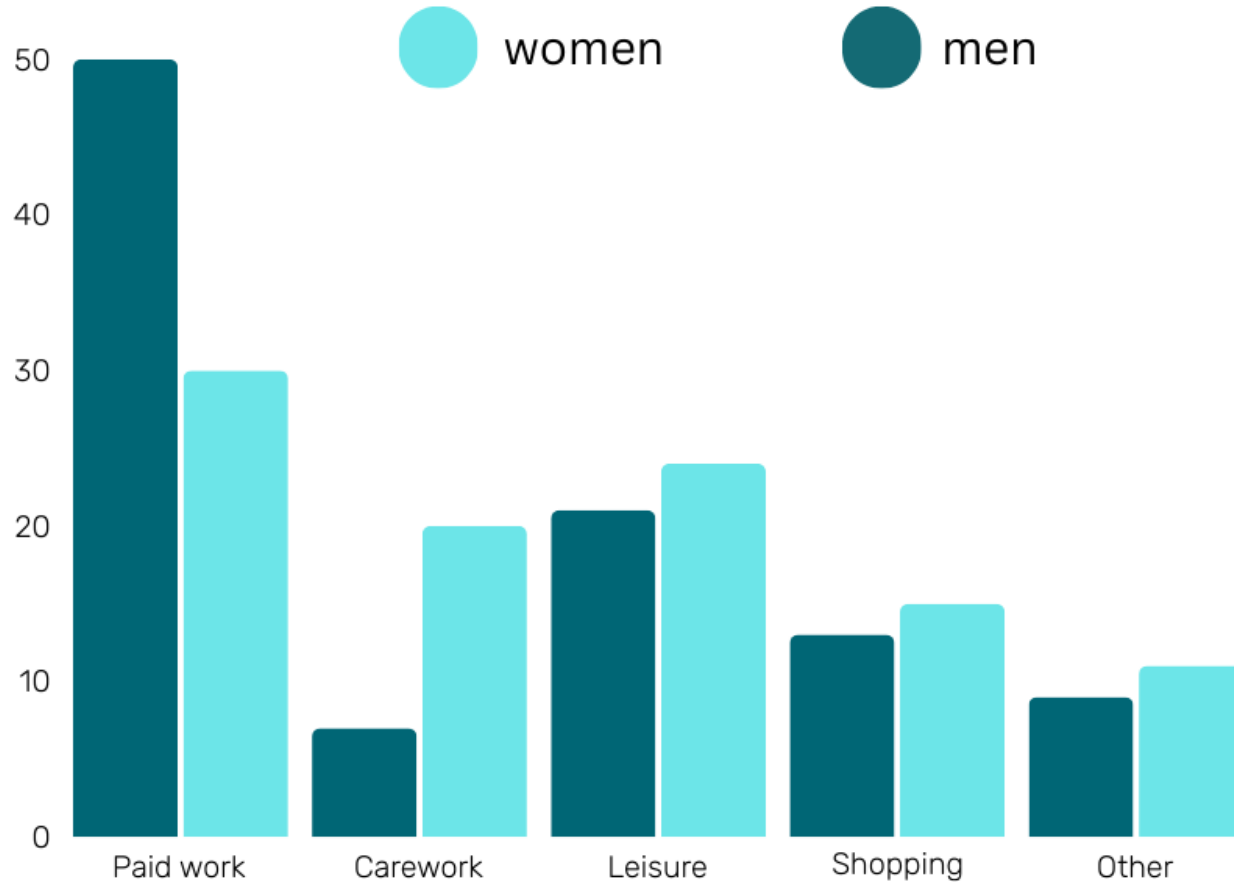


Source dataset: [ifsq_epgaed](https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/20203246_mh0320445enn.pdf)

Source:
https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/20203246_mh0320445enn.pdf

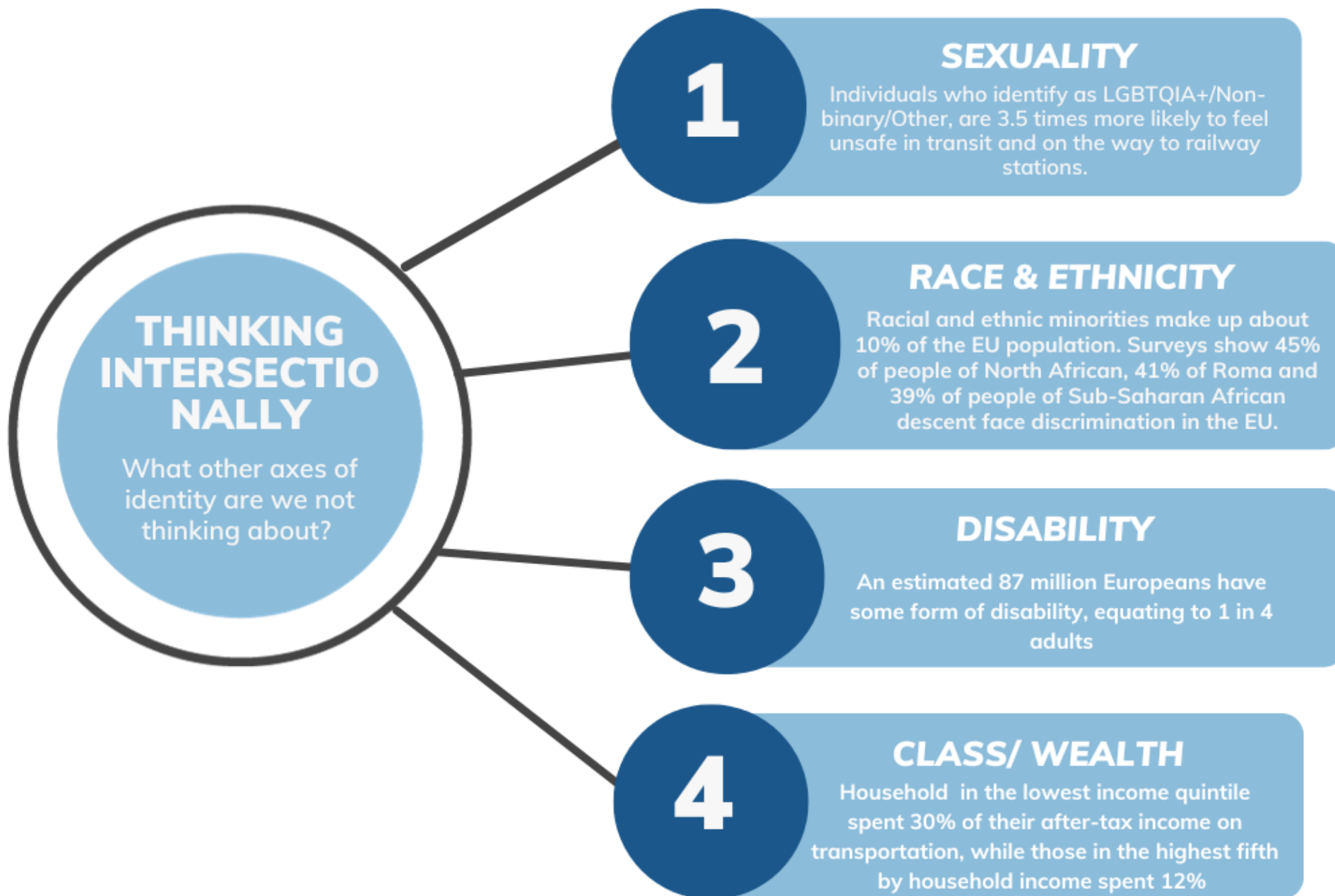
<https://www.nsvrc.org/statistics>

...But first we need the data



Comparison of the travel time taken up according to activity for men and women

Data: infas, DLR, IVT and infas 360 (2018): Mobility in Germany. MiD Results Report.
Study commissioned by the BMVI. www.mobilitaet-in-deutschland.de






Where are we now?

I think mobility is gender
neutral

(Yes or No)



My organisation currently
collects data on gendered
mobility patterns
(Yes or No)



To those who answered yes:
My organisation also collects
data on the impacts of
(dis)ability, race or sexuality on
mobility patterns
(**Yes** or **No**)



I have experienced significant
barriers in trying to collect data
on gendered mobility patterns
(Yes or No)



I feel there has been
improvement in policies and
actions catering for gendered
mobility patterns in the last
decade

(Yes or No)



I feel there has been

ENOUGH

improvement in policies and
actions catering for gendered
mobility patterns in the last
decade

(**Yes** or **No**)



Identifying the biases and gender data gaps in mobility services

Lina Mosshammer, Punkt vor Strich

STEP UP: How to improve women's perception of safety while walking through GIS and app-data

Lily Scarponi, Fondazione Transform Transport
ETS

Let's close the Gender Data Gap in Mobility

Lina Mosshammer

● Punkt
vor
Strich —

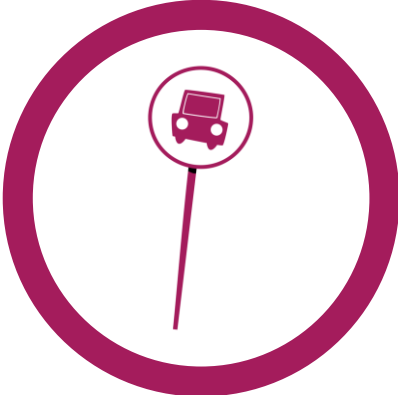
Gender and Mobility



Mobility of Care



Security & Safety

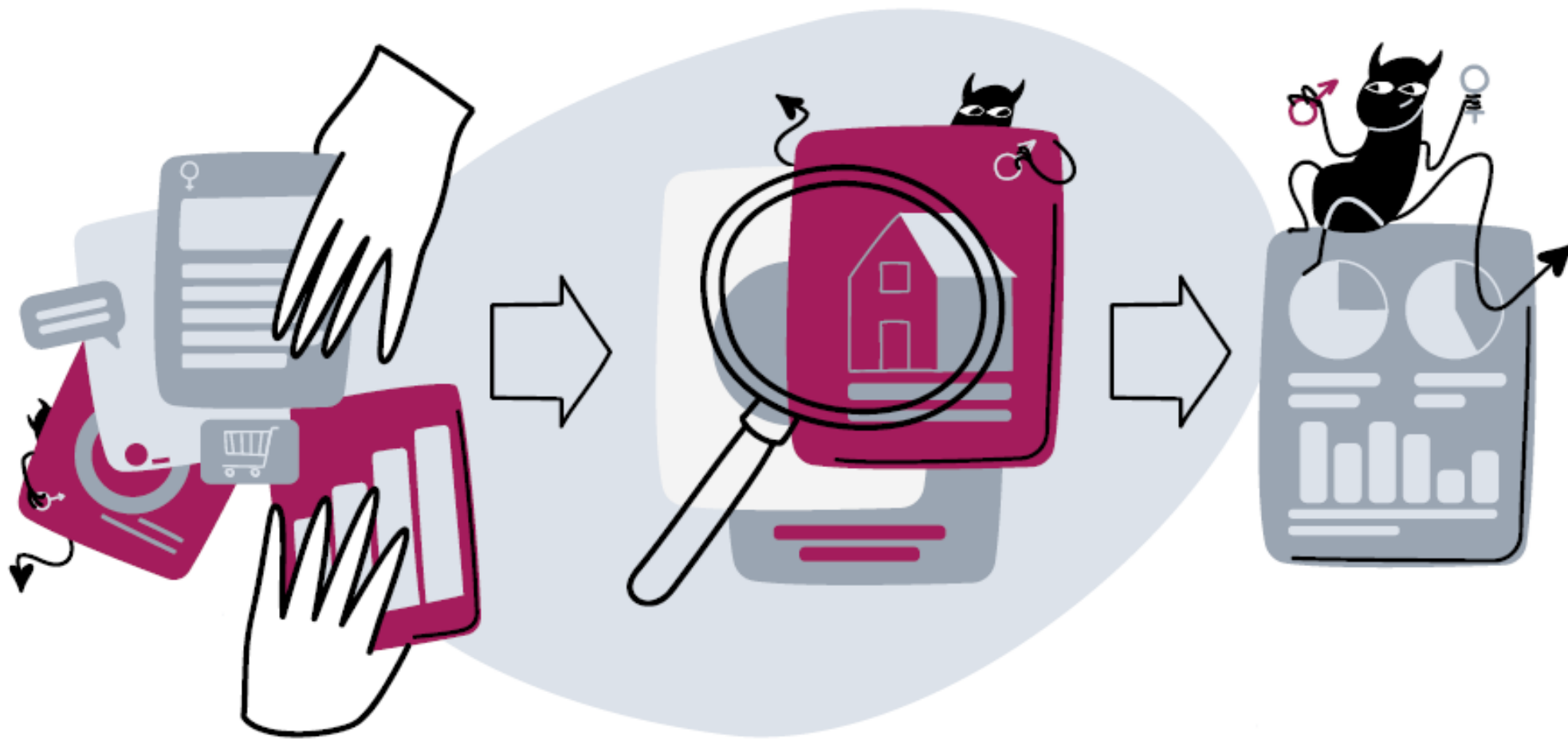


Pink tax in mobility



Innovation & Digitalization







Recruiting App wählt aus





Crowdsourcing
zeigt nicht alles



1

**Create diversity
within the team**

2

**Take a look
at the data base**

3

**Expand
survey methods**

4

**Consider
frameworks**





**Culture and tradition
influences mobility**



24,3%

women in management positions



26,7%

women in product development



29,8%

female user of mobility services



16,7%

analyse gender-disaggregated data



1

**Create diversity
within the team**

2

**Take a look
at the data base**

3

**Expand
survey methods**

4

Consider frameworks



Gender Data Gap in Mobility

Lina Mosshammer
mosshammer@punkt-vor-strich.at



 Punkt
vor
Strich 

STEP UP - Walkability for Women in Milan

December 29, 2023

2023 ANNUAL POLIS CONFERENCE

transform
transport

stepup

Funded by

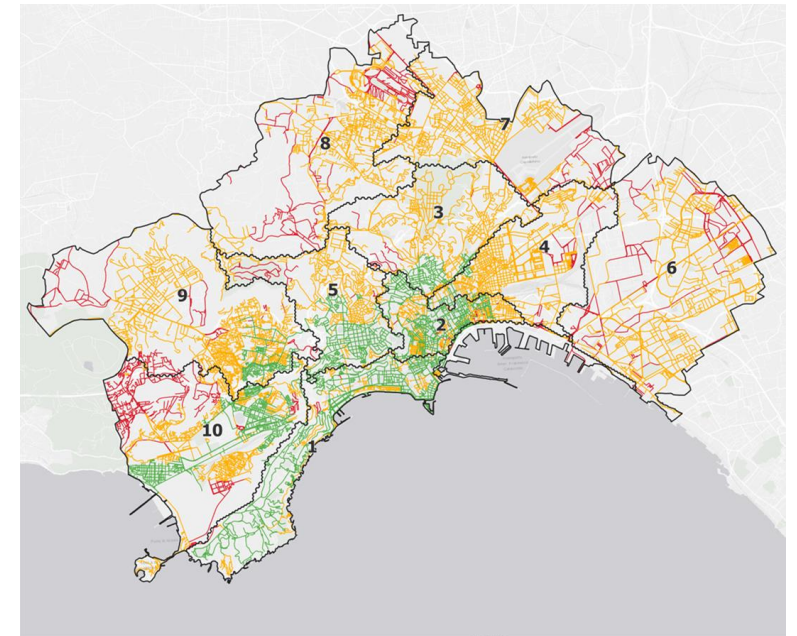
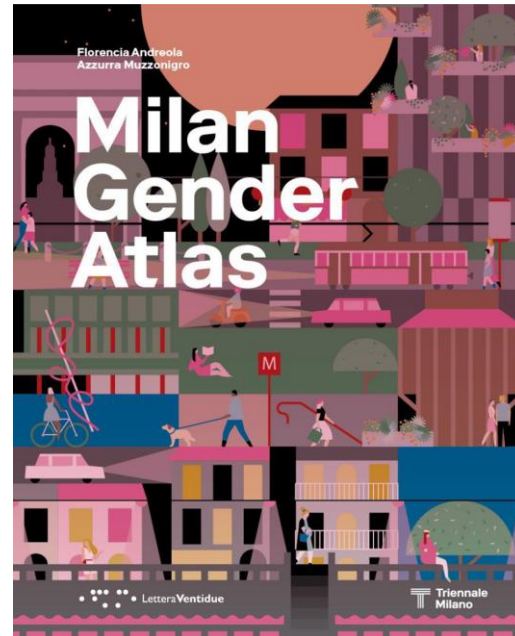
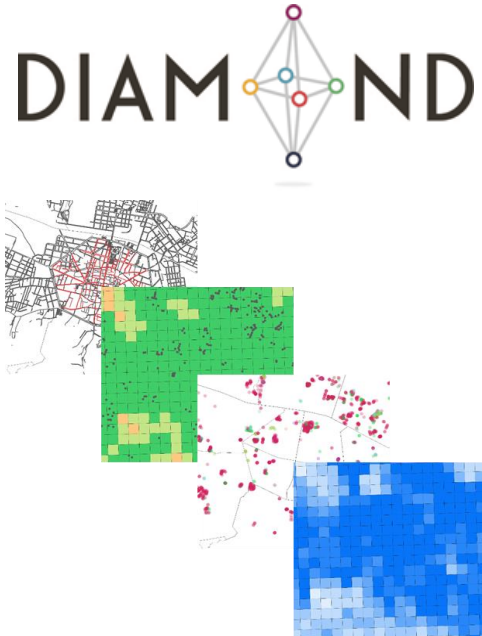
Fondazione
CARIPLO



transform
transport



TeMALab
Department of Civil, Building and Environmental Engineering
University of Naples "Federico II"





Aim

stepup

To study and **map** women's **perceptions of safety** in Milan **at night.**

36,6%

of women in Italy don't go out at night because of fear.

(Istat, 2018)

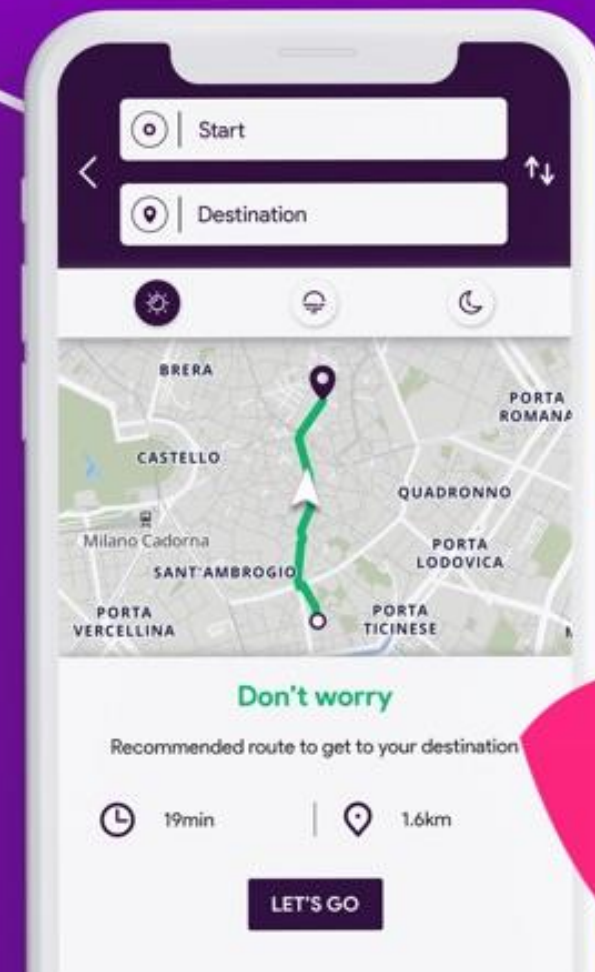


GENDER EQUALITY AND BIG DATA

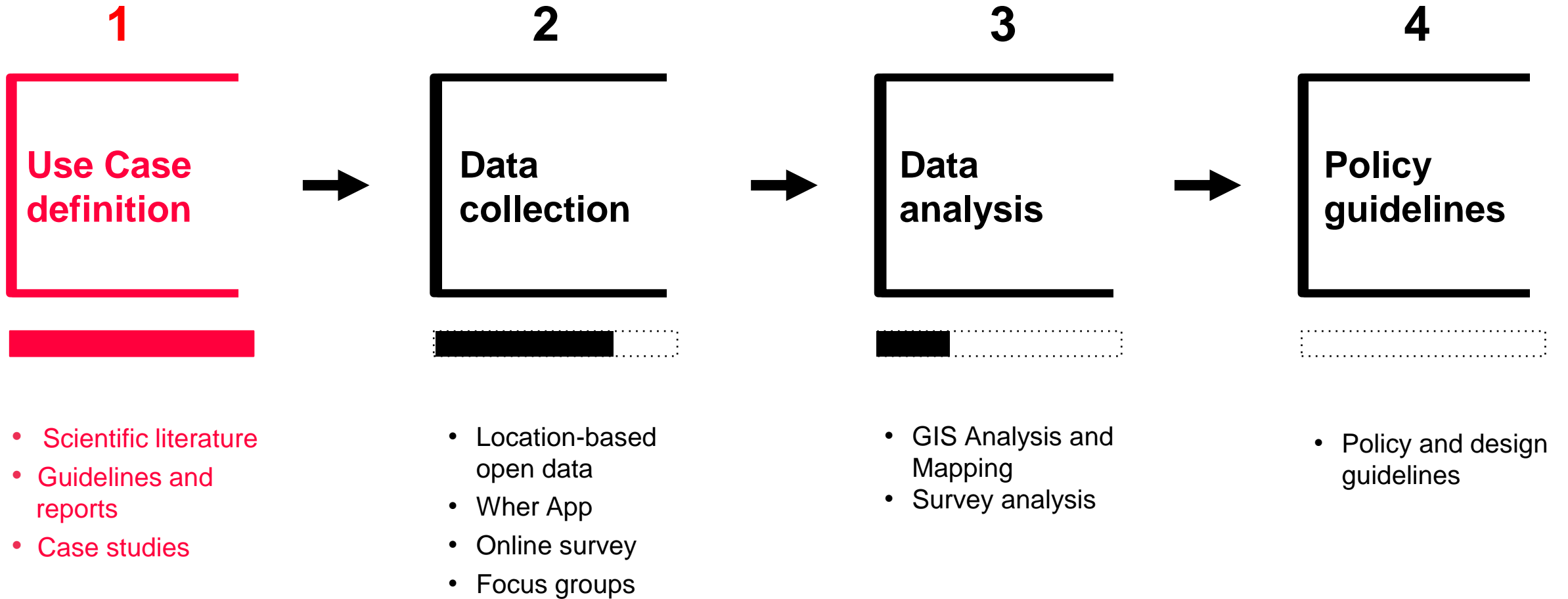


Gender Data Gap

Get the routes
most recommended
by other women



Methodology





Publication:
Scarponi, L., Abdelfattah,
L., Gorrini, A., Valenzuela
Cortés, C., Carpentieri, G.,
Guida, C., Zucaro, F.,
Andreola, F., Muzzonigro,
A., Da Re, L., Gargiulo, E.,
Cañas, C., Walker, J., &
Choubassi, R. (2023).
**Thematic Review on
Women's Perception of
Safety While Walking in
Public Space: The STEP
UP Project.** *Sustainability*,
15(21), 15636.
<https://doi.org/10.3390/su152115636>

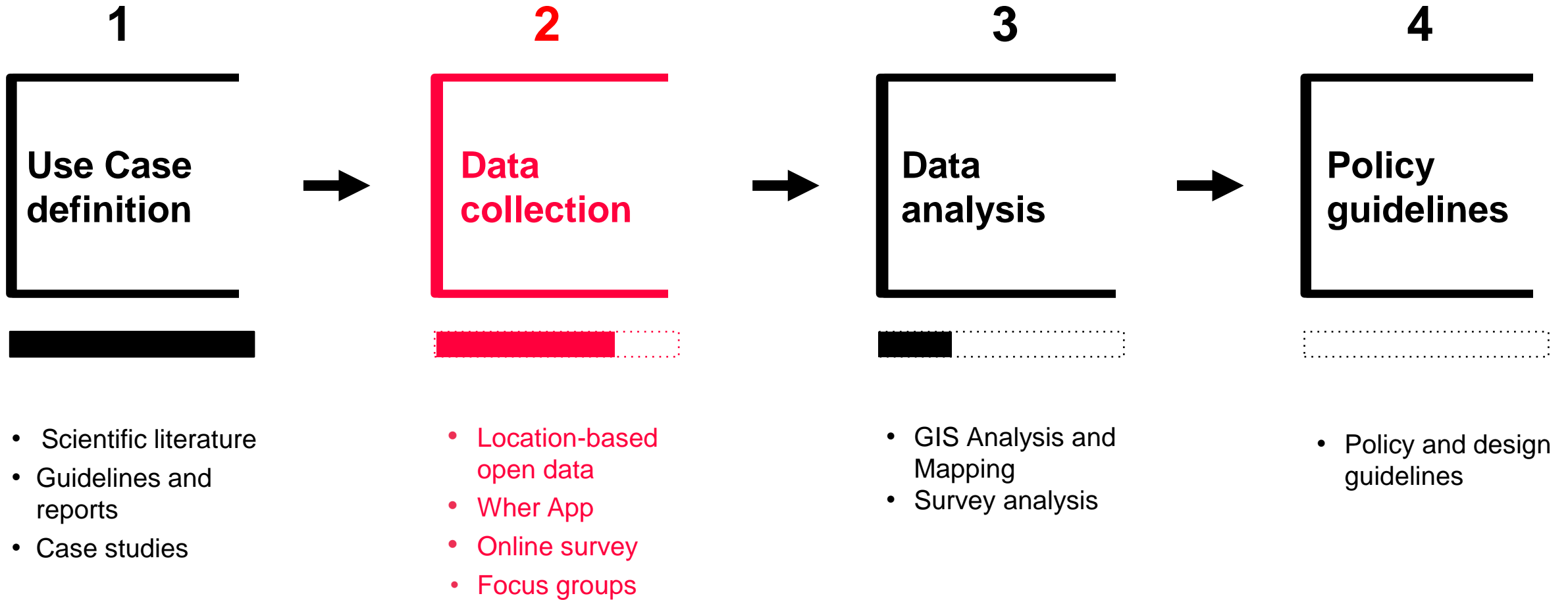


Safety Factors:

- Spatial Features
- City Use
- Hotspots



Methodology



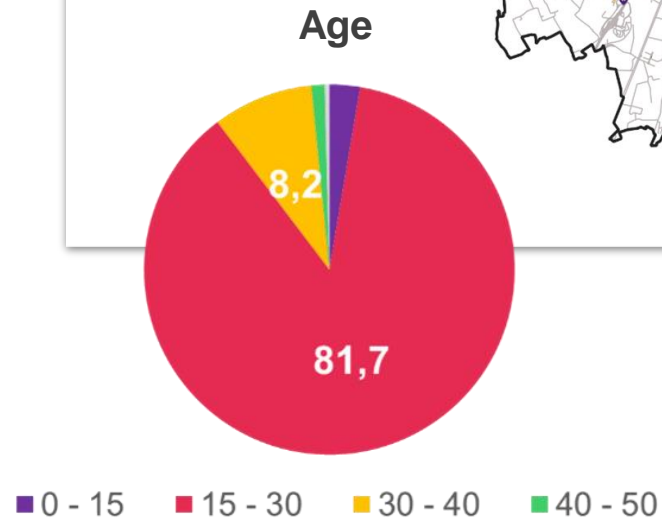
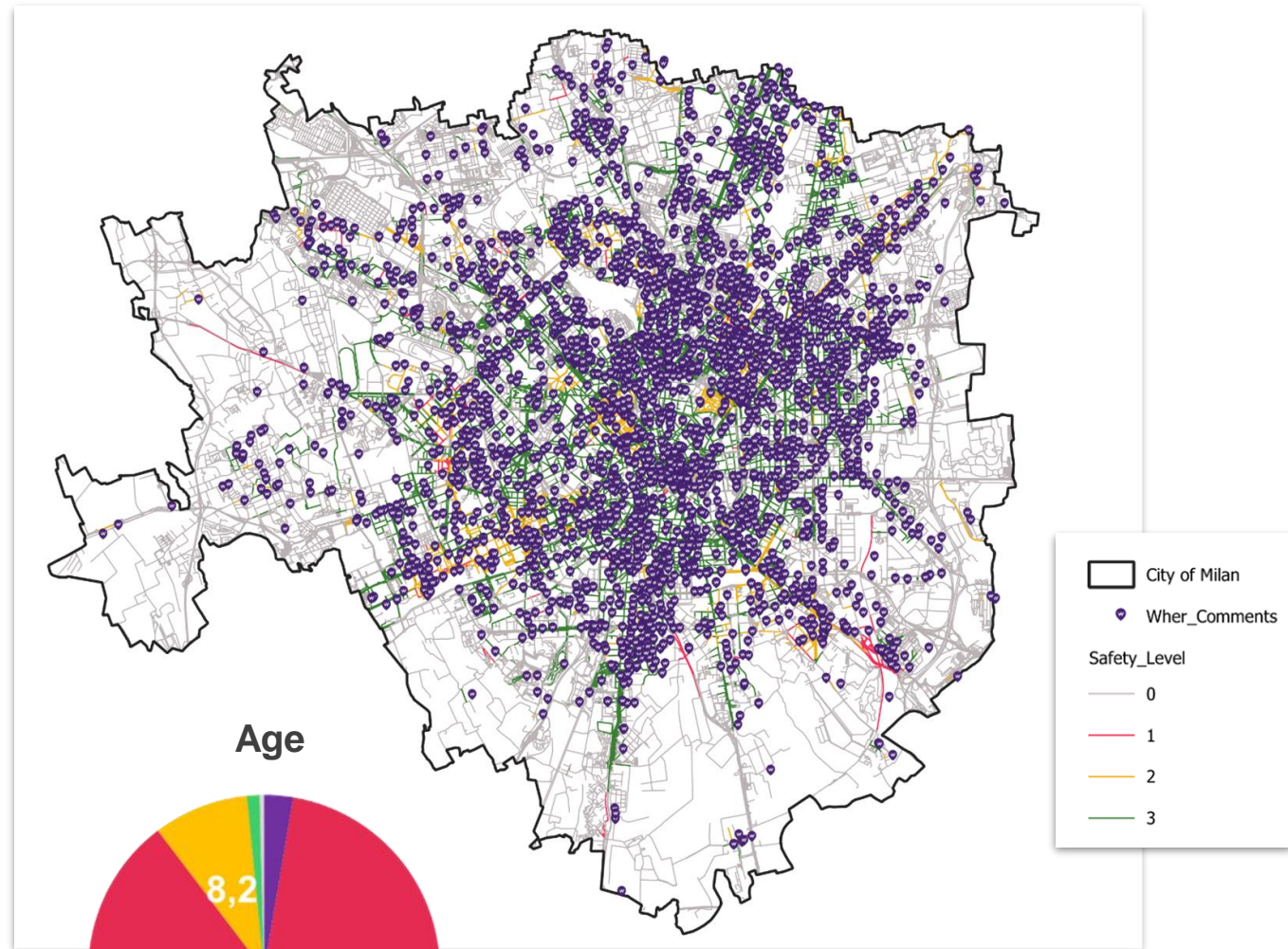
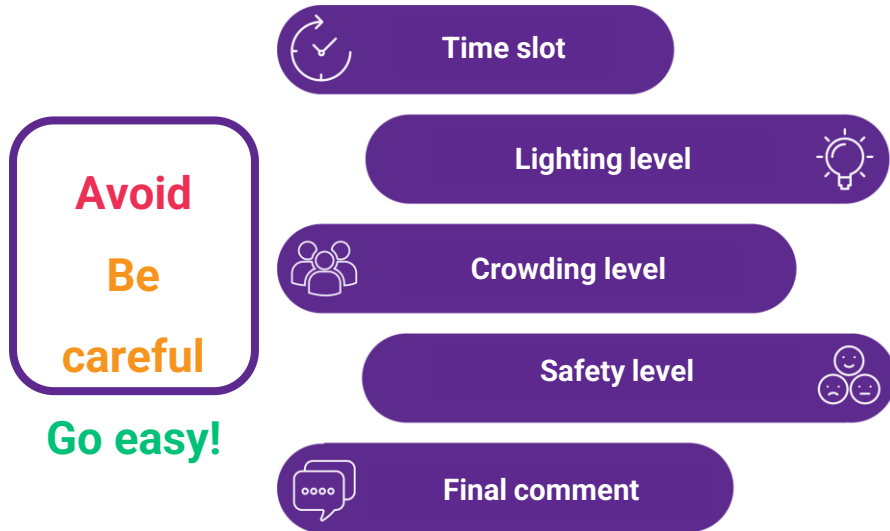
Location-based Data

L1 - Safety Factor - Spatial Features

	<i>L2 - Safety Factors</i>	<i>Indicators</i>	<i>Dataset</i>
1	Lighting	- Density of Public Lighting	- ILP_MI_ESER_CorpoIlluminante
2	Openness	- Ability to see and move in all directions	- DBT_Sup_strade
3	Visibility “eyes on the street”	- Density of F&B - Percentage of Perpendicular Building Curtains	- CdM_Pubblici Esercizi +CdM_Esercizi_Fuori_Piano - DBT 2020 - Strato 02 - IMMOBILI ED ANTROPIZZAZIONI
4	Obstructions to visibility	- Count of dividing elements - Count of isolated trees	- DBT_Elementi divisori - CdM_Alberi
5	Architectural Barriers	- Length of tunnels - Length of bridges - Average Distance from Crossings	- DBT_Gallerie - DBT_Ponti - OSM_Autostrade
6	Security devices	- Density of Security Devices	- Length of tunnels - Length of bridges - A2A_Colonnine_SOS



Wher App Data



Online Survey Data

STEP UP - How do you feel while walking at night in the streets of Milan?

1800+ responses

Section 1

**Mobility
Profile**

Section 2

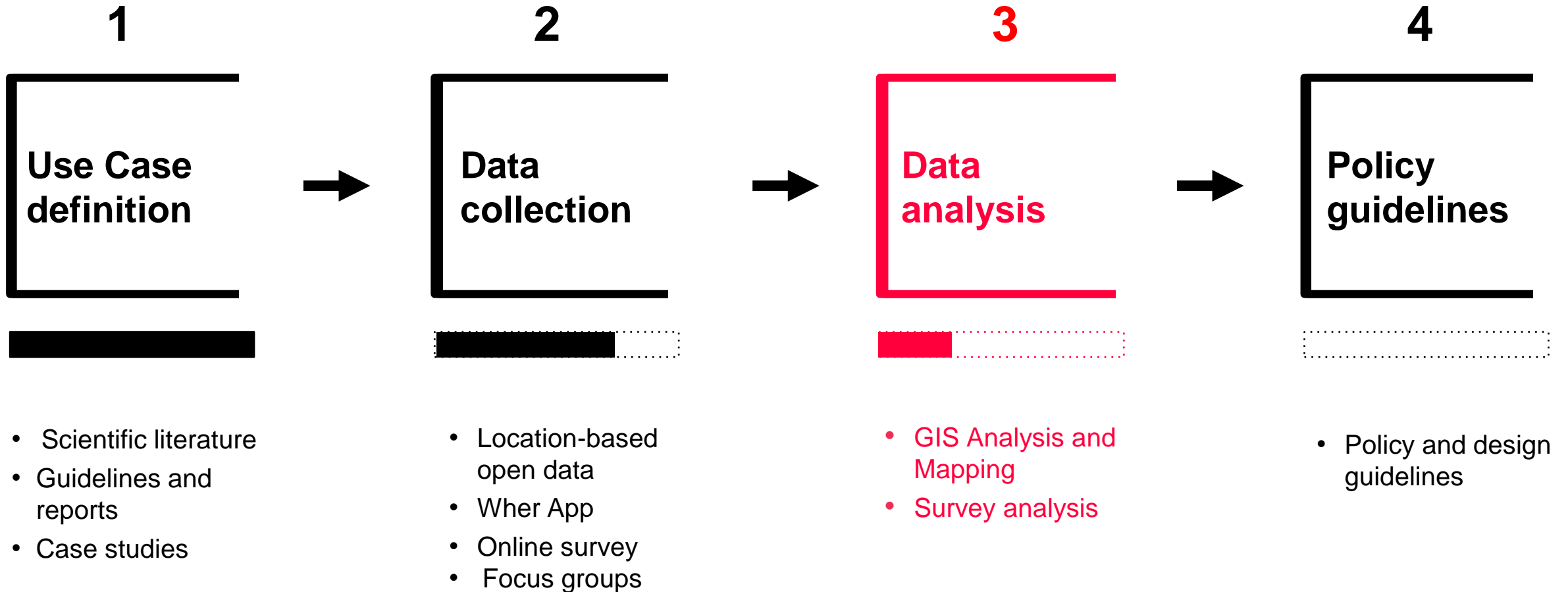
**Perception of
safety**

Section 3

Demographics

*Intersectional
Approach*

Methodology



GIS Analysis and Mapping

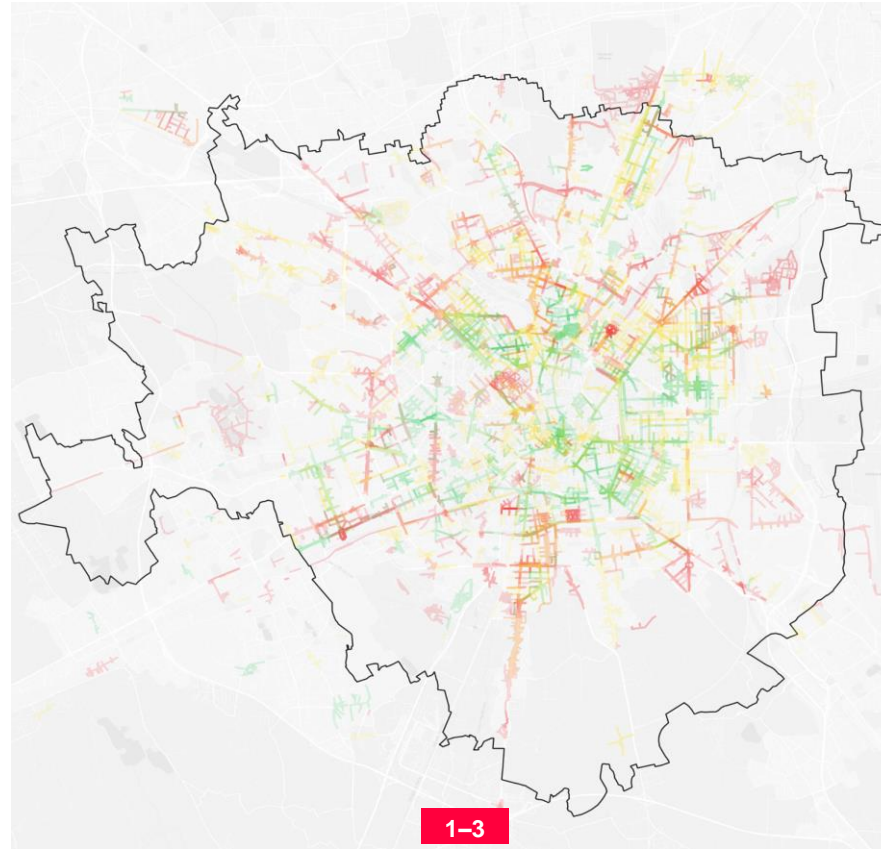
LOCATION-BASED DATA

Safety Factors represented through existing datasets of Milan



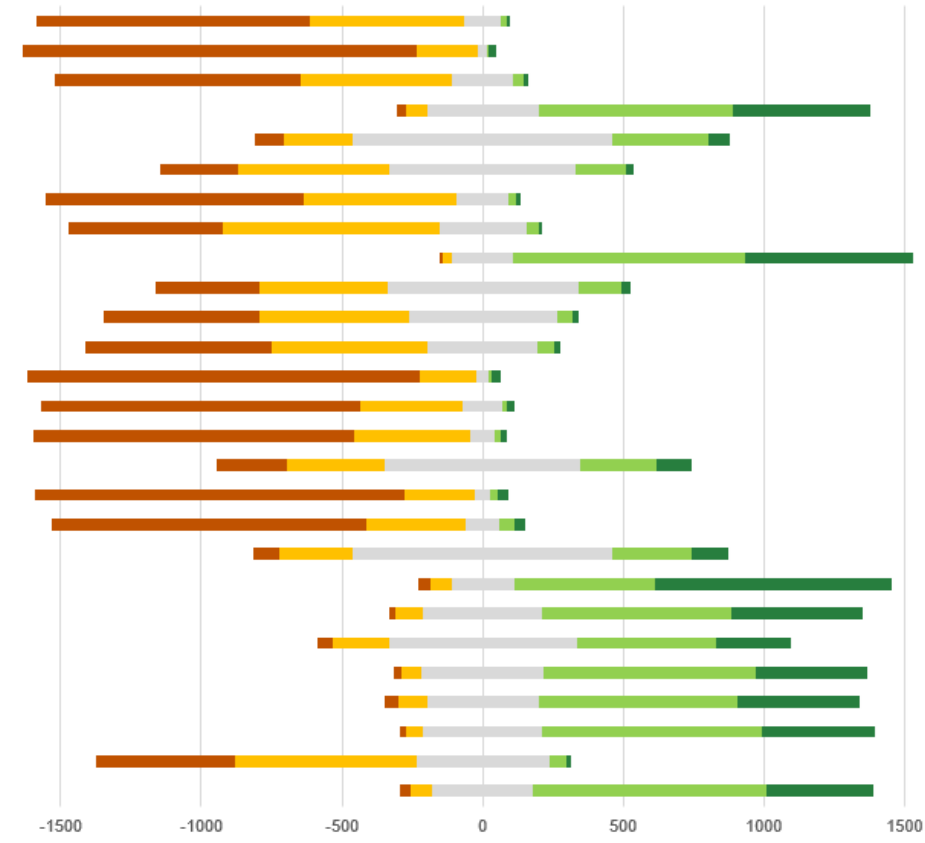
WHER APP DATA

Nighttime Perception of Safety Votes in 2019



SURVEY DATA

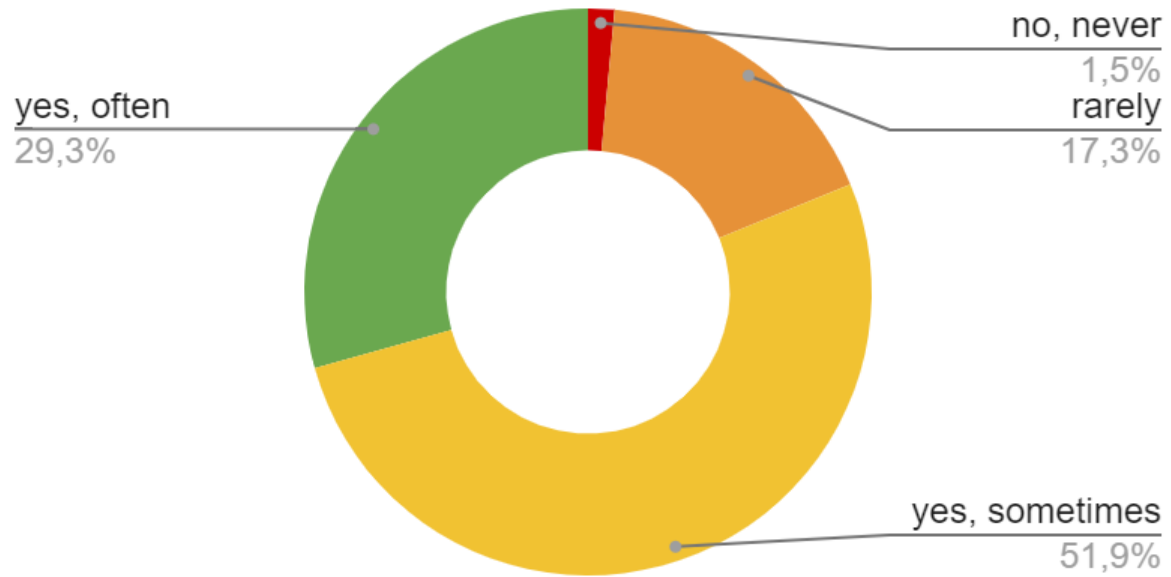
Safety Factors weights on perception of safety at nighttime



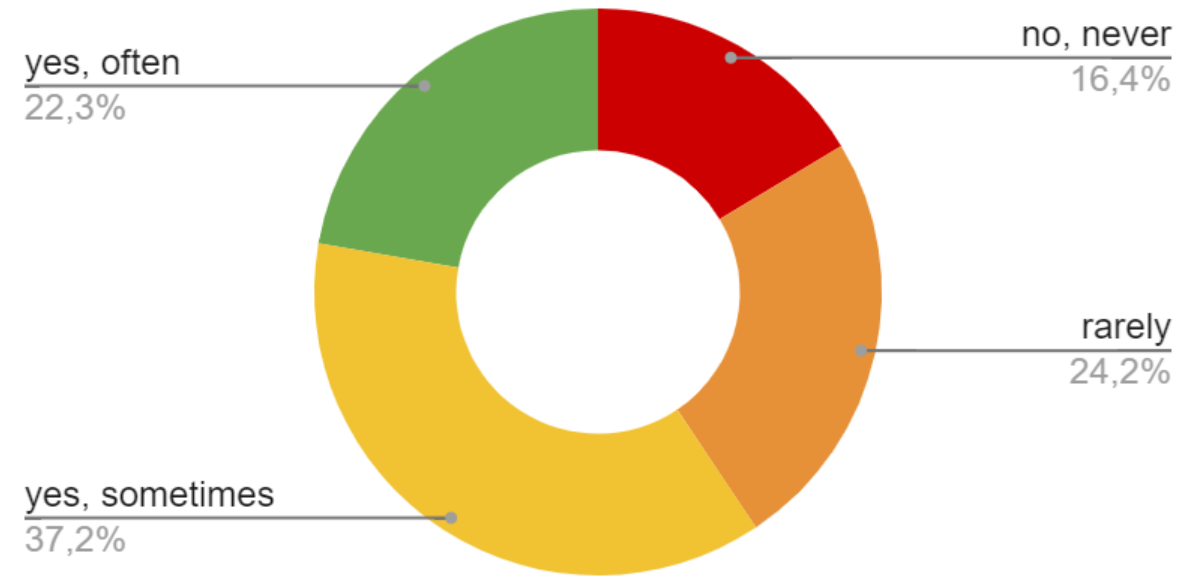
Survey Analysis

Do you go out alone in the evening and/or at night in Milan (from around 8 pm to 6 am)?

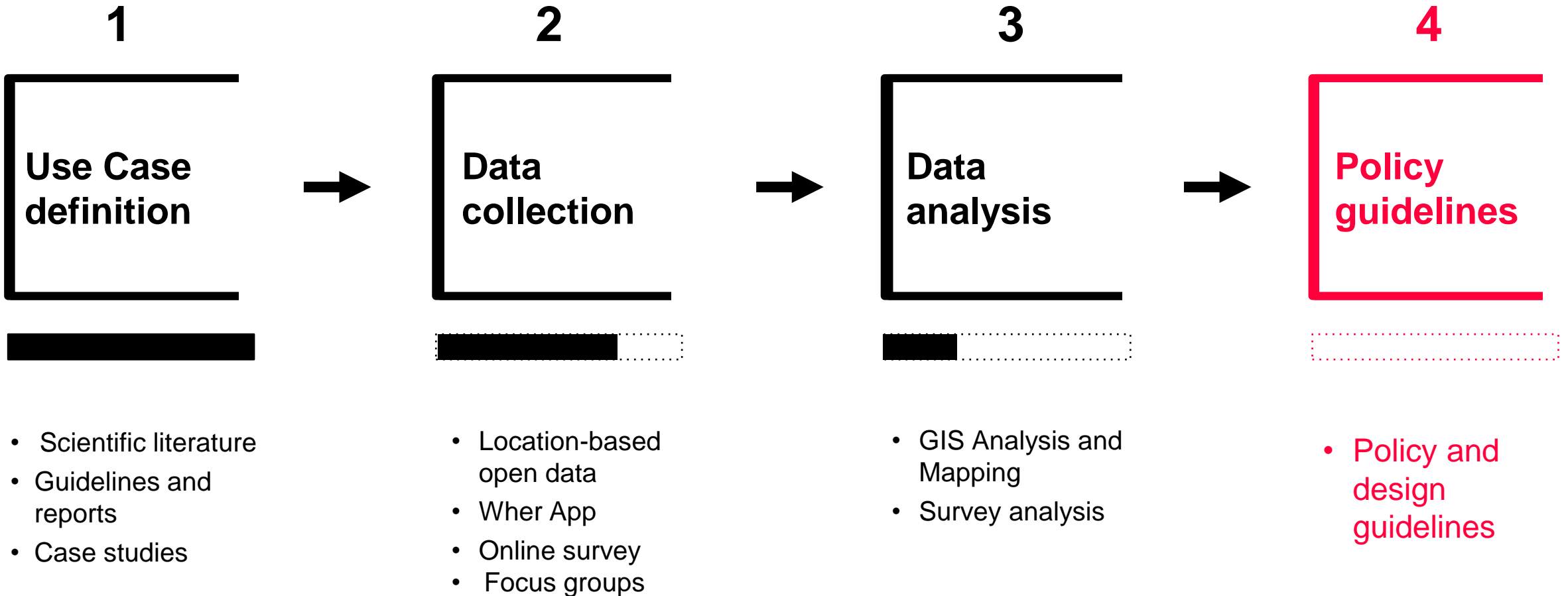
MEN




WOMEN AND GENDER MINORITIES



Methodology





Gender inclusion as a method for equal public space

© STEP UP Project 2023.

All research studies presented in this document are developed by the Consortium of STEP UP. All rights reserved. Unauthorized use is prohibited.


Contact Information

stepup@transformtransport.org
www.stepup-milan.it





**Not all women have the same
experience...**




In Europe, what percentage of men and women report everyday, unpaid caring for others? (childcare, housework etc)

34% women vs 25% men

or

45% women vs 20% men

Gender Equality Index 2023: Towards a green transition in transport and energy | European Institute for Gender Equality (europa.eu)




For couples with children, in Europe, what percentage of men and women report everyday, unpaid caring for others?

72 % women vs 35 % men

or

50% women vs 45% men



Women make up just 10% of
CEOs on the Fortune 500.
Katharine Graham became the
first woman CEO of a Fortune
500 company, in what year?

1972

or

1965




As of this September, only 1 of
these women on the list is
African American.

In what year did we see the
first woman of colour become
CEO of a Fortune 500
company?

1985

or

1999




In Australia, the
Commonwealth Franchise Act
gave women were given the
right to vote in what year?

1902

or

1945




In what year were aboriginal/
indigenous women allowed to
vote?

1945

or

1962



What is the current gender pay gap in the EU?
(difference in hourly earning
between men and women)

15%

or

13%

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Gender_pay_gap_statistics




What is the pay gap between
Caribbean-British women and
white British men?

20%

or

30%

<https://www.strategyand.pwc.com/uk/en/reports/ethnicity-pay-gap-report.pdf>




What is the pay gap between
non-disabled men and
disabled women (UK)?

35%

or

25%

<https://www.tuc.org.uk/news/non-disabled-workers-paid-17-more-disabled-peers-tuc>




In the EU, how many women
report having been sexually
harassed?

1 in 2

or

1 in 4



How many jurisdictions
criminalise private, consensual,
same-sex sexual activity?

40

or

65



Does MaaS address the challenges of multi-modal families? User perspectives from Brussels, Belgium

Erin Cooper, KU Leuven

Methodological guide and self-assessment tool to integrate a gender perspective in urban mobility plans

Sara Ortiz Escalante, COL·LECTIU PUNT6, SCCL

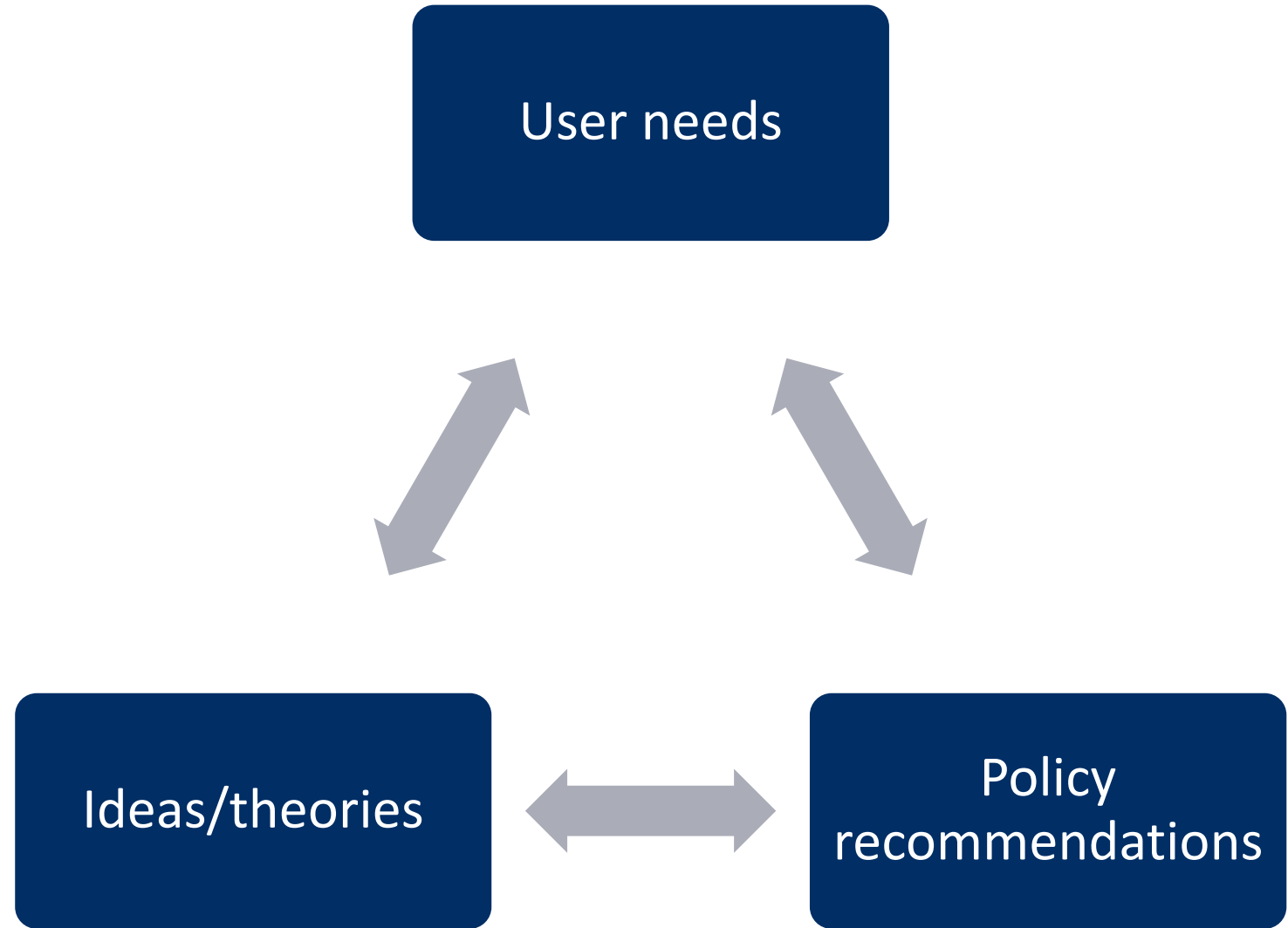


University of Antwerp
| Research Group for
Urban Development

Does MaaS address challenges of multi-modal families in Brussels?

Dr. Erin Cooper

November 2023



What is mobility-as-a-service?

Transportation: replace the habitual, unimodal trip with a flexible combination of chained trips to create a seamless door-to-door travel experience

Technology: Financial, infrastructure, informational integration in one app

Economic: marketplace of mobility services to find most cost-effective option

Policy: sustainable transportation options which government organizes or regulates

Subject: user should be entrepreneurial, flexible, not afraid of new technology and aim to optimize travel behavior

Challenges for uptake of MaaS

Transportation → people are not multi-modal

Technology → people do not like new technology

Economic → need new model

Policy → people are too reliant on cars

Subject → user should be entrepreneurial, flexible, not afraid of new technology

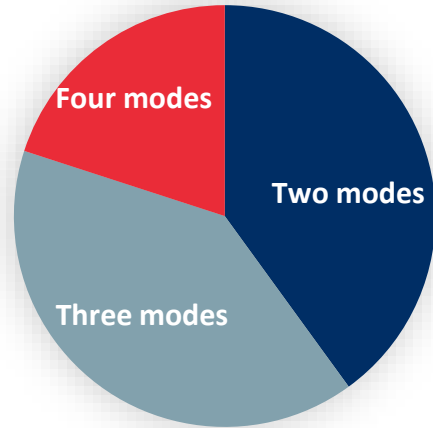
Brussels Region transport characteristics



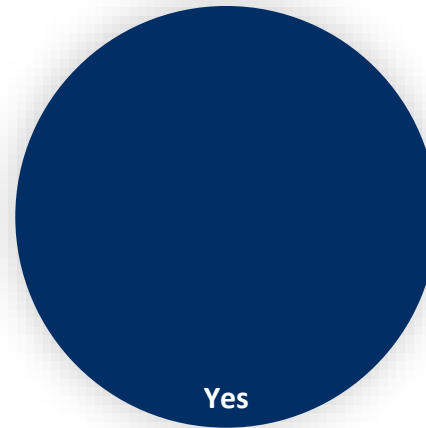
- Many people have access to schools and other services within 1 km of their home (Bureau de Recherche en Aménagement du Territoire, 2010)
- 100% have access to transit 500 meters from home
- 75% have access to transit 200 meters from home (Statbel, 2020)
- 46% of households do not own a car (IBSA, 2020)

Responses of interviewees

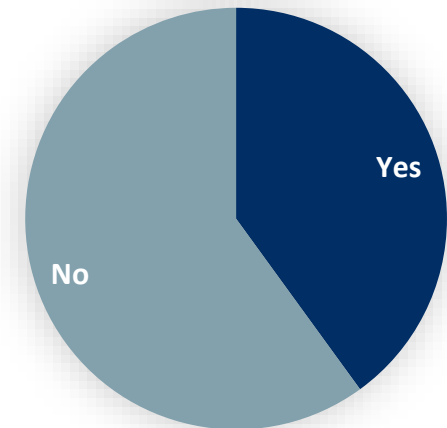
Primary modes



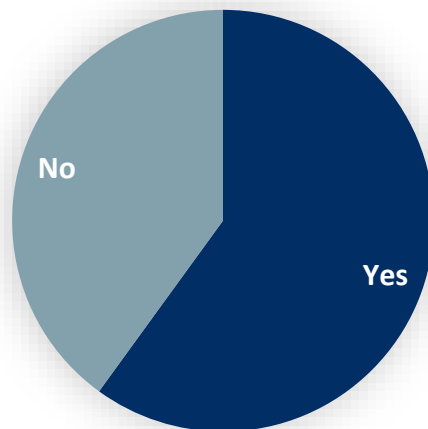
Use of transport apps



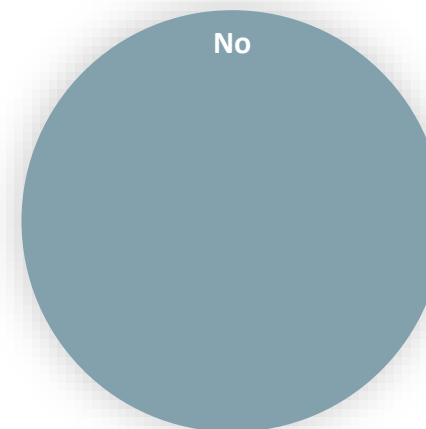
PT subscription



Use of shared cars



Use of other shared mobility

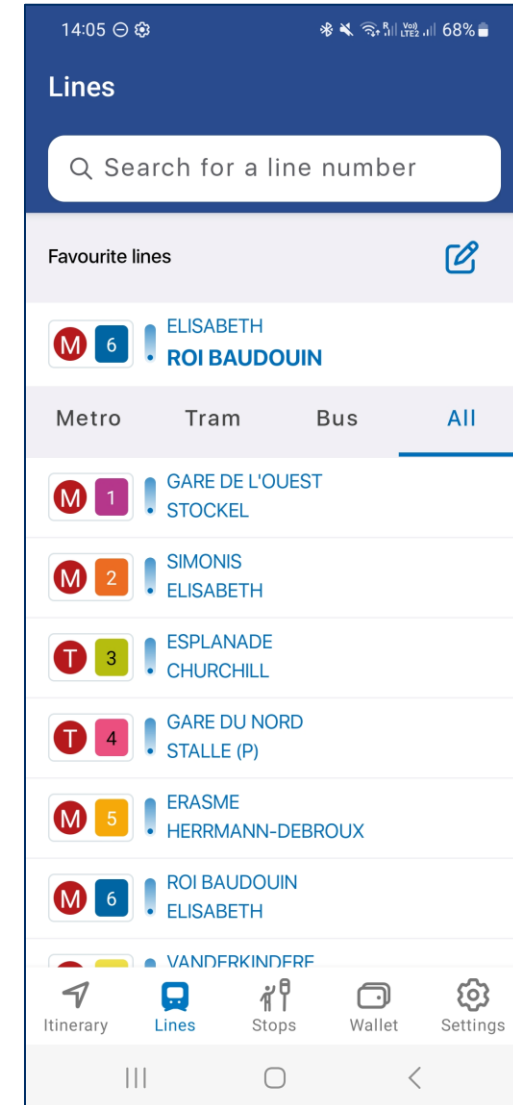


Technology and Political Perspective

“I have the STIB app. This is very easy, do you want me to show it on my phone”

“So [public transit] is really quite good, I like it. And it gives me time to talk with my children.”

→ Challenge?



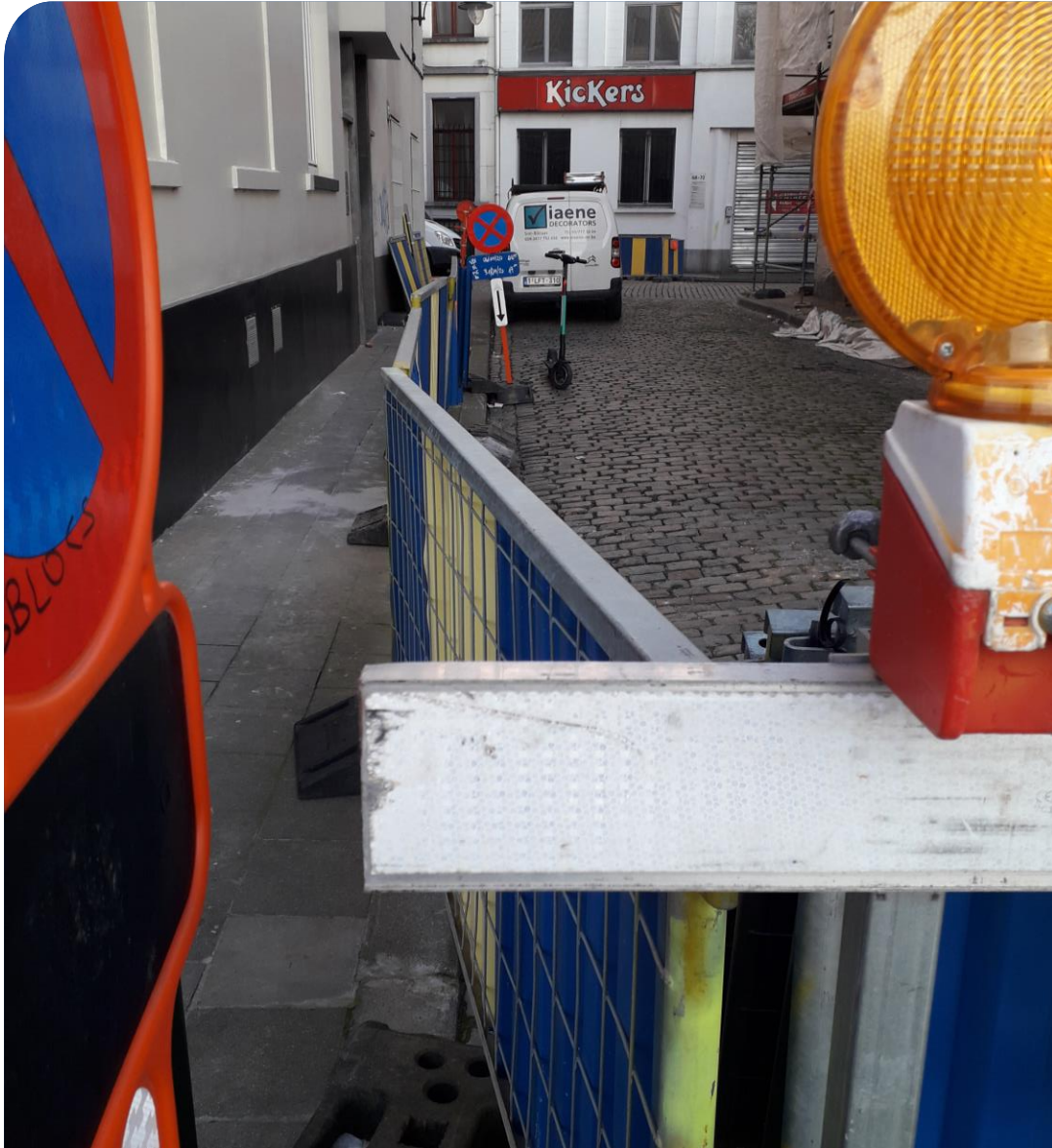
Transportation perspective

“it’s also really challenging in terms of physical exercise,

because it’s two kids, and they are quite close to each other agewise.

So they are both sitting in one pram.

And sidewalks in Brussels are not always even and easy to use.”





“What I think would make sense are electric transport bikes that you can rent for like a day or two. So you could do your shopping by bike instead of by car”

“We have the luxury of having five bikes or something”

→ Challenge: Physical difficulty and lacking infrastructure

Economic Perspective



Cost predictability very important

Support social role of transportation

→ Challenge: Affordability and public service

Subject perspective



“The challenge is... if you know that you’re not coming back at lunch time, if you know that you’ll be around the whole day,

then you have to think, in the morning... how do I get to place ABC and how will I get into it and get through it.

So...that’s the most important thing, so you have to be quite disciplined...otherwise you just get stuck.”

→ Challenge: Predictability

Align theory with user perspectives



MaaS goals of informational and physical integration are very important

Brussels policy that public transportation should remain the backbone

Specialized vehicles, such as cargo bikes, could make shared services more useful

Important to consider cost impact on already multi-modal individuals



POLIS

ANNUAL CONFERENCE
2023

CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION

SARA ORTIZ ESCALANTE

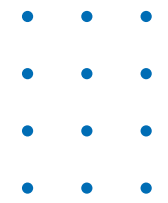
Urban Planner, Col·lectiu Punt 6

XAVIER SANYER

Head of Mobility Service, ATM Barcelona

29 November 2023

09:00 AM



SESSION 1G

[HTTPS://POLISCONFERENCE2023.EU/](https://polisconference2023.eu/)





Guide for the Integration of a Gender Perspective in Sustainable Urban Mobility Plans

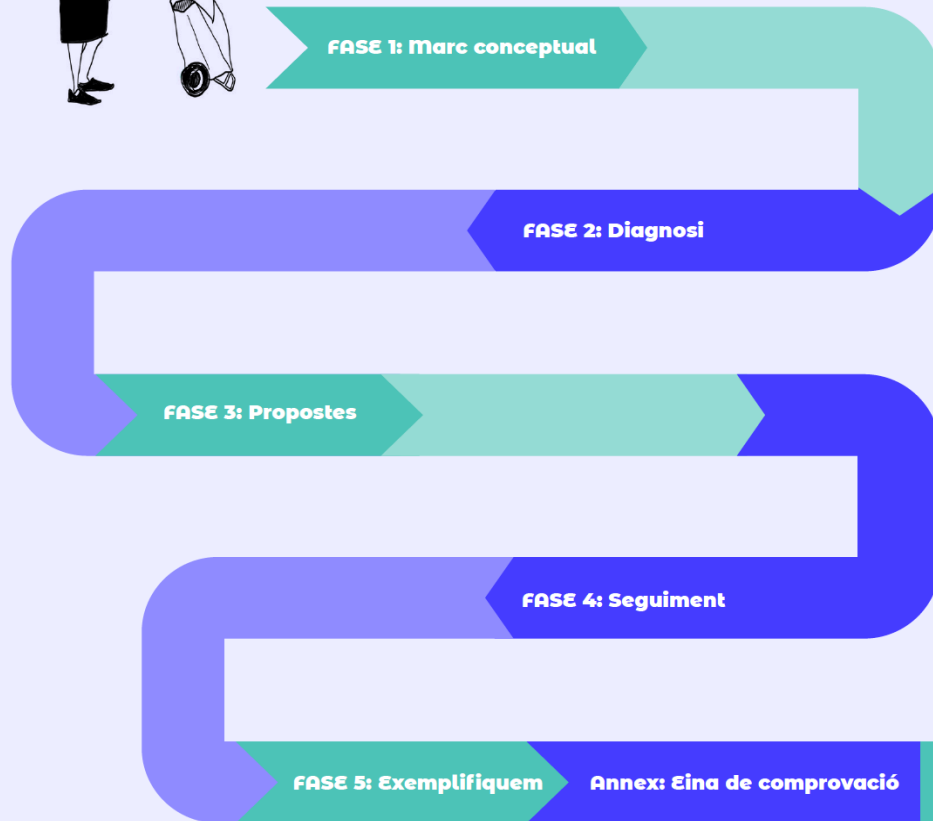
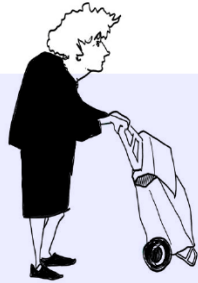
Sara Ortiz Escalante, Col·lectiu Punt 6

Xavier Sanyer, ATM Barcelona

Project funded by:



Guide for the Integration of a Gender Perspective in Sustainable Urban Mobility Plans



The **objective** of this guide is to offer a working tool to integrate a gender perspective as a cross-cutting axis in the Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) and that can also be used in other mobility planning

Its application is accompanied by an interdisciplinary process within each municipality, where there is a coordinated work with other plans and departments that have a direct relationship with mobility from a gender perspective.

This guide is part of the work previously developed by the ATM to integrate a gender perspective in mobility, which are included in the Mobility Master Plan 2020-2025 and within the work of joint collaboration with the Department of Territory in the framework of the funds of the State Pact against gender violence.

Marc
conceptual

FASE 1

PHASE 1: Conceptual Network

**What does it mean to integrate a
gender perspective in mobility?**

WOMEN*'S EVERYDAY MOBILITY

Women have a more sustainable, more complex and more diverse than men's mobility, but more penalized



Lack of time and lack of co-responsibility of care

Economic accessibility

Health: pollution and differential health impact on

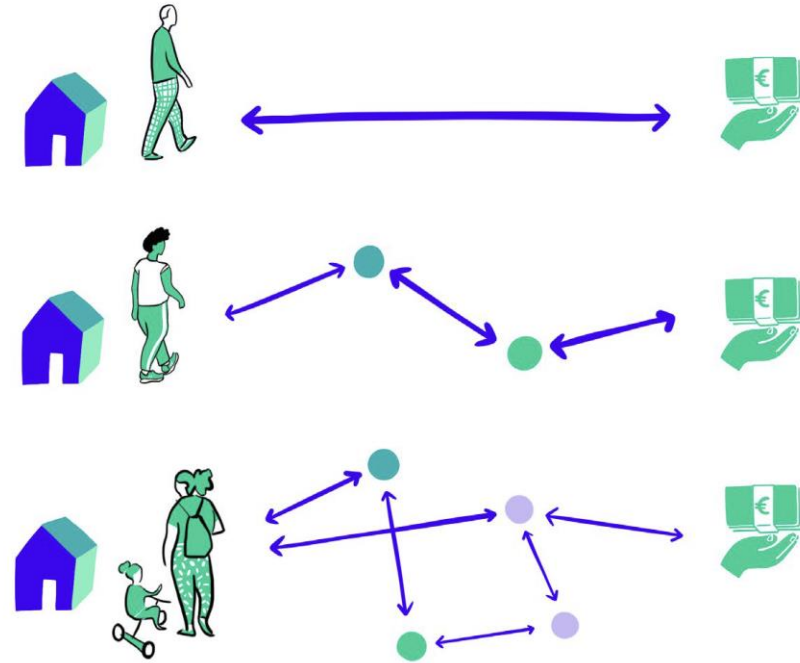
Physical, sensory and cognitive **accessibility**

Gender violence and its intersection with other violence (racism, lgtbophobia)

Lack of representation in mobility management and operation

CURRENT ANDROCENTRIC MOBILITY MODEL

- Based on **hegemonic/normative male profile**
- Priority to "**occupational mobility**", mostly in motorized vehicles (which is a minority).
- Focused on **individual, linear and unimodal mobility**.
- Based on **quantitative data** and undervalues qualitative data.
- **Lack of multiscale analysis**



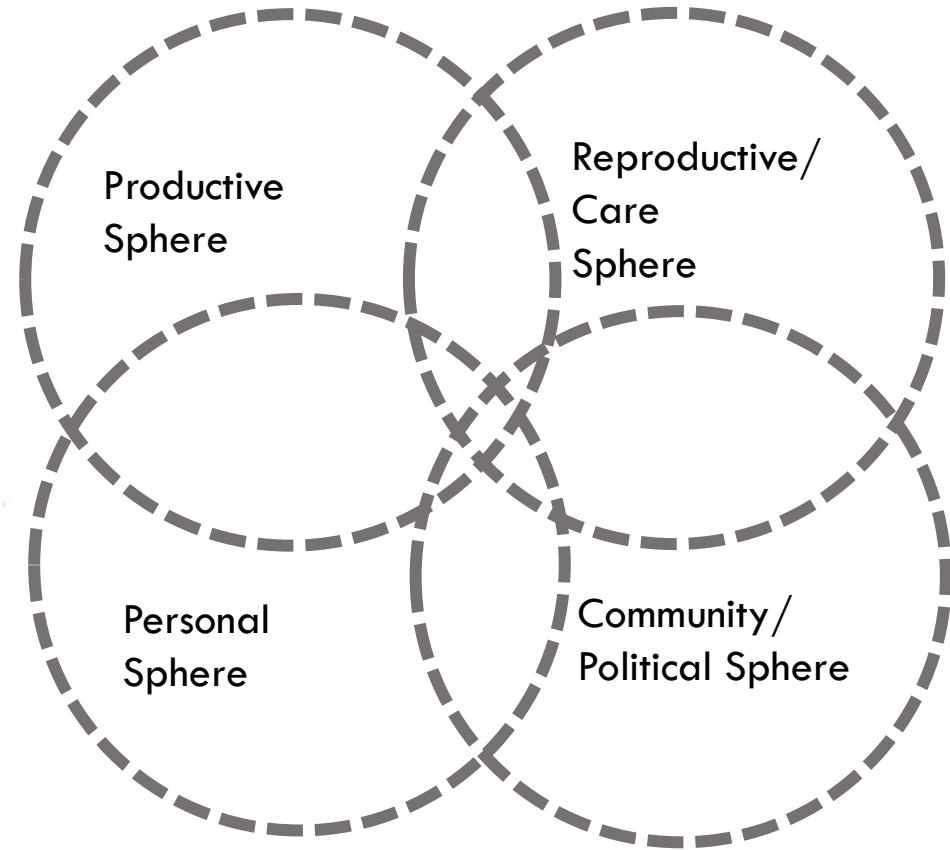
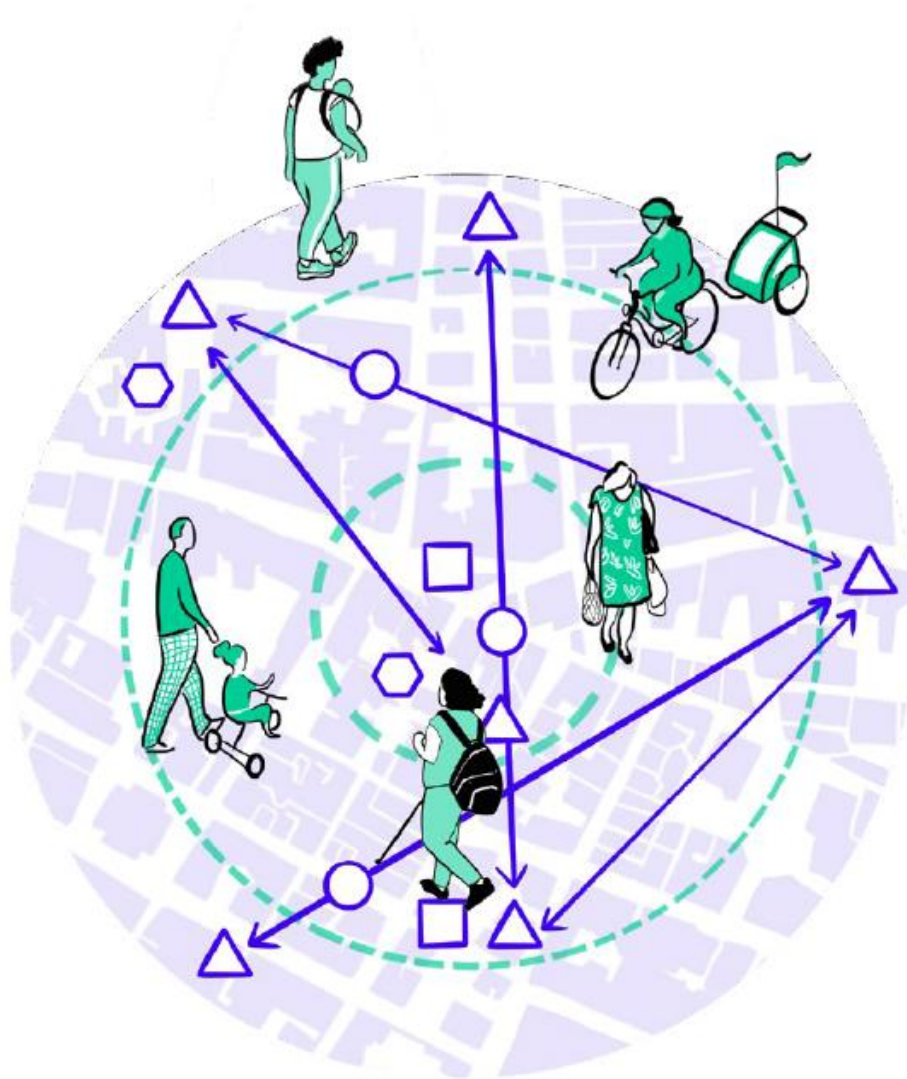
PHASE 1: Conceptual Network

What does it mean to integrate a gender perspective in mobility?

When we talk about applying a feminist perspective to mobility, we mean to understand how we can move towards gender equality in mobility in three areas:

1. To guarantee a **complex and integral vision of everyday life mobility**.
2. Broaden the concept of safety in mobility by **addressing gender-based violence and differentiated perceptions of safety**.
3. Move towards **gender equity and increasing women's participation** in the entire mobility cycle

1. Everyday life at the center of mobility



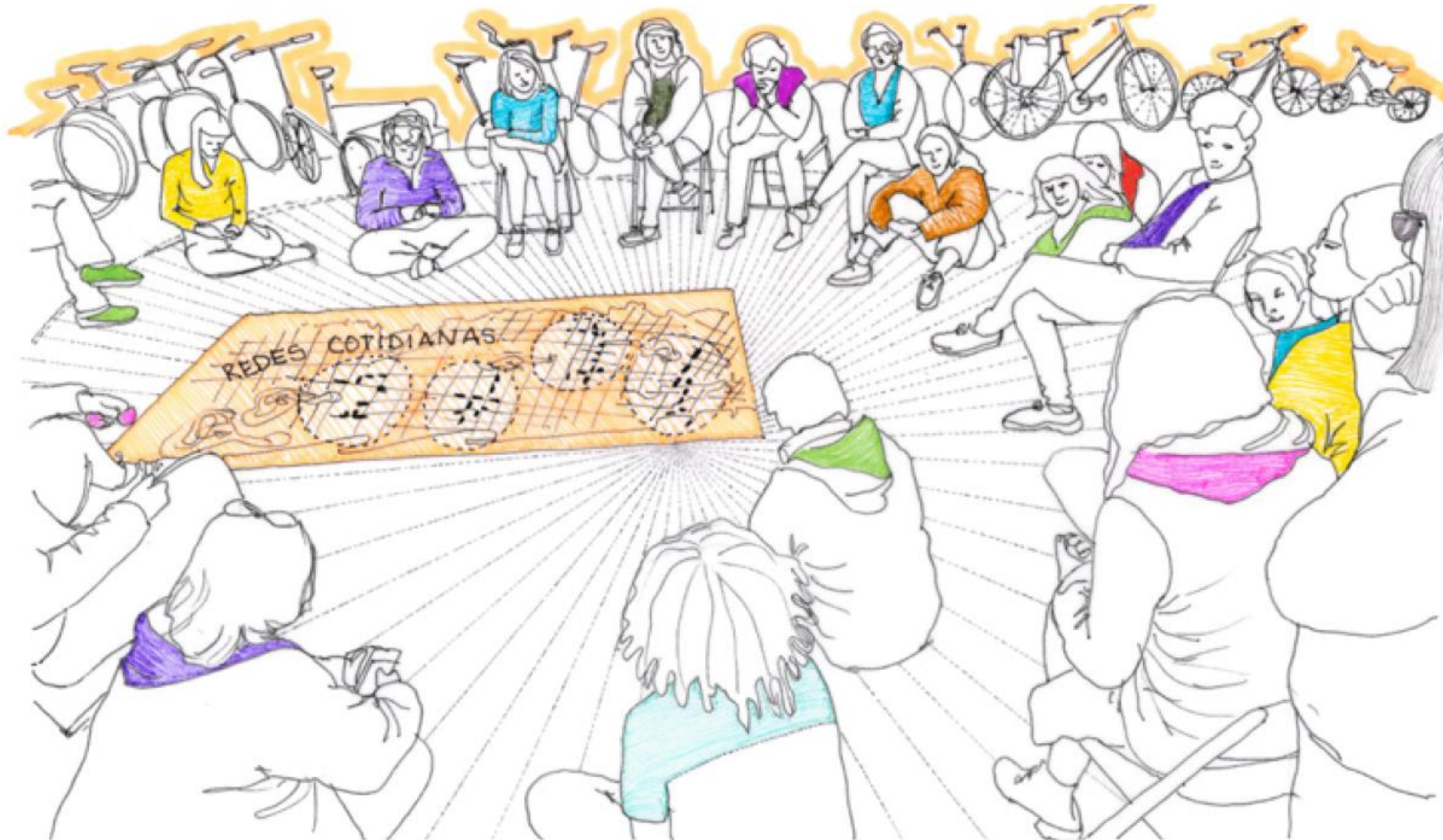
2. Safe and autonomous mobility



Il·lustració de Marta Fonseca

- Integrating the **six principles of security from a feminist perspective**: visible, equipped, signposted, vital, guarded and communitarian.
- Protocols for **addressing sexual violence and other hate crimes**.
- **Gender-responsive road safety**

3. Participatory Mobility



Il·lustració de Marta Fonseca

Gender criteria for mobility

Physical criteria

Signposted



Senyalitzada

Vital



Vital

Equipped



Equipada

Visible



Visible

Surveyed



Vigilada

Accessible



Accesible

Social criteria

Everyday life and
caring



Quotidiana i cuidadora

Safe and
autonomous



Segura i lliure

Nocturnal and on
weekends/holidays



Nocturna i festiva

Participatory and
equitable



Participativa i
equitativa

Diagnosi

PHASE 2: Diagnose/Assessment

2.1 SUMP Drafting team

2.2 Integration of a gender perspective in the technical assessment

2.3 Tools to integrate a gender perspective in community participations

FASE 2

2.3 Tools to integrate a gender perspective in community participation



2.3 Tools to integrate a gender perspective in community participation

FITXA 3

Everyday life route (walking, cycling, public transport)



FITXA 4

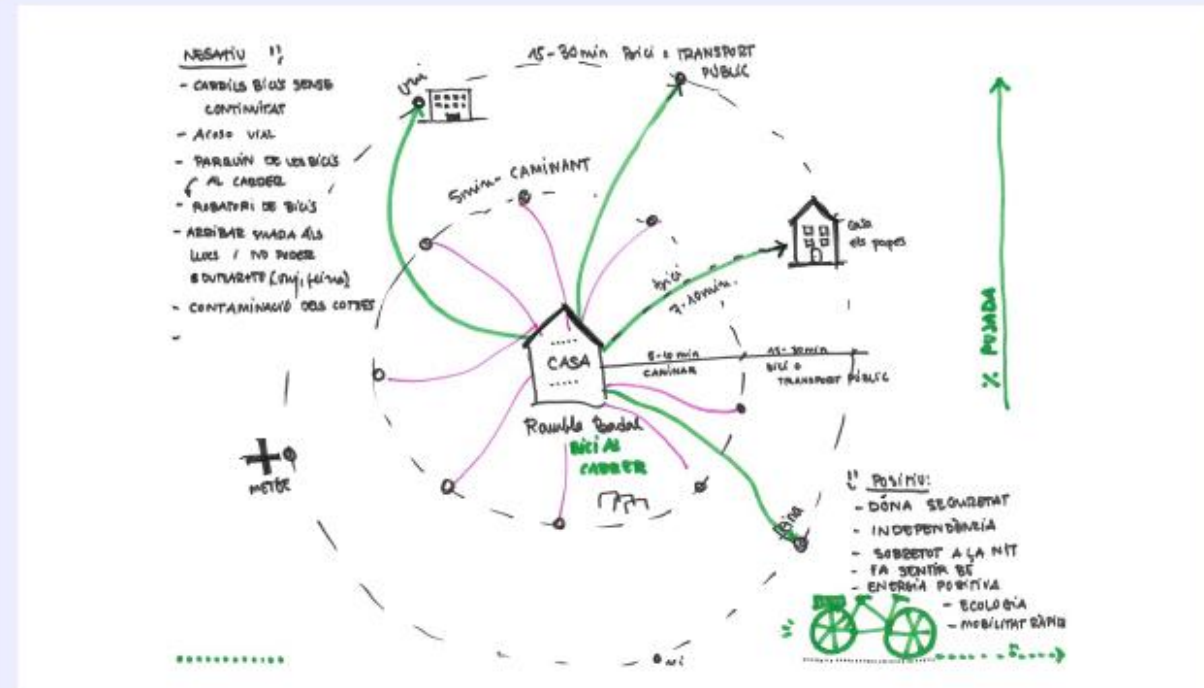
Exploratory walks



2.3 Tools to integrate a gender perspective in community participation

FITXA 5

Everyday life network



FITXA 6

Everyday life mobility Maps



Propostes

PHASE 3: Proposals

3.1 Application of gender criteria at SUMP

Everyday life mobility network

Walking mobility

Cycling mobility

Public transportation

Motorized mobility

FASE 3

Everyday life mobility network

Críteris	Actuacions
 <p>Senyalitzada</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Senyalització i informació (visual, acústica i tàctil) de la xarxa de mobilitat amb iconografia i llenguatge no sexista i que incorpori la diversitat de persones i cossos » Mapes a escala municipi i/o barri al llarg de tots els recorreguts que permetin orientar-se i ubicar-se en la xarxa de mobilitat quotidiana
 <p>Visible</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Il·luminació contínua, mantinguda i sense obstruccions. Però també que es promogui la visibilitat a través de l'eliminació de racons, murs, o elements que obstaculitzin les línies de visió o es doti l'espai d'elements que redueixin la percepció d'inseguretat, com per exemple, la ubicació de miralls en racons de difícil solució » Visibilitat de les dones i persones no binàries a nivell simbòlic, en elements que s'ubiquen en les xarxes de mobilitat, com panells publicitaris, murals o altres expressions artístiques, trencant els estereotips i discriminacions que reproduïen l'objectivació dels cossos o les violències contra les dones
 <p>Vital</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Disseny que combini la mixticitat d'usos i d'activitats als espais de la xarxa de mobilitat » Disseny d'espais de la xarxa de mobilitat que permetin la intermodalitat i la concurrència de diverses persones, la reunió, la relació i l'ajuda mútua
 <p>Vigilada</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Promoció de la diversitat d'activitats i persones a l'espai que proporcioni vigilància informal i permeti sentir-se cuidades entre si » Disseny de rutes liles que identifiquin una xarxa de mobilitat de carrers i infraestructures de mobilitat segures
 <p>Equipada</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Xarxa de mobilitat quotidiana als barris, que continguin la mobilitat i redueixin els desplaçaments fora del barri o municipi equipada amb infraestructures quotidianes i de cures bancs, baranes, il·luminació contínua, lavabos, senyalística, espais de guardat d'elements de la vida quotidiana (carrets, cotxets, bicis, etc.) » Manteniment i neteja dels diferents elements, infraestructures i mobiliari (voreres, paviments, espais d'estada, lavabos, senyalística, etc.)
 <p>Accesible</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Accessibilitat universal a tota la cadena de desplaçaments responen a la diversitat física, sensorial i cognitiva i a diferents estats de salut física i mental » Revisió del sistema tarifari per a que no penalitzi els desplaçaments de cures com visites a centres hospitalaris, acompanyament de persones dependents, etc.

Críteris de gènere	Actuacions
 <p>Quotidiana i cuidadora</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Revisió de la xarxa bàsica de mobilitat per a que respongui a la mobilitat quotidiana de manera integral, més enllà de la mobilitat laboral: mobilitat de cures, personal d'oci, comunitària, connectant equipaments, serveis a les persones (escoles, hospitals, centres de salut, serveis culturals, socials i esportius), i comerços de proximitat. » Millora de les connexions intermodals, amb informació horària clara, visible, que disposi de sistemes d'horaris predictius en temps real; amb senyalització contínua en els intercanviadors modals i els centres de transbord que permetin orientar-se fàcilment i realitzar les connexions de manera ràpida, senzilla, accessible i segura: amb horaris coordinats entre les diferents operadores de transport, fomentant l'increment de la freqüència de pas per reduir temps d'espera d'acord a la diversitat d'activitat quotidianes, no només laborals.
 <p>Segura i lliure</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Implementació del protocol d'abordatge de les violències sexuals a l'espai públic i la xarxa de mobilitat » Campanyes de sensibilització i prevenció de les violències masclistes a totes les escales de la xarxa de mobilitat » Sistematització i anàlisi de dades per respondre adequadament a la problemàtica i de la formació a personal en l'abordatge de violències masclistes i d'altres delictes d'odi. » Incorporació de la perspectiva de gènere en la seguretat i l'assetjament viari, per analitzar l'impacte de gènere. » Disseny participatiu de camins escolars segurs a peu o en bicicleta
 <p>Nocturna i festiva</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Revisió d'horaris i millora de les connexions intermodals, del servei i la freqüència en horaris nocturns i festius amb una visió de mobilitat quotidiana, més enllà de la laboral. » Disseny d'infraestructures de mobilitat i transport segures, com parades de bus, estacions de tren, aparcaments de cotxes, aparcaments de bici, que responguin als criteris de seguretat de les dones en horaris nocturns » Programes de mobilitat nocturna col·lectiva (a peu, en bici, en transport col·lectiu) vinculades a zones de treball, oci o cures (hospitals) on no arribi la xarxa de transport públic o col·lectiu. » Informació horària analògica a temps real en horaris nocturns i festius (visual i auditiva), que permeti prendre decisions sobre l'espera i el mode de mobilitat a escollir i que es complementi amb eines i aplicacions tecnològiques accessibles de planificació del viatge
 <p>Participativa i equitativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> » Processos de participació amb perspectiva de gènere per analitzar, millorar i avaluar la xarxa de mobilitat quotidiana » Visibilitat i treball conjunt amb les entitats de dones i feministes del municipi per avaluar la mobilitat » Campanyes de visibilització i valoració de la mobilitat sostenible protagonitzades per diferents perfils de dones

Seguiment

PHASE 4: Monitoring and Evaluation

4.1 Monitoring Indicators

Quantitative indicators: Infrastructure, Users and Service

Qualitative indicators

FASE 4

Exemplifiquem

PHASE 5: Exemplifying

Application of the guide in the Mobility Plan of a municipality

Sustainable Urban Mobility Plan of Vilassar de Dalt 2020-2024 (Province of Barcelona)



FASE 5

AnnEX Gender criteria checklist

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


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

THANK YOU!
MOLTES GRÀCIES!



Elaborat per
Col·lectiu Punt 6
per l'ATM

info@punt6.org - @CollectiuPunt6
xsanyer@atm.cat



*"Following this session and
the issues discussed, I would
like to know..."*



**Thank you for
your attention!**